

Bijlage bij brief VenW/DGTL/2007/9187

Lijst van vragen n.a.v. de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 14 juni 2007 inzake het advies van de heer Alders over de toekomst van Schiphol en de regio tot 2010

Kamerstuknummer : 29665-48
Vragen aan : Regering
Commissie : Verkeer en Waterstaat

Nr	Vraag	Blz van tot
1	Zijn de richtlijnen voor de MER Schiphol al vastgesteld?	0
GL1	<p>De richtlijnen voor het MER korte termijn zijn nog niet vastgesteld. Dit zal gebeuren nadat het advies van de commissie voor de m.e.r. is ontvangen en verwerkt. Ik verwacht het advies 25 juni te ontvangen en spoedig daarna de richtlijnen vast te stellen.</p>	
2	De resultaten van MER-onderzoek korte termijn zijn de Kamer als Bijlage 1 toegestuurd. Wat is de status van dit MER-onderzoek?	0
GL2	<p>De notitie "Eerste resultaten MER-onderzoek korte termijn" beschrijft de voorlopige resultaten van het onderzoek naar de geluidseffecten van verschillende verkeersscenario's. Dit om daaruit te kunnen bepalen hoe de grenswaarden voor geluid in de handhavingspunten kunnen worden vastgesteld. De notitie is opgesteld voor het overleg van de Alderstafel. Het MER, dat door de initiatiefnemers wordt opgesteld zal naar verwachting rond 1 juli beschikbaar komen. Hierin zullen in lijn met de Richtlijnen alle milieueffecten zijn opgenomen.</p>	
3	Hoe is het mogelijk dat er al resultaten zijn van het MER-onderzoek korte termijn, zonder dat de richtlijnen voor de MER zijn vastgesteld?	0
GL3	<p>Er is in het proces voor gekozen om vanwege het krappe tijdpad het m.e.r.-onderzoek te starten in afwachting van de definitieve richtlijnen. Door de initiatiefnemers zijn op basis van de startnotitie en in overleg met partijen aan de Alderstafel berekeningen uitgevoerd. Door bevoegd gezag zijn concept-richtlijnen opgesteld op basis van de startnotitie en inspraakreacties. Deze concept-richtlijnen zijn ook aan de deelnemers van de Alderstafel voorgelegd. Na het advies van de commissie voor de m.e.r. worden de richtlijnen definitief vastgesteld.</p>	
4	Waarom zijn in de MER Schiphol geen alternatieven doorgerekend en ook geen MMA? wordt dit alsnog gedaan?	0
GL4	<p>Volgens de startnotitie worden twee alternatieven uitgewerkt in het MER korte termijn: het alternatief van de initiatiefnemers (voortzetten huidig operationeel concept) en het nulalternatief. Het nulalternatief is de huidige situatie (de huidige instelling van de grenswaarden). Het uitwerken van het meest milieuvriendelijke alternatief is een verplichting, tenzij door de initiatiefnemers in het MER wordt aangetoond dat het planalternatief of het nulalternatief als meest milieuvriendelijke kan worden bestempeld. Ik wacht hiervoor het MER af.</p> <p>In het alternatief van de initiatiefnemers worden verschillende beleidsopties doorgerekend: actualiseren (in 3 varianten: 480.000, 500.000 en 520.000 vliegbewegingen), salderen,</p>	

saldereen volgens voorstel BRS en een combinatie van actualiseren en salderen.

- 5 Heeft de commissie van de MER al advies uitgebracht over richtlijnen en kunt u die de Kamer doen toekomen?** 0

GL5

Zie het antwoord op vraag 1. Zodra ik het advies ontvangen heb, zal ik dit aan de Kamer doen toekomen.

- 6 Heeft de commissie van de MER al advies uitgebracht over de MER korte termijn?** 0

GL6

De Commissie m.e.r. moet 5 weken nadat het MER en het ontwerpbesluit ter inzage zijn gelegd een toetsingsadvies uitbrengen. Zoals ik in mijn brief heb geschetst verwacht ik dat het MER en ontwerpbesluit na de zomer ter visie wordt gelegd.

- 7 In de MER korte termijn zijn geen alternatieven onderzocht. Er is geen MMA. Er zijn nog geen richtlijnen voor de MER uitgebracht. Er is geen advies van de commissie van de MER. Op grond waarvan bent u desondanks tot het oordeel gekomen dat ze 'eerste resultaten korte termijn MER' voldoende basis geven voor een deugdelijke politieke besluitvorming?** 0

GL7

De Alderstafel is in december 2006 begonnen met het proces om te komen tot een evenwichtig advies over de korte termijn en middellange termijn ontwikkeling van Schiphol. Hierbij gold de voorwaarde dat de groei van de luchtvaart in balans moest zijn met het pakket aan hinderbeperkende en compenserende maatregelen. In 6 maanden is een aantal belangrijke onderzoeken/producten (zie oplegbrief) tot stand gebracht. Deze zijn allen aan de Alderstafel besproken. En op basis van deze onderzoeken/producten en de gesprekken daarover aan de tafel, is de tafel in gezamenlijkheid tot een advies gekomen.

Zoals ik in de oplegbrief heb beschreven, moet nog een aantal producten gefinaliseerd worden, onder meer na advies van de Commissie MER. Hier wil ik niet op vooruitlopen. Daarom ga ik in dit stadium niet verder dan het formuleren van een voornemen tot een besluit (waarbij op korte termijn nog een aantal voorwaarden moet worden ingevuld) en zal de voorgeschreven procedure verder doorlopen.

- 8 Waarom worden in de MER geen varianten onderzocht die de potentie in zich hebben om binnen de huidige normen te blijven, zodat die niet hoeven te worden aangepast?** 0

GL8

In het Kabinetsstandpunt van april 2006 is op basis van de Evaluatie van de Schipholwet geconcludeerd dat het kabinet de kansen wil benutten om het Schipholbeleid op een aantal punten te verbeteren: zowel waar het gaat om de bescherming van de omgeving tegen negatieve effecten van de luchtvaart als om de groei mogelijkheden van de luchthaven. Ten aanzien van dit laatste constateert het kabinet dat de groei ruimte voor de luchtvaart die was voorzien in het Schipholbeleid niet kan worden benut door de instelling van de handhavingspunten (de instelling van de grenswaarden in de handhavingspunten waarbij op een aantal punten de grenswaarden te weinig ruimte bieden, terwijl op andere punten nog voldoende ruimte is voor verdere ontwikkeling die niet benut kan worden). Dat is aanleiding geweest een m.e.r.-procedure te starten die zich onder meer richt op de korte termijn waar deze problematiek in samenhang onderzocht wordt. De oplossing van dit vraagstuk is urgent geworden met de overschrijding van drie handhavingspunten voor geluid in 2006.

Ook in het Coalitieakkoord is afgesproken dat Schiphol binnen de bestaande milieu- en geluidsnormen kan doorgroeien en dat er een betere bescherming moet komen voor woningen die verder van Schiphol zijn gelegen. Onder de normen wordt verstaan de criteria voor gelijkwaardigheid. Deze zijn ook het uitgangspunt voor de MER.

- 9** **Wordt er in de MER ook een alternatief onderzocht met veel minder nachtverkeer, waardoor de niet-nachtbanen niet meer gebruikt hoeven worden in de (late) nacht en er daardoor veel minder druk op de grenswaarden van de bijborende handhavingpunten ontstaat?** **0**

GL9

In het MER zal dit niet als een apart alternatief worden onderzocht.

In het convenant hinderbeperking is een maatregel opgenomen waarbij tussen 6.00 en 6.45 uur vanaf de Polderbaan de nachtelijke vertrekroutes worden gevlogen. Het voornemen is deze maatregel voor 2010 als experiment uit te voeren. In het MER voor de middellange termijn en de netwerkeffectanalyse zal onderzocht worden of deze maatregel op middellange termijn uitvoerbaar is bij de verschillende alternatieven. Het onderwerp van vliegen in de nacht staat dus hoog op de agenda voor de middellange termijn.

- 10** **Is het waar dat één vlucht minder in de nacht ruimte geeft voor 9 vergelijkbare vluchten overdag?** **0**

GL10

Voor elke nachtvlucht (23-07 uur) minder kunnen er voor een zelfde geluidbelasting 10 overdag (07-19 uur) worden uitgevoerd. Of deze factor 10 ook in de praktijk een-op-een opgaat is moeilijk te zeggen omdat er 's nachts andere voorschriften voor route- en baangebruik gelden dan overdag en dit afhankelijk is van de vraag of dit ook inpasbaar is in het operationeel plan.

- 11** **Is door de minister bij Schiphol erop aangedrongen om de nachttarieven tot 7 uur local time te hanteren?** **0**

GL11

Nee, hier is niet op aangedrongen. De periode tussen 6.00 uur en 7.00 uur van vitaal belang voor het binnenkomend intercontinentale verkeer. In de netwerkanalyse zal worden bekeken welk verkeer in die tijdsperiode daar niet noodzakelijk is en welke middelen er zijn om dat verkeer van dat tijdstip te verplaatsen. Overigens worden in het convenant afspraken gemaakt om tariefdifferentiatie in te zetten om slaapverstoring en hinder tegen te gaan, met name door het aanscherpen van tarieven in de nacht tussen 23 en 6 uur (artikel 12 en 13).

- 12** **Is er door de minister bij Schiphol op aangedrongen de nachtroutes en de vliegprocedures tot 7 uur local time te gaan uitvoeren** **0**

GL12

Zie antwoord op vraag 9.

- 13** **De eerste resultaten MER-korte termijn zouden laten zien dat wijzigen handhavingpunten past binnen gelijkheidscriteria. Is vervolgens ook onderzocht hoeveel vluchten er maximaal mogelijk zijn binnen de 'nieuwe' grenswaarden, als er met andere routes, preferenties, etc. wordt gewerkt en of zo'n maximaal gebruik van de ruimtes binnen de grenswaarden ook nog past binnen de gelijkheidscriteria?** **0**

GL13

In het MER wordt voor de korte termijn onderzocht wat de milieueffecten zijn van de verschillende verkeersvolumes in een bandbreedte rondom 500.000 vliegtuigbewegingen met als ondergrens een verkeersvolume van circa 480.000 en als bovengrens circa 520.000 vliegtuigbewegingen. Op basis van de voorlopige resultaten concluderen Schiphol en LVNL dat binnen de criteria voor gelijkwaardigheid deze volumes passen. De sector heeft echter wel aangegeven dat bij een volume van 520.000 bewegingen de grenswaarden die binnen gelijkwaardigheid passen een voor hen onacceptabel grote kans van overschrijding kennen. Aan het Aldersoverleg heeft Schiphol verklaard dat zij voor de korte termijn (tot 2010) maximaal 480.000 vliegtuigbewegingen zal toestaan. De beschikbare milieurimte binnen de criteria voor gelijkwaardigheid zal voor de korte termijn in principe dus niet

volledig worden benut.

- 14 Kunt u garanderen dat er binnen de nieuw vastgestelde grenswaarden door Schiphol niet op een dergelijke manier kan worden gevlogen dat het niet meer past binnen de gelijkwaardigheidscriteria?** 0

GL14

Ja, het stelsel is zodanig ingericht dat de grenswaarden van de handhavingspunten in combinatie met het TVG zodanig worden ingesteld dat aan de gelijkwaardigheidscriteria wordt voldaan. Dat is vastgelegd in het LVB, dat getoetst wordt op gelijkwaardigheidscriteria.

- 15 Resultaat van de Alderstafel zou zijn het maximaal toelaten van 480.000 vluchten in 2010. Is hiermee het aantal vluchten de nieuwe milieunorm voor Schiphol geworden?** 0

GL15

Neen. Schiphol moet zich houden aan de grenswaarden die in het LVB zijn en worden opgenomen. Deze grenswaarden moeten voldoen aan de gelijkwaardigheidscriteria.

Voor de periode tot 2010 heeft de directie van Schiphol besloten niet meer dan 480.000 vliegtuigbewegingen toe te staan. Over het jaarlijks aantal vliegbewegingen zal Schiphol rapporteren.

- 16 Resultaat van de Alderstafel zou zijn het toelaten van maximaal 480.000 vluchten in 2010. Mochten er de komende jaren binnen de nieuw vastgestelde grenswaarden minder dan 480.000 vluchten passen, blijven deze grenswaarden dan de harde grens waarop gehandhaafd wordt?** 0

GL16

Ja. De Inspectie van Verkeer en Waterstaat handhaaft op de grenswaarden van de handhavingspunten. De grenswaarden kunnen wel zoals nu ook het geval is tijdelijk worden aangepast vanwege groot onderhoud of het uitvoeren van experimenten (Wet Luchtvaart 8.23 en 8.23a). In dat geval zullen de aangepaste grenswaarden worden gehandhaafd. In het convenant is voorzien dat dat in 2008 en 2009 gaat gebeuren als gevolg van experimenten.

- 17 Kan Schiphol, op welke manier dan ook, een 'recht' claimen om 480.000 vluchten in 2010 af te wikkelen?** 0

GL17

Neen.

Schiphol heeft toegezegd niet meer dan 480.000 bewegingen toe te laten tot gebruiksjaar 2010. Het voornemen is om de grenswaarden in het Luchthavenverkeerbesluit in te stellen op basis van het scenario met 480.000 vliegbewegingen. De luchthaven zal zich zelf in moeten spannen om de 480.000 vliegtuigbewegingen daarbinnen te realiseren. Uiteraard is dit ook afhankelijk van ontwikkelingen in de markt.

- 18 Vorige kabinet heeft voorgesteld de mogelijkheid te onderzoeken om te werken met 'salderen' op de handhavingspunten, gecombineerd met een jaarlijks toets op de gelijkwaardigheidscriteria. Nu wordt voorgesteld de handhavingspunten te actualiseren, maar af te zien van een jaarlijkse toets op de gelijkwaardigheidscriteria. Waarom is deze toets geschrapt?** 0

GL18

De toets op de gelijkwaardigheidscriteria was als waarborg voorzien in de optie van salderen tussen handhavingspunten, omdat met salderen er meer flexibiliteit zou worden toegestaan in het handhavingsinstrumentarium met grenswaarden.

Als de optie Salderen niet wordt gekozen, vervalt ook de noodzaak voor zo een toets. Actualiseren conform de huidige bepalingen van het LVB vergt dus geen extra waarborg

via een gelijkwaardigheidstoets.

Verder zal zoals toegezegd tijdens ons overleg van 7 juni jl. zal de nieuwe situatie (met de geactualiseerde criteria) worden teruggerekend naar de uitgangspositie, zodat de Kamer kan nagaan of er daadwerkelijk sprake is van gelijkwaardigheid.

- 19 De stelling is dat de nieuwe grenswaarden passen binnen de gelijkwaardigheidscriteria. Wat is dan het bezwaar tegen een jaarlijkse toets op de gelijkwaardigheidscriteria (min meteomarge)?** 0

GL19

De criteria voor gelijkwaardigheid zijn bedoeld als toetsingskader voor nieuwe grenswaarden in de handhavingpunten. Dat gold voor de oude criteria in de PKB, in de wet luchtvaart en nu ook voor de geactualiseerde criteria. De grenswaarden zijn dus getoetst op de gelijkwaardigheidscriteria. De grenswaarden gelden vervolgens als (reeds op gelijkwaardigheid getoetst) handhavinginstrument. Het jaarlijks toetsen op dergelijke criteria is in principe mogelijk maar overbodig. Immers zolang de grenswaarden in de handhavingpunten niet overschreden worden, wordt binnen de criteria voor gelijkwaardigheid gebleven.

- 20 In de nieuwe gelijkwaardigheidscriteria worden woningen uit de studentenflat Uilenstede meegeteld. Om hoeveel woningen gaat het?** 0

GL20

Het complex Uilenstede omvat 3.391 woningen en studentenkamers met in totaal 4205 bewoners (gebaseerd op het nieuwe woningbestand van het RIVM, 2005).

- 21 Hoeveel personen wonen er per woning op de studentenflat Uilenstede? Zijn het merendeels 1-persoonskamer-woningen?** 0

GL21

Zie antwoord op vraag 20

- 22 Met toevoeging van de studentenwoningen op Uilenstede wordt het woningenbestand fors uitgebreid. Het betreft merendeels 1 persoonswoningen. In de gelijkwaardigheidscriteria is sprake van een toets op het aantal woningen en niet op het aantal personen. Is het mogelijk in een later stadium de grenswaarden zo aan te passen, bijvoorbeeld vanwege minder gebruik van de Buitenveldertbaan, dat 1-kamerwoningen Uilenstede niet meer belast worden, en deze 'in te ruilen' voor door meer mensen bewoonde woningen elders in de regio. Op papier blijft dan het aantal belaste woningen gelijk, maar in de praktijk wordt een veel groter aantal mensen zwaar belast. Vindt u dat een gewenste mogelijkheid? Is dat te veranderen?** 0

GL22

De geactualiseerde gelijkwaardigheidscriteria zijn gebaseerd op hetzelfde verkeersscenario als het eerste LVB. De instelling van grenswaarden voor het aan te passen LVB is gebaseerd op het verwachte verkeer voor de komende jaren. De woningen die in het MER 2004 scenario binnen de contour vielen, zijn niet automatisch gelijk aan de woningen die nu binnen de 58 Lden contour vallen. De criteria bieden bewust deze flexibiliteit. In het geval van Uilenstede kunnen in theorie de (gemiddeld laagbezette) studentenwoningen en -kamers worden 'ingeruild' tegen woningen (met een gemiddelde bezetting) elders in de omgeving van Schiphol. Dit gaat echter niet op voor het voorkeursscenario van de Alderstafel. Daarin wordt intensiever gebruik van de Buitenveldertbaan voorzien, waardoor alle wooneenheden op Uilenstede binnen de 58 Lden-contour vallen.

Bij een toekomstige LVB-wijziging (wanneer dus wederom aan de gelijkwaardigheidscriteria zal worden getoetst) kan – indien gewenst – expliciet gekeken worden naar de mate waarin Uilenstede binnen de 58 Lden-contour valt in het scenario dat ten grondslag ligt aan de dan voorgenomen LVB-wijziging.

- 23 De 'verbeterde routemodellering' leidt tot een ophoging voor het etmaal van 10.000 naar 10.800 woningen. Dat zijn 800 extra belaste woningen. Volgens uw redenering is dit het gevolg is van de feitelijk te vliegen routes. Deze feitelijk te vliegen routes gaan toch boven de gestelde norm van 10.000 woningen uit? Waarom is deze norm niet** 0

hard? Waarom zijn de te vliegen routes binnen een scenario van 507.000 vluchten, welke nooit in de praktijk is gebracht, een hard vertrekpunt geworden?

GL23

Met de verbeterde routemodellering komt het aantal woningen binnen de 35 Ke-contour op 10.800 in plaats van 10.000, dus 800 woningen meer. Het aantal woningen binnen de 26 dB(A) Laeq contour (binnengebied) voor de nacht komt uit op 6.000 woningen in plaats van 6.900, dus 900 woningen minder. De overige criteria komen hoger uit waaronder ook het aantal slaapgestoorden in het buitengebied.

In Artikel XII lid c) van de Wet luchtvaart staat: “*De 35 Ke-contour omvat maximaal 10.000 woningen, vastgesteld overeenkomstig de wijze waarop dit aantal in de PKB Schiphol en Omgeving is vastgesteld*”. De criteria voor gelijkwaardigheid zijn daarmee gekoppeld aan de wijze van berekening. Als de wijze van berekening verandert (in dit geval door de nieuwe routemodellering), heeft dit een verhoging van 800 voor het maximum aantal woningen in de 35Ke-contour tot gevolg. Daarentegen daalt het maximaal aantal woningen met hoge geluidbelasting in de nacht met 900 woningen in het binnengebied.

De andere geopperde optie, het terugschalen van het verkeervolume overdag zodat het aantal woningen binnen de 35 Ke uitkomt op 10.000, is in strijd met de randvoorwaarde zoals geformuleerd in het Kabinetsstandpunt Schiphol dat de actualisering niet mag leiden tot meer of minder groeiruimte voor de luchtvaart.

Toelichting over de verbeterde routemodellering

Er is geen norm voor feitelijk te vliegen routes. Wel liggen de luchtverkeerwegen vast in het LVB. Er is geen sprake van dat de feitelijk gevlogen routes niet aan die regels voldoen.

Het is belangrijk te benadrukken dat in de voorliggende actualisatie van de criteria voor gelijkwaardigheid de route modellering is geactualiseerd en niet de routes. De daadwerkelijk gevlogen routes, baanafhandeling, dienstregeling, vliegtuigtypes etc. zijn constant gehouden ten opzichte van het MER 2004.

De “oude routemodellering” is midden jaren 90 van de vorige eeuw ontwikkeld, op basis van een theoretisch model waarmee zogenoemd “spreidingsgebieden” rond de nominale routes zijn geconstrueerd. De ten behoeve van het MER van 1999 voor het vierbanenstelsel gemaakte spreidingsgebieden rondom de nominale route zijn - voor zover mogelijk ook in MER 2003 (en dus ook in MER 2004) gebruikt (zie invoerboek MER 2003 NLR CR 2001 - 371). Die zijn derhalve voor de berekening van de geluidbelasting niet speciaal afgestemd op de verwachte vliegpatronen na in gebruik nemen van dit banenstelsel. De oude modellering gaat uit van een symmetrische spreiding ten opzichte van de nominale route. Ook toentertijd was bekend dat in de praktijk, met name in bochten, deze spreiding niet symmetrisch is. De bochtstraal van een vliegtuig is afhankelijk van de karakteristieken van het type vliegtuig. Echter, er was geen mogelijkheid om de asymmetrische spreiding in de toen beschikbare routemodellering mee te nemen. Het was met nadruk geen bewuste beleidskeuze om dit niet mee te nemen, maar het was simpelweg niet mogelijk met de toentertijd beschikbaar technieken.

De nieuwe routemodellering is gebaseerd op radargegevens van daadwerkelijk gevlogen routes en is daarom, en omdat dit beter aansluit bij de handhaving (echte radar track per vliegtuig), een veel betere representatie van de werkelijkheid.

Contouren voor oude en verbeterde routemodellering wijken lokaal van elkaar af, en daardoor zijn ook de woningaantallen soms anders.

De verbeterde routemodellering doet beter recht aan de werkelijkheid (net als dat een meer actueel woningbestand meer recht doet aan de werkelijkheid dan een oud woningbestand) en is toegepast om tegemoet te komen aan de wens om betrouwbare en begrijpelijke

- gegevens te verstrekken waarin de nieuwste inzichten en rekentechnieken zijn verwerkt.
- 24** **Waarom is, bij de omzetting van de oude naar de nieuwe gelijkwaardigheidscriteria, niet het aantal gehinderde (10.000) woningen, maar de vliegroutes binnen een bepaald scenario als hard vertrekpunt genomen?** **0**
- GL24
- Zie antwoord vraag 23.
- 25** **Kunt u aangeven wat de gelijkwaardigheidscriteria zouden zijn, als de 10.000 woningen norm als hard vertrekpunt was genomen en de routemodellering een volgende rol had gespeeld in de berekeningen?** **0**
- GL25
- De Wet luchtvaart heeft destijds een koppeling aangehouden tussen het criterium en rekenmethodiek (zie antwoord vraag 29). Als de methode verandert (verbeterde routemodellering) moet ook het criterium worden aangepast; in dit geval 10.800 huizen in plaats van 10.000.
- Als deze koppeling wordt losgelaten en het aantal woningen na het actualiseren van de routemodellering wordt teruggeschaald naar 10.000, dan betekent dat er circa 40.000 vliegtuigbewegingen minder mogelijk zijn dan gehanteerd bij het vaststellen van de eerste besluiten. Dat is strijdig met het uitgangspunt dat actualiseren niet mag leiden tot meer, of minder, groeiruimte voor de luchtvaart.
- Overigens betekent het volgen van de in de vraag gestelde volgorde óók dat in de nacht (voor het binnengebied) meer verkeer kan worden toegestaan (waarmee ook de slaapverstoring stijgt). Dat lijkt me geen gewenste ontwikkeling.
- 26** **Kunt u aangeven hoe bij de nieuwe gelijkwaardigheidscriteria is voldaan aan de eisen die de luchtvaartwet stelt, dat ieder beschermingsniveau "gelijkwaardig of beter" moet zijn dan het vorige?** **0**
- GL26
- Zie antwoord vraag 29
- 27** **Bieden de nieuwe gelijkwaardigheidscriteria een "gelijkwaardige of betere" bescherming dan het eerst besluit op basis van de luchtvaartwet? Kunt u dat met precieze getallen onderbouwen?** **0**
- GL27
- Zie antwoord vraag 29. De precieze getallen en de gevolgde stappen staan beschreven in de aan de kamer toegezonden brief.
- 28** **Is het niet principieel onjuist dat vliegroutes en vliegprestaties een variabele zijn bij het vaststellen van nieuwe gelijkwaardigheidscriteria? Het principe was toch juist dat vliegroutes en vliegaantallen en vliegprestaties zich moeten voegen, zich aan moeten passen aan de geluidsnormen?** **0**
- GL28
- Vliegroutes en vliegprestaties zijn geen variabele bij het vaststellen van de nieuwe criteria voor gelijkwaardigheid, zie ook antwoord op vraag 23. Het gaat om de resultaten van een andere manier van het berekenen van geluid, hinder en externe veiligheidsrisico's door het vliegverkeer van en naar Schiphol. Zoals in het Kabinetsstandpunt Schiphol (april 2006) is aangegeven, mag het actualiseren en aanpassen van de criteria niet leiden tot meer, of minder, ruimte voor de luchtvaart. Evenmin tot meer, of minder, hinder. Daarom zijn de nieuwe criteria berekend met hetzelfde verkeersscenario als waarmee de beschermende werking van de eerste (herstelde) Luchthavenbesluiten is bepaald (MER 2004). Dat betekent dat het aantal vliegtuigbewegingen en de verdeling hiervan over start- en landingsbanen, de prestatie en de geluidsgegevens van de vliegtuigen en ongevalkansen, tijdstip en bestemming, de typen vliegtuigen, het gebruik van het banenstelsel en de luchtverkeerwegen constant zijn gehouden voor het onderzoek (zie ook antwoord vraag

29).

- 29 Kunt u ingaan op de relatie tussen het actualiseren en de gelijkwaardigheidscriteria enerzijds en het actualiseren van de grenswaarden anderzijds? Is het juist dat het hier om een andere actualisatie gaat, waarbij wel degelijk de invoerset veranderd wordt en uitgegaan wordt van de nieuwe, feitelijke verkeersafhandeling, baan- en routegebruik en verkeersscenario's? Zo moet de letterlijke tekst op blz. 2 van de "resultaten MER onderzoek" toch begrepen worden? Kortom, kan de conclusie getrokken worden dat deze tweede actualisatie allesbehalve neutraal is, omdat de norm (de grenswaarden) hier toch wordt toch aangepast aan de keuzen van de luchtvaartsector?**

PvdA

123

De actualisering van gelijkwaardigheidscriteria betreft het moderniseren en het vergroten van het buitengebied (van 20 Ke naar 48 Lden) van de toetscriteria voor (nieuwe grenswaarden in) het LVB. Voor deze actualisering is dezelfde invoerset gebruikt als in het MER 2004, om zeker te stellen dat bij de actualisering van de gelijkwaardigheidscriteria niet meer hinder voor de omgeving mogelijk is en niet meer of minder groeiruimte voor de luchtvaart ontstaat.

De actualisering van grenswaarden betreft het opnieuw instellen van het handhavingsinstrument (de grenswaarden van de handhavingspunten) binnen de grenzen van de gelijkwaardigheidscriteria. Voor deze actualisering van grenswaarden is vanzelfsprekend wel een nieuwe invoerset gebruikt. Immers, de nieuwe grenswaarden moeten voor de komende jaren adequaat zijn en gebaseerd op de nieuwste vlootmix, vliegpaden, etc.

De actualisering van de grenswaarden dient binnen de geactualiseerde gelijkwaardigheidscriteria te geschieden. Immers het nieuwe LVB (de geactualiseerde grenswaarden) zal een gelijkwaardige of betere bescherming moeten bieden aan de omgeving dan het eerste LVB (waar de gelijkwaardigheidscriteria op gebaseerd zijn).

Nadere toelichting relatie tussen het actualiseren van de gelijkwaardigheidscriteria enerzijds en het actualiseren van de grenswaarden anderzijds:

Actualiseren van de gelijkwaardigheidscriteria

Volgens de Wet luchtvaart (art 8.17) moet een nieuw luchthavenverkeerbesluit (LVB) de omgeving per saldo een beschermingsniveau bieden dat gelijkwaardig is aan, of beter dan, het eerste besluit. Om deze gelijkwaardigheid te kunnen bepalen zijn zgn. gelijkwaardigheidscriteria ontleend aan het eerste Luchthavenverkeersbesluit (LVB). Deze gelijkwaardigheidscriteria zijn dus als het ware ontwerpcriteria bij het aanpassen van het LVB: nieuwe grenswaarden in het LVB worden getoetst aan deze gelijkwaardigheidscriteria om te kunnen bepalen of het aangepaste LVB daadwerkelijk een gelijkwaardige of betere bescherming biedt aan de omgeving.

De gelijkwaardigheidscriteria markeren aldus de uiterste grenzen voor de ontwikkeling van Schiphol.

In het kabinetsstandpunt van april 2006 is aangekondigd dat de gelijkwaardigheidscriteria geactualiseerd zouden worden. Dit naar aanleiding van het 'Toetsingsadvies over de rapportage gelijkwaardigheid oude en nieuwe normenstelsel Schiphol' van de Commissie MER (maart 2006), waarin de commissie stelde dat het niet langer zinvol is te rekenen en vergelijken met criteria die zijn gebaseerd op sterk verouderde gegevens. Ter illustratie: wanneer voor een nieuw LVB de effecten zijn bepaald aan de hand van nieuwe geluidsmaten, realistischer routemodellering en meer actuele woningbestanden, dan zouden ten behoeve van de toets op gelijkwaardigheid alle resultaten eerst omgezet moeten worden in oude geluidsmaten, oude routemodellering en oude woningbestanden om de uitkomsten te kunnen beoordelen op gelijkwaardigheid. Dan is het logischer om de gelijkwaardigheidscriteria te moderniseren. Dit op een zodanige manier – conform het recept voor actualisering in het kabinetsstandpunt 2006 – dat er niet meer, maar ook niet minder, groeiruimte voor de luchtvaart beschikbaar mag komen. Daarom zijn de geactualiseerde criteria berekend met hetzelfde verkeersscenario als waarmee de

beschermende werking van de eerste Luchthavenbesluiten is bepaald (MER 2004).

Daarnaast is ook het gebied vergroot waarvoor de criteria gelden. Dat is in lijn met het coalitieakkoord waarin is gesteld: “dat woningen op grotere afstand van Schiphol beter beschermd moeten worden”.

De actualisering van gelijkwaardigheidscriteria betreft aldus het moderniseren en ruimtelijk uitbreiden van de toetscriteria voor nieuwe grenswaarden in het LVB.

Actualiseren van de grenswaarden

De grenswaarden van de handhavingspunten zijn – de term zegt het al – het concrete handhavinginstrument voor de Inspectie van VenW. De vigerende grenswaarden zijn ingesteld op basis van de MER 2004. Daarbij is uitgegaan van één specifiek invoerscenario. Tijdens de Evaluatie van de Schipholwet heeft het vorige kabinet geconcludeerd dat er (binnen de ruimte bepaald door de gelijkwaardigheidscriteria) nog ruimte voor groei beschikbaar is, die niet kan worden benut door de specifieke wijze waarop de grenswaarden zijn vastgesteld. Het aanpassen van de vigerende grenswaarden wordt bedoeld met actualiseren van de grenswaarden. Hiervoor geldt dat deze aanpassing moet gebeuren binnen de grenzen van de gelijkwaardigheidscriteria.

De actualisering van grenswaarden betreft aldus het opnieuw instellen van het handhavinginstrument, namelijk de grenswaarden van de handhavingspunten, binnen de grenzen van de gelijkwaardigheidscriteria.

- 30 Kunt u nader toelichten wat met een overschrijdingskans van 36% (bij 500.000 vtb) in de variant van 480.000 wordt bedoeld? Betekent dit dat er 36% kans is dat de grenswaarden opnieuw zullen worden overschreden? Betekent dit dus eigenlijk dat een nieuw niet handhaafbare norm wordt voorgesteld?**

PvdA

4en5

Wanneer de grenswaarden worden vastgesteld op basis van 480.000 vliegtuig-bewegingen is de kans op overschrijdingen bij 500.000 vliegtuigbewegingen inderdaad 36%. Schiphol heeft aan de Alderstafel verklaard niet meer dan 480.000 vluchten toe te zullen laten.

- 31 Wat is de overschrijdingskans in de variant van 480.000 vluchten als er inderdaad 480.000 vluchten worden gevlogen? Is dat ook 6% evenals bij de variant bij 500.000 vluchten?**

PvdA

6

De 6% is genoemd in de notitie die verzonden is aan de Alderstafel van 11 juni jl.. Dat moet worden beschouwd als de eerste voorlopige resultaten uit het MER-onderzoek korte termijn. In de uitwerking naar het complete MER is inmiddels gebleken dat het gaat om een overschrijdingskans van 12%. Deze overschrijdingskans is hoger doordat ook de variatie in de inzet van een extra start- of landingsbaan in piekovergangen bij een hoog verkeersaanbod (zie antwoord op vraag 19) moet worden meegenomen. Overigens, ook is gebleken dat bij overschrijding van een volume van circa 500.000 vliegtuigbewegingen een kans van ca. 12% wordt gevonden.

Overigens is het zo dat de luchtvaartpartijen zich moeten houden aan de geldende grenswaarden ongeacht de vooraf gerapporteerde overschrijdingskans.

- 32 Welke overschrijdingskans bij 480.000 vtb wordt bedoeld, als in de brief van Alders een “acceptabele overschrijdingskans” wordt genoemd?**

PvdA

7

In principe bestaat er geen hard criterium waarop een acceptabele overschrijdingskans gebaseerd kan worden. Dit betreft de verantwoordelijkheid van de luchtvaartpartijen. In de praktijk blijkt volgens deze partijen dat een overschrijdingskans van maximaal 15% aan het

begin van het jaar realistisch is om met enige zekerheid te kunnen zeggen dat het vliegverkeer in dat jaar zonder overschrijdingen afgehandeld kan worden. Dit omdat geplande vluchten niet in alle gevallen ook daadwerkelijk plaatsvinden.

- 33 In de referentiesituatie (2007) wordt uitgegaan van 440.000 vliegtuigbewegingen. Een stijging van het aantal vtb met 9% van 440.000 naar 480.000 zou leiden tot een stijging met 64% van het aantal hoogbelaste woningen, van 6990 naar 11.400. Hoe kan dit? En hoe kan een verdere stijging van 500.000 naar 520.000 leiden tot een daling van 12.200 naar 12.100 hoogbelaste woningen?**

PvdA
8en9

Onderlinge vergelijking tussen deze gepresenteerde aantallen is niet goed mogelijk omdat de getallen voor de referentiesituatie (2007) zijn gepresenteerd zonder meteotoeslag en voor de planalternatieven (bij 480.000, 500.000 en 520.000 vliegtuigbewegingen) met meteotoeslag. Verder zijn de aannames voor volume en verkeersafwikkeling verschillend voor de referentiesituatie in 2007 en toekomstige situatie in 2010.

Wanneer ook de referentiesituatie met meteotoeslag wordt berekend, worden er volgens de voorlopige resultaten 10.560 woningen binnen de 58 dB(A) Lden contour geteld. De toename van het aantal woningen binnen deze contour bedraagt, wanneer uitgegaan wordt van 480.000 vliegtuigbewegingen, bij juiste onderlinge vergelijking dus 840 woningen (8%).

Om een volume van 520.000 bewegingen binnen de eisen voor gelijkwaardige bescherming af te wikkelen is een andere verdeling van de vluchten over de start- en landingsbanen nodig. De Buitenveldertbaan moet minder worden ingezet en deze vluchten zouden op één van de andere banen moeten plaatsvinden. Dit leidt tot een iets lager aantal woningen binnen de 58 dB(A) Lden contour. Het is echter niet erg waarschijnlijk dat deze vluchten in de praktijk daadwerkelijk op die andere baan kunnen worden uitgevoerd met als gevolg dat de kans op overschrijdingen toeneemt. De oorzaak ligt in de variatie van het weer, de onzekerheid in de inzet van secundaire banen en de mate van dwarswind die acceptabel is, waardoor de inzet van de Buitenveldertbaan noodzakelijk is. Bij een scenario van 520.000 vliegtuigbewegingen wordt theoretisch weliswaar minder woningen belast; de overschrijdingskans is echter vele malen hoger.

- 34 Waarom worden de operationele stuurmaatregelen die mogelijk zijn om de onzekerheid als gevolg van weersomstandigheden terug te dringen niet ingezet?**

PvdA
10

Operationele stuurmaatregelen worden door de luchtvaartsector ingezet om te corrigeren voor onvoorziene omstandigheden die zich tijdens het gebruiksjaar (kunnen) voordoen. Deze zijn niet vooraf bekend en afhankelijk van de operationele situatie en feitelijke weersomstandigheden, waardoor het ook onmogelijk is om in dit stadium daarop gerichte stuurmaatregelen mee te nemen.

- 35 Waarom wordt onzekerheid als gevolg van weersomstandigheden maximaal in de grenswaarden doorgerekend? Wordt op deze manier niet de onzekerheid als gevolg van weersomstandigheden helemaal op het bordje van de omgeving gelegd? Waarom wordt niet een deel (bijvoorbeeld de helft) op het bordje van de luchtvaart sector gelegd? Betekent dit dat bij aannames over gemiddeld weer, er binnen de grenswaarden, veel meer gevolgen zal mogen worden dan de 480.000 vtb? Als er grenswaarden voor handhavingpunten op basis van 480.000 zijn, is het dan mogelijk dat er meer dan 480.000 vtb gaan plaatsvinden of gepland worden?**

PvdA
11, 13,
14 en
15

De meteotoeslag is in het stelsel ingebouwd zodat de van jaar tot jaar variaties in het weer er niet toe leiden dat er meer dan 10.000 woningen worden belast.

Bij het bepalen van nieuwe grenswaarden voor een nieuw LVB, gaat het om 'toekomstberekeningen'. Hierbij geldt dat "het weer" bij het bepalen van het baangebruik wordt afgeleid uit een statistisch model met weersgegevens van 30 jaar. Dit is het "gemiddelde weer". Dit levert de verwachte nominale baangebruikspercentages zonder meteotoeslag (totaal baangebruikspercentages is 100%). Echter, "het werkelijke weer" in een willekeurig jaar kan en zal afwijken van het gemiddelde weer. Om de hierdoor veroorzaakte verschillen tussen het werkelijke baangebruik en het verwachte baangebruik op te vangen, wordt in een 'toekomstberekening' altijd een onzekerheidstoeslag op de verwachte baangebruikspercentages toegepast; dit is de "meteotoeslag". In totaal zitten er in een berekening met meteotoeslag ca. 20% meer vliegtuigen dan zonder meteotoeslag. De meteotoeslag wordt sinds het begin van dergelijke berekeningen (begin jaren 80) toegepast, bijvoorbeeld ook in alle zones voor het vierbanenstelsel.

In 'achterafberekeningen' (wat was de werkelijk opgetreden geluidbelasting in een bepaald jaar?) ten behoeve van de handhaving, wordt nooit een meteotoeslag gebruikt. Want er is dan geen onzekerheid over "het weer" en welke banen hoe vaak zijn gebruikt, omdat dit feitelijk is vast te stellen. De werkelijk opgetreden geluidbelasting in de handhavingspunten wordt berekend zonder meteotoeslag en getoetst aan de grenswaarden in die punten met meteotoeslag.

In de grenswaarde voor het Totale Volume van de Geluidbelasting (TVG) zit geen meteotoeslag, omdat die niet afhankelijk is van de verdeling van het verkeer over de banen. Het TVG zorgt er voor dat de meteotoeslag niet kan worden "volgevlagen".

De meteotoeslag is een essentieel onderdeel van de huidige systematiek. Het draagt bij aan de robuustheid van de systematiek zonder dat het afbreuk doet aan de beschermende werking.

In het advies van dhr. Alders is aangegeven dat Schiphol heeft verklaard maximaal 480.000 vliegtuigbewegingen toe te staan. Zij zullen dus niet – ook niet als gevolg van weersomstandigheden – méér dan 480.000 vliegbewegingen accommoderen.

36 Is er een concrete uitwerking van het begrip "robuustheid"? Zo ja, waarom staat deze niet de MER-rapportage?

PvdA
12

In het MER zal het begrip "robuustheid" worden toegelicht. Bedoeld is dat een gevoeligheidsanalyse is gedaan waarbij potentiële grenswaardenscenario's zijn gecombineerd met een groot aantal situaties die zich in de komende jaren kunnen voordoen. Hierbij is onder andere ook getoetst aan de weersituaties die zich hebben voorgedaan in de periode 1971 - 2005. Daarbij is steeds bepaald of deze situaties tot overschrijdingen kunnen leiden. Hoe lager het aantal situaties dat tot overschrijdingen leidt, hoe hoger de "robuustheid".

37 Welke getallen zouden zijn berekend als niet de extreme weersonzekerheid in de grenswaarden zou worden doorberekend? Welke grenswaarden in de hhp zouden dan zijn vastgesteld?

PvdA
16

In de berekening van de grenswaarden is uitgegaan van gemiddelde weersomstandigheden over 30 jaar en de natuurlijk variabiliteit hierin (zie het antwoord op vraag 35),. Er zijn

geen grenswaarden berekend zonder meteomarge.

- 38 De conclusies van de hoorzitting van 8 juni 2006 waren, dat een volle dB(A) leidt tot 25% meer geluidsbelasting boven een handhavingpunt en 2 dB(A) dus 50% meer geluidsbelasting. Onderschrijft u deze conclusies?**

PvdA
17

Geluidbelasting wordt uitgedrukt in de logaritmische eenheid dB(A). De geluidbelasting heeft een directe relatie met het aantal vliegtuigbewegingen (onder aanname dat de samenstelling van de vloot niet verandert). Zo komt 1 dB(A) L_{den} of L_{night} overeen met 25% meer vliegtuigbewegingen, plus 2 dB(A) met 59% en plus 3 dB(A) met 100% (dus een verdubbeling).

- 39 En bij gelijkblijvende grenswaarden (zoals op blz. 6 MER-onderzoek): welke aantallen vliegbewegingen zouden er bij horen als niet de extreme weersomzekerheid zou worden doorberekend? Is het juist dat er dan veel meer vliegtuigbewegingen uit de berekeningen zouden komen dan de genoemde 480.000?**

PvdA
18

Zie het antwoord op vraag 37

- 40 De grenswaarden zijn berekend voor ongunstige weersomstandigheden. Geldt dit ook voor de maximale aantallen, de normen in binnen- en buitengebied?**

PvdA
19

Zie het antwoord op vraag 37.

Voor de gelijkwaardigheidscriteria geldt dat de variabiliteit van het weer wordt meegenomen op een wijze die consistent is met de meteomarge zoals die is verwerkt in de grenswaarden (zie ook het antwoord op vraag 35).

- 41 Hoe hard is het Convenant Hinderreductie?**

PvdA
20

Het convenant is een privaatrechtelijk document waarvan de hardheid langs verschillende wegen is vormgegeven:

1. In de bepalingen van het convenant zijn nauwkeurig de tot handelen verplichtte partijen aangegeven en zijn waar mogelijk specifieke tijdstippen vastgelegd waarop prestaties verricht moeten zijn
2. Er is een strak evaluatie programma opgenomen waarin alle belanghebbenden toezien op de te leveren prestaties
3. Door middel van regelmatige rapportages over de voortgang, ook aan uw Kamer, wordt openbare controle uitgeoefend op de inspanning en de resultaten van partijen.
4. Tot slot is in artikel 19.1 opgenomen dat partijen bij niet nakoming voor de rechter kunnen worden gedaagd waarbij dmv een dwangsom nakoming kan worden afgedwongen.

- 42 Kan de regering inzien dat geen politieke afzegening door Kamer van het Alders-akkoord mogelijk is als het tijdspad en de prioritering van de maatregelen nr. 4 t/m 18 ook is vastgesteld? Waarom zou dit pas op 15 juli moeten plaatsvinden?**

PvdA
21

Het opstellen van een prioritering tussen de CROS en de BRS geeft voor de periode tot 2010 een nadere invulling van de volgorde waarin de hinderbeperkende maatregelen

worden uitgevoerd. Dit kan mijns inziens los worden gezien van de politieke afzegening van het Alders akkoord. Alle maatregelen zijn immers door alle deelnemende partijen onderschreven en zullen ook worden (al dan niet als experiment) uitgevoerd. Duidelijk is ook dat ze niet alle tegelijk kunnen worden uitgevoerd. Dit is alleen al onmogelijk en onwenselijk omdat voor veel maatregelen een beroep moet worden gedaan op de experimentenwet en een aantal maatregelen, om hun effecten nauwkeurig te kunnen bepalen, onafhankelijk van elkaar moeten worden beproefd. Bewust is een strak tijdschema – besluit op 15 juli- opgenomen om snel met de invoering van maatregelen te kunnen beginnen. Hierbij is afgesproken dat de maatregelen met het grootste verwachte effect op de hinderbeperking als eerste zullen worden uitgevoerd. Netto bezien zullen alle maatregelen aan het einde van de periode zijn doorgevoerd.

- 43** **Waarom zijn er geen berekeningen gemaakt van de hoeveelheid hinderreductie per maatregel (op één uitzondering na)? Kunnen deze berekeningen alsnog gemaakt worden? Kunt u een berekening maken van de effecten van alle hinderreducerende maatregelen, op korte termijn en middellange termijn, en deze z.s.m. aan de Kamer doen toekomen? Kan vervolgens een schema worden opgesteld met daarin een stapsgewijze vermindering van de hinder over de komende jaren?**

PvdA
22, 24
en 25

Zie bijlage A van het convenant voor effecten van de maatregelen.

Het voorliggende convenant hinderbeperking betrekking op de korte termijn. De hierin afgesproken maatregelen zullen tussen nu en 2010 worden ingevoerd en passen bij het huidige operationele concept. De maatregelen hebben mogelijk dus geen effect op middellange termijn. Het komende half jaar vindt vervolgonderzoek en overleg plaats over de middellange termijn en bijpassende hinderbeperkende maatregelen.

De wettelijke milieuruimte voor Schiphol (gelijkwaardigheidscriteria) is uitgedrukt in een maximaal aantal woningen en gehinderden binnen de geluidcontouren. Dat bepaalt de ruimte die de luchthaven heeft voor het aantal vliegtuigbewegingen dat op Schiphol kan worden uitgevoerd.

- 44** **De ene uitzondering betreft het effect van de tariefdifferentiatie voor lawaaige vliegtuigen in de nacht. Het resultaat hiervan is beperkt (3000 minder). Zegt dit ook iets over het effect van de andere hinderreducerende maatregelen?**

PvdA
23

Neen. De effecten van de ene maatregel zegt niets over de andere. In bijlage A van het convenant hinderbeperkende maatregelen zijn de inschattingen van de effecten van het geheel van de maatregelen weergegeven.

- 45** **Is het niet zo dat inzichten ten aanzien van routemodellering, woningbestand en dosis-effect relaties voortdurend veranderen? Hoe groot is de kans dat over drie of vier jaar opnieuw deze exercitie moet worden uitgevoerd, met opnieuw verbeterde inzichten, en met opnieuw geactualiseerde gelijkwaardigheidscriteria?**

PvdA
27 en
28

Het klopt dat de genoemde inzichten in de tijd veranderen. Daarom heb ik in de brief van 25 mei die ik over dit onderwerp aan de Tweede Kamer heb gestuurd ook aangegeven: "Daarnaast neem ik mij voor om de criteria periodiek te actualiseren om voortaan te kunnen blijven werken met up-to-date gegevens en rekenmethoden, in lijn met eventuele verdere aanpassingen in het Luchthavenverkeerbesluit."

Over de termijn waarop een volgende actualisatie zal plaatsvinden is nu niets concreets te zeggen.

- 46** **Zou het niet de voorkeur moeten hebben om meer transparante normen te stellen,**

zoals een maximum aantal vliegbewegingen? Wat zijn hiervan de voor- en nadelen?

PvdA
29

Een norm voor het maximum aantal vliegbewegingen lijkt duidelijk, maar geeft de omgeving niet de gewenste duidelijkheid en transparantie. Er is immers slechts een indirecte relatie tussen het aantal en de hinder die het vliegverkeer veroorzaakt. Een aantal van 100.000 stille vliegtuigen zal minder hinder veroorzaken dan hetzelfde aantal lawaaiige vliegtuigen.

Een maximum aantal vliegbewegingen doet ook geen recht aan de inspanningen van de sector om stillere en schonere vliegtuigen in te zetten en stillere aan- en uitvliegprocedures te hanteren. Een norm van een maximum aantal vliegbewegingen zou deze prikkel bij de sector kunnen wegnemen.

Verder zou een dergelijke norm leiden tot veel discussie over de definitie van een vliegbeweging. Zou een klein vliegtuig op dezelfde manier geteld moeten worden als een groot vliegtuig?

47 Hoeveel mensen wonen er in het vergrote buitengebied (48 Lden)? Is het juist dat dit inmiddels 1,1 miljoen mensen zijn? Klopt het dus dat er ca. 22% (239.500) ernstig gehinderd zijn?

PvdA
30

Binnen de 48 dB(A) Lden contour wonen 1,1 mln mensen, waarvan ten hoogste 239.500 mensen ernstige hinder mogen ondervinden. Maar dat betekent niet dat er daadwerkelijk 239.500 mensen ernstige hinder ondervinden. Dit aantal is een maximum waar een volgend LVB binnen dient te blijven.

Bovendien zorgt het TVG er voor dat de meteomarge niet kan worden gevolgen en dat het aantal gehinderden dus (ruim) onder het genoemde maximale aantal blijft.

48 Welke aantalscriteria zouden er uit de berekeningen komen als het effect van veranderde "routemodellering" er uit gehaald wordt? Zou het aantal hoogbelaste woningen van 11.500 (dus 800 minder) zijn? Is het juist dat het aantal gehinderden dan 20.000 lager zou zijn, zoals het NMP heeft gesteld? Kan dus door uit te blijven gaan van de huidige routemodellering een norm worden gesteld die 20.000 ernstig gehinderden lager is? Is het juist dat het vasthouden aan de huidige routemodellering ertoe leidt dat de omgeving minder belast kan worden?

PvdA
31, 32
en 33

Een overzicht van de aantallen staat in onderstaande tabel. Hierbij zijn de andere in de brief genoemde actualisaties wel doorgevoerd (woningbestand 2005, nieuwe dosis-effectrelatie, vergroting beschermingsgebied en Europese geluidsmaten) maar de nieuwe routemodellering niet. Alle getallen zijn gebaseerd op woningbestand 2005.

Ke - Lden			LAeq - Lnight		
	Oude route-modellering	Verbeterde route-modellering		Oude route-modellering	Verbeterde route-modellering
Woningen 58 dB(A) Lden	11.000	12.300	Woningen 48 dB(A) Lnight	12.400	11.700
Mensen ernstige hinder 48 dB(A) Lden	221.500	239.500	Mensen ernstige slaapverstoring 40 dB(A) Lnight	59.000	66.500

Nee, het vasthouden aan de oude routemodellering leidt er niet toe dat de omgeving minder belast kan worden. Zie het antwoord op vraag 29.

- 49 Klopt het dat in het geval dat vastgehouden wordt aan de huidige routemodellering een aantal van de doorgerekende scenario's in het k.t. MER-onderzoek (actualiseren, salderen, salderen-BRS-variant, salderen én actualiseren) buiten de gelijkwaardigheid vallen?**

PvdA
34

Dit is nog niet bekend. Momenteel worden de sommen gemaakt om het scenario 480.000 door te rekenen met de oude routemodellering. De resultaten van deze berekeningen zijn op dit moment nog niet beschikbaar.

- 50 Wat betekent het in aantallen vluchten als wordt vastgehouden aan het maximum van 10.000 hoogbelaste woningen als criterium? Kan de regering deze berekening (laten) maken?**

PvdA
35

Zie het antwoord op vraag 25.

- 51 Klopt het dat de 10.000 woningen inclusief meteo-marge is (30-jaarnorm met een correctie voor weersomstandigheden), en gelijkstaat aan ongeveer 7.000 woningen zonder meteo-marge? Kan de regering (laten) berekenen hoeveel woningen zonder meteo-marge gelijkstaan aan de 10.000 woningen mét meteo-marge? Waar, in welke wet of regeling, is precies vastgelegd of de 10.000 mét of zonder meteo-marge is?**

PvdA
36 en
37

Het aantal van 10.000 woningen met hoge geluidsbelasting geldt voor de 35 Ke zone met meteotoeslag. Er bestaat geen getal zonder meteotoeslag. In de Evaluatie Schipholbeleid is bekeken welke belasting in de jaren 2004 en 2005 is opgetreden met de huidige grenswaarden. Dit kwam destijds uit op een belasting van respectievelijk 6000 en 6600 woningen.

Zowel het oude stelsel met de geluidzone als het huidige stelsel met handhavingspunten en TVG is zo ingericht dat er zonder overschrijding van grenswaarden nooit meer dan 10.000 woningen worden belast (*vastgesteld overeenkomstig de methodiek waarop dit aantal in de*

PKB Schiphol en Omgeving is vastgesteld). Om dit zeker te stellen wordt in de berekening van de zone en grenswaarden een meteotoeslag verdisconteerd (zie het antwoord op vraag 35). Dat in de praktijk minder woningen worden belast dan 10.000, bewijst dat het stelsel goed werkt in dit opzicht. Het daadwerkelijk aantal hoogbelaste woningen is echter per jaar verschillend omdat de verdeling van het verkeer over de banen en dus over de omgeving van Schiphol, afhankelijk is van het weer. Een belasting van ca. 7.000 zou toevallig een keer kunnen voorkomen. Zeker is dat het nooit meer dan 10.000 zal zijn.

Het berekenen van gelijkwaardigheidscriteria zonder meteomarge is niet aan de orde omdat de gelijkwaardigheidscriteria geen handavingsinstrument zijn, maar een ontwerp/toetscriteria. Ze zijn dus niet nodig om achteraf (na het gebruiksjaar, wanneer het weer van het afgelopen jaar en het baangebruik bekend zijn) te bepalen hoeveel woningen belast zijn. De grenswaarden zijn het handavingsinstrument die zijn vastgesteld op basis van de toets op de gelijkwaardigheidscriteria. Aangezien de grenswaarden vooraf bekend moeten zijn (zodat de luchtvaartpartijen hun geluidsmanagement adequaat kunnen doen), zijn deze inclusief meteomarge.

De meteotoeslag is niet concreet in een wet vastgelegd, maar wel indirect in de overgangsartikelen van de Wet luchtvaart door te verwijzen naar methodieken in PKB, waar met meteotoeslag is gerekend.

De meteotoeslag wordt sinds het begin van de geluidberekening (begin jaren 80) toegepast, bijvoorbeeld ook in alle zones voor het vierbanenstelsel.

52 Hoe wordt eigenlijk berekend of de 10.000-norm wel echt gehaald wordt, als deze 10.000-norm gebaseerd is op een periode van 30 jaar? Immers er zou toch 30 jaar gewacht moeten worden totdat vastgesteld is hoeveel woningen in die 30 jaar daadwerkelijk zijn belast?

PvdA
38

Die norm hoeft niet “gehaald” (=opgevuld) te worden, maar is een maximum dat geldt voor het vaststellen van grenswaarden in een nieuwe Luchthavenverkeerbesluit

Het criterium van maximaal 10.000 woningen binnen de 35 Ke zone gold – evenals de overige criteria - voor het vaststellen van de grenswaarden bij opstellen van het eerste Luchthavenverkeerbesluit in 2003. De Inspectie van Verkeer en Waterstaat handhaaft sindsdien op die grenswaarden en niet op het getal van maximaal 10.000 woningen.

53 Is het aantal van 11.400 woningen in de “onderzoeksresultaten korte termijn MER” eveneens mét meteomarge?

PvdA
39

Het aantal woningen is gebaseerd op een geluidscontour met meteomarge..

54 Het begrip meteomarge zorgt voor veel verwarring. Kan het niet afgeschaft worden of kan de woningennorm gewoon eenduidig gesteld worden, zodat hierover geen discussie meer kan ontstaan? Kan het juridisch advies hierover van de landsadvocaat nog voor 26 juni aan de Kamer worden gezonden?

PvdA
40 en
41

Het is niet verstandig om de meteomarge af te schaffen. Deze speelt namelijk een essentiële rol in de huidige systematiek (zie het antwoord op vraag 51). In de praktijk zorgt het weer als onvoorspelbare factor voor een variatie van de geluidbelasting die niet te sturen is. De meteotoeslag is een instrument om hier, bij het vaststellen van grenswaarden, rekening mee te houden. De meteotoeslag is al vanaf het begin van de jaren tachtig in gebruik. Wel is een verkenning gestart naar de mogelijkheden voor verbetering van het huidige normstelsel. Daarbij zal ook gekeken worden naar de optie van een “aantalsnorm” zoals aanbevolen door het Milieu en Natuur Planbureau. De rol van de meteomarge kan hierin ook bekeken

worden.

- 55 Artikel 8.17 lid 4, lid 5 sub b en lid 7, ook in hun onderlinge samenhang, kunnen toch niet anders worden gezien dan dat de NMP-interpretatie de juiste is? Een nieuw besluit is volgens lid 7 gelijkwaardig of beter dan het eerste besluit (het LVB 2004). En volgens lid 5 bevat het besluit de grenswaarden in de handhavingpunten. Is het waar dat volgens deze interpretatie de grenswaarden slechts omlaag kunnen, en nooit omhoog?**

Nee. De gelijkwaardigheid is uitgedrukt in de vijf criteria die zijn toegelicht in de brief over de actualisering van de gelijkwaardigheidscriteria. Deze criteria zeggen iets over totalen en niets over de verdeling in de handhavingpunten.

Zolang de nieuwe grenswaarden worden getoetst aan de gelijkwaardigheidscriteria, kunnen zowel hogere als lagere grenswaarden in de handhavingpunten worden vastgesteld. De nieuwe grenswaarden die in de MER zijn onderzocht, zijn dan ook in sommige punten hoger en in andere punten lager.

- 56 Hoe kan sowieso gelijkwaardigheid gebaseerd worden op een overgangsartikel (XII van de Wet luchtvaart) dat inmiddels vervallen is? Is het juist dat het overgangsartikel niet meer bestaat? Welke juridische logica is hier gevolgd?**

PvdA4

3

Voor het vaststellen van de grenswaarden in het eerste Luchthavenverkeerbesluit dienden de oude gelijkwaardigheidscriteria als uitgangspunt. Toen de grenswaarden van het eerste besluit in werking traden, zijn de overgangsartikelen in de Wet luchtvaart formeel vervallen. Hiermee is dus ook de eis van maximaal 10.000 woningen met hoge geluidbelasting binnen de 35 Ke vervallen.

De eis voor gelijkwaardigheid bleef in de wet echter onverkort van kracht. De Wet luchtvaart (artikel 8.17, zevende lid) bepaalt immers dat, mochten regels en grenswaarden uit het eerste besluit worden gewijzigd, een volgend Luchthavenverkeerbesluit de omgeving een bescherming moet bieden die per saldo gelijkwaardig is aan, of beter is dan, de bescherming die geboden wordt door het éérste besluit.

De juridische logica is dat een referentiekader nodig is voor het geval een LVB wordt gewijzigd. Dit referentiekader moet gelijkwaardig zijn aan de oorspronkelijke, inmiddels vervallen criteria. Het betreft dus toetsingscriteria voor toepassing van artikel 8.17, zevende lid.

- 57 Is het juist dat het verschil tussen de NMP-variant en de VROM-variant een verschil inhoudt van ca. 40.000 vliegbewegingen?**

PvdA

44

Zie het antwoord op vraag 25.

- 58 Is het waar dat het NMP op blz. 2 van haar brief van 4 mei 2007 kanttekeningen zet bij het veranderen van de routemodellering? Het NMP wijst er op dat in de praktijk binnen vaste milieugrenzen minder gevlogen kan worden, omdat in de praktijk niet de destijds veronderstelde ideale vliegpatronen gevolgd worden. Zonder dit “te verhelderen” zouden “risico’s ontstaan voor de transparantie waar zo veel behoefte aan lijkt te bestaan”.**

PvdA

45

Zie het antwoord op vraag 23.

59 Kan de regering de brief van 25 mei (over de gelijkwaardigheidscriteria) herschrijven, maar dan zonder de veranderde routemodellering?

PvdA
46

Het kabinet kiest voor actualisatie van alle in de brief genoemde aspecten omdat dit het meest realistische beeld geeft van de werkelijkheid. Het zou niet logisch zijn om bepaalde aspecten wel te actualiseren (zoals meer actueel woningbestand en meer moderne dosis-effect relaties) en andere aspecten niet.

Het herschrijven van de brief zonder de veranderde routemodellering is in theorie mogelijk. Maar dit betekent dat men afziet van een moderne en meer betrouwbare techniek voor het berekenen van de geluidbelasting rondom Schiphol. In dat geval zouden de MER-berekeningen (die ten grondslag liggen aan een LVB-wijziging), wel berekend worden met de nieuwste inzichten en technieken, maar voor de daaropvolgende toets op gelijkwaardigheid zou dan een omrekening moeten plaatsvinden met oude routemodellering.

Gekozen is om ook deze routemodellering te actualiseren. Dit vanuit de wens om betrouwbare en begrijpelijke gegevens te verstrekken waarin de nieuwste inzichten en rekentechnieken zijn verwerkt.

60 Welke uitgangspunten geeft u mee aan het Alders-overleg voor de middellange termijn? Wanneer kan de Tweede Kamer met u van gedachten wisselen over de door het kabinet aangekondigde wijziging van het normen- en handhavingstelsel? 0

VVD1

De belangrijkste uitgangspunten van het kabinet zijn:

- a) Een voorspoedige, kwalitatieve en selectieve ontwikkeling van de knooppuntfunctie van de luchthaven Schiphol, gepaard met een duurzame inbedding in haar omgeving.
- b) Onderzocht moet worden of, en zo ja in welke omvang, het verkeer dat niet bijdraagt aan de knooppuntfunctie kan worden uitgeplaatst naar regionale luchthavens.
- c) De milieuruimte van Schiphol wordt bepaald door de geactualiseerde gelijkwaardigheidscriteria.
- d) Het zoeken naar aanvullende maatregelen voor hinderbeperking, waarbij ook onderzocht zal worden op welke manier de hinder in met name het buitengebied kan worden teruggedrongen.
- e) Het verder gestalte geven aan het beleid voor het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. Hierbij zal ook onderzocht worden of het mogelijk is ruimtelijk gezien gebieden vrij te spelen.
- f) Bij de besluitvorming geldt dat sprake moet zijn van een balans tussen de groei van Schiphol en het pakket van maatregelen voor hinderbeperking en verbetering van de leefomgeving.
- g) Ook worden verbeteringen van het handavings- en normenstelsel verkend waarbij ook aandacht uitgaat naar de bescherming van woningen verder weg van de luchthaven. De opties van het Milieu en Natuur Planbureau worden daarbij betrokken. De eerste resultaten van de verkenning naar verbetering van het normen- en handhavingstelsel verwacht ik niet eerder dan dit najaar. Voor alle duidelijkheid, het kabinet heeft niet aangekondigd het bestaande normen- en handhavingssysteem te wijzigen. Het heeft alleen besloten onderzoek uit te voeren naar mogelijke verbeteringen.

61 Hoe luidt uw reactie op de door Schiphol voor 2007 ingediende ontheffingsaanvraag? Is de luchtvaartsector geïnformeerd aan welke grenswaarden zij in 2007 dient te voldoen? 0

VVD2

Schiphol heeft voor het groot onderhoud aan Aalsmeerbaan, Polderbaan en Kaagbaan in gebruiksjaar 2007 een ontheffingsaanvraag ingediend conform artikel 8.23 van de Wet luchtvaart. Deze ontheffingsaanvraag kent twee onderdelen:

A. Aanvraag voor een tijdelijke vrijstelling van regels voor baangebruik uit het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. Dit om bijvoorbeeld nachtelijk gebruik van de Zwanenburgbaan mogelijk te maken voor de periode dat de Polderbaan vanwege groot onderhoud niet beschikbaar is.

B. Aanvraag voor vervangende grenswaarden. Dit omdat de verdeling van de geluidsbelasting over de handhavingspunten anders zal zijn tijdens de perioden dat bepaalde banen buiten gebruik zijn.

Ad A. De aanvraag voor een tijdelijke vrijstelling van regels voor baangebruik uit het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol is nodig om nachtelijk gebruik mogelijk te maken van bepaalde banen gedurende perioden dat Polderbaan en Kaagbaan vanwege groot onderhoud niet beschikbaar zijn. Ik heb dit vrijstellingsbesluit genomen (op 8 juni 2007 is dit gepubliceerd in de Staatscourant). Concreet gaat het hier om:

- In de periode waarin de Polderbaan vanwege groot onderhoud niet beschikbaar is, geldt in afwijking van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB, dat het gebruik van de Zwanenburgbaan voor starts in noordelijke richting (starts baan 36C) van 23:00 tot 06:00 uur is toegestaan.

- In de periode waarin de Kaagbaan vanwege groot onderhoud niet beschikbaar is, geldt in afwijking van artikel 3.1.5, vierde lid, van het LVB, dat a. het gebruik van de Buitenveldertbaan voor starts in beide richtingen (starts baan 09 en 27) en b. het gebruik van de Schiphol-Oostbaan voor starts in beide richtingen (starts baan 04 en 22) en voor landingen vanuit zuidwestelijke richting (landingen baan 04) van 23:00 tot 6.00 uur is toegestaan.

Ad B. Besluitvorming over de aanvraag voor vervangende grenswaarden heeft (nog) niet plaatsgevonden. Dit hangt samen met de indiening van het MER.

Indien de MER-procedure voor de Korte Termijn tijdig leidt tot een formeel door Bevoegd Gezag aanvaard MER, dan zal ik (zie aanbiedingsbrief) het op basis hiervan te nemen besluit over aanpassing van het LVB vaststellen als handhavingskader voor het gebruiksjaar 2007.

- 62 Het advies van Alders gaat uit van een advies per 31 maart 2008 over de ontwikkeling van Schiphol op de middellange termijn en daarbij behorende geldigheid van de afspraken tot 1 november 2009. Welke rol speelt u hierin en welke situatie doet zich voor als het advies en/of daaruit voortvloeiende wijzigingen van het wettelijk kader niet per 1-11-2009 gereed zijn?** 0

VVD3

Het kabinet vindt de Alderstafel zeer belangrijk, omdat hier de ontwikkeling van Schiphol in samenhang wordt gezien met de leefomgeving. Hiertoe zijn alle partijen die dit direct aangaat vertegenwoordigd. Het rijk treedt op als procesregisseur en zal er vanuit die rol voor waken dat de benodigde informatie tijdig beschikbaar wordt gesteld door de verschillende partijen. In het advies van dhr. Alders hebben partijen ook de voorzitter uitdrukkelijk gevraagd hierop toe te zien. Ik ga er dan ook vanuit dat het wettelijk kader 1-11-2009 gereed is.

- 63 Hoe beoordeelt u de afspraak, gemaakt aan de Alders-tafel, om tot 2010 niet meer dan 480.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol toe te staan, gegeven het feit dat dit slechts 20.000 vliegtuigbewegingen meer zijn dan mogelijk met het oude vierbanenstelsel? Op welke wijze gaat u de komende jaren vorm geven aan de groei van de luchthaven?** 0

VVD4

De groei tot 480.000 vliegtuigbewegingen tot gebruiksjaar 2010 moet voldoende zijn voor

een duurzame en selectieve ontwikkeling van Schiphol. Schiphol en KLM hebben om die reden daar ook mee ingestemd. Het kabinet wacht voor de middellange termijn de adviezen van de Alderstafel af.

- 64 In de brief aan de Tweede Kamer d.d. 14 juni citeert de minister het Alders advies als volgt: 'aanpassing van de grenswaarden van de handhavingpunten in het LVB waarmee een groei tot 480.000 vliegtuigbewegingen mogelijk wordt gemaakt'. In het bijgevoegde advies staat: 'gegeven de verklaring van Schiphol dat zij, gehoord de belangen van de omgeving, tot 2010 maximaal 480.000 vliegtuigbewegingen toestaat, zullen op basis daarvan de grenswaarden in de handhavingpunten in het LVB worden aangepast'. Neemt U het Alders-advies op dit punt integraal over?** 0

VVD5

Ja, zoals ook in de oplegbrief bij deze vragen aangegeven zijn de minister van VROM en ik voornemens om in lijn met het advies van Alders het LVB aan te passen onder voorwaarden van vastgestelde richtlijnen mede op basis van advies Commissie m.e.r. en opgeleverd MER door de initiatiefnemers.

- 65 Hoe kunt u waarborgen dat met de door u gekozen oplossing geen sprake zal zijn van gedwongen sluiting van de luchthaven in het gebruiksjaar 2007?** 0

VVD6

De verantwoordelijkheid om binnen de regels (inclusief grenswaarden van handhavingpunten) te opereren ligt bij de luchtvaartpartijen. Dit is in de Wet Luchtvaart de zorgplicht van de sector genoemd. De Inspectie van VenW ziet erop toe dat de operatie van de sector binnen de regels plaatsvindt en treedt zonodig handhavend op.

Als minister kan en wil ik dus formeel niet volledig waarborgen dat de beschreven situatie zich niet zal voordoen. Het is immers in het belang van de omgeving dat wij een inspectie hebben die handhavend optreedt wanneer overtredingen plaatsvinden.

In het geval van de grenswaarden-problematiek heeft de Inspecteur-Generaal van VenW naar aanleiding van de overschrijdingen van grenswaarden op 3 handhavingpunten in 2006 een aantal maatregelen voorgeschreven. De belangrijkste hiervan betreft de maatregel die voorschrijft dat er tot 15 oktober 2007 (twee weken voor het einde van het gebruiksjaar) niet meer dan 90% mag zijn gebruikt van de geluidsruimte van de eerder overschreden handhavingpunten. Zoals in de handhavingsbrief van de Inspecteur-Generaal is aangegeven, kan de geluidsruimte aan het eind van het gebruiksjaar 2007 bepaald zijn door de vigerende grenswaarden of door vervangende grenswaarden (als gevolg van groot onderhoud of experimenten conform het experimenteerartikel) en dat daarnaast nieuwe grenswaarden kunnen voortkomen uit een aanvaard MER-rapport en een besluit tot aanpassing van het LVB naar aanleiding hiervan.

Indien de MER-procedure voor de Korte Termijn tijdig leidt tot een formeel door Bevoegd Gezag aanvaard MER, dan zal ik (zie bovenliggende brief) het op basis hiervan te nemen besluit over aanpassing van het LVB vaststellen en hierover de luchtvaartpartijen informeren. De Inspectie kan bij de handhaving over het gebruiksjaar 2007 rekening houden met deze wijzigingen.

- 66 Hoeveel geld wordt jaarlijks per woning uitgegeven aan geluidsisolatie in de omgeving van en verbandhoudend met Schiphol? En hoe verhoudt zich dat bedrag tot uitgaven rond luchthavens in andere landen?** 0

VVD7

Het is niet aan te geven welk bedrag wordt uitgegeven per woning, dit komt omdat het isolatieproject een kwalitatief gestuurd project is. Dit betekent dat er vooraf wordt gekeken welke isolatie moet worden aangebracht per woning en op basis daarvan een aanbesteding per deelproject (= aantal per gebied) wordt gedaan. Aangezien de regelgeving ook specifieke eisen kent ten aanzien van het terugbrengen in oude staat, bijvoorbeeld glas in loodramen, is er geen bedrag per woning te noemen.

Het isolatieprogramma van Nederland is zonder uitzondering (veel) kostbaarder dan in de andere landen. Dat komt niet alleen door andere normen in de wetgeving op basis waarvan isolatie wordt aangebracht, maar ook omdat het niveau van de isolatiepakketten en het budget in bijvoorbeeld Frankrijk lager zijn en bij het 'vrijwillige' programma rond Heathrow zelfs zeer laag zijn te noemen. (RPB, Geluid rondom luchthavens, december 2006).

- 67 De heer Alders stelt dat de milieueffecten uitgedrukt in geluidshinder tussen de scenario's (480.000, 500.000 en 520.000) weinig verschillen. Waarom is, gegeven deze uitkomst, gekozen voor het minimum-scenario en niet voor ruimere groei?** 0

VVD8

Partijen zijn overeengekomen te kiezen voor het minimumscenario om geen hypotheek te leggen op de gesprekken voor de middellange termijn. Zie verder vraag 63 van de VVD.

- 68 In de inleiding van bijlage A van het Convenant Hinderbeperking wordt gerefereerd naar de 682 ingediende verbetervoorstellen. Hoe en onder welke criteria zijn de nu opgevoerde hinderbeperkende maatregelen tot stand gekomen? Wat is er met de andere verbetervoorstellen gebeurd? Kunt u daarbij specifiek ingaan op het voorstel van Polderbaan Overlast Schiphol voor een noordelijke uitvliegroute van de Polderbaan, wat mede ondersteund wordt door de gemeente Velsen? Is het waar dat op dit voorstel, dat is voorgelegd aan het CROS om mee te nemen in de pilots, tot op heden geen antwoord is gekomen?** 0

CU2

a

In de inleiding van bijlage A van het Convenant Hinderbeperking wordt gerefereerd naar de 682 ingediende verbetervoorstellen. Hoe en onder welke criteria zijn de nu opgevoerde hinderbeperkende maatregelen tot stand gekomen?

Voor de evaluatie van het Schipholbeleid zijn 682 verbetervoorstellen ingediend. Tijdens de evaluatie zijn die voorstellen beoordeeld op de mogelijkheid tot implementatie, hinderbeperkende effecten en effecten op de mainport. Op basis hiervan heeft het kabinet ruim de helft van de voorstellen als kansrijk aangemerkt. Het Rijk heeft LVNL en Schiphol gevraagd die voorstellen te onderzoeken.

Het gaat daarbij om voorstellen voor verbeterde manieren van vliegen (nauwkeuriger of landen in glijvlucht), gebruik van start- en landingsbanen en -routes, en selectiever beleid voor niet mainportgebonden en lawaaiig verkeer. De voorstellen verdienen in bijna alle gevallen nadere uitwerking, bijvoorbeeld in een experiment. Al tijdens de evaluatie bleek dat enkele voorstellen op korte termijn kansrijk zouden kunnen zijn, terwijl het merendeel pas op langere termijn, na drie jaar of meer mogelijk zou kunnen zijn. Nauwkeurig vliegen en aanvliegen in glijvlucht (CDA) overdag zijn van die maatregelen het meest besproken. Om die maatregelen mogelijk te maken is een nieuw operationeel concept van het gebruik van luchthaven en luchtruim nodig.

Enkele voorstellen, zoals de pilots van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol en de aanpak van grondgeluid zijn door de CROS in 2006 al verder uitgewerkt. De op korte termijn invoerbare voorstellen zijn in de beschikbare tijd uitgewerkt door LVNL en in het convenant opgenomen (artikelen 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 13, 14, 15 en 161).

¹ vergroten voorspelbaarheid van baangebruik, verbeterde nachtnadering op de Polderbaan, verbeterde bocht bij Hoofddorp/Nieuw Vennep, tegengaan gebruik reverse thrust, enkele kleine routeaanpassingen, oplossing parallelle startproblematiek, aanpak grondgeluid, weren lawaaiige vliegtuigen, tariefdifferentiatie,

Het belang van convenantafspraken voor de middellange termijn is in het convenant vastgelegd in artikel 21.2. Het gaat daarbij onder meer om (MER)onderzoek naar de genoemde maatregelen CDA, minder verkort indraaien en vliegen over zee.

b

Wat is er met de andere verbetervoorstellen gebeurd?

Van de overige verbetervoorstellen werd 30 procent minder kansrijk geacht. 20 Procent van de voorstellen had betrekking op en kon worden gebruikt ter verbetering van de uitvoering van het beleid. Eén voorbeeld hiervan is het niet alleen maar registreren van klachten zoals tot nu toe gebeurde door Cros maar het daadwerkelijk behandelen van klachten en waar mogelijk als gevolg hiervan het verbeteren van de operationele praktijk. Daartoe is de klachtenbehandeling nu ondergebracht bij Schiphol en LVNL. Een ander voorbeeld betreft de aanpak van schrijnende gevallen door de Provincie Noord-Holland en Schiphol. Beide partijen hebben hiervoor gezamenlijk 20 miljoen euro ter beschikking gesteld. Deze aanpak is onderdeel van het Convenant Leefomgeving.

c

Zou u daarbij specifiek kunnen ingaan op het voorstel van Platform Velsen Overlast Schiphol voor een noordelijke uitvliegeroute van de Polderbaan wat mede ondersteund wordt door de gemeente Velsen?

Deze lang rechtuit lopende noordelijke uitvliegeroute is volgens de LVNL vanwege de negatieve effecten op de startcapaciteit per uur niet te combineren met het huidige operationele verkeersafhandelingsconcept. De belangrijkste reden hiervoor is dat in dat concept vliegtuigen met aanzienlijk verschillende startsnelheden achter elkaar op een route worden geplaatst. De langzame toestellen verhinderen een snelle afwikkeling van het verkeer daarom wordt verkeer nu zo snel mogelijk in verschillende richtingen van de route afgehaald. In het MER middellange termijn zal worden onderzocht op welke manier verder weg van de luchthaven een betere afstemming kan plaatsvinden tussen het vliegen en de bebouwde omgeving.

d

Klopt het dat op dit voorstel dat is voorgelegd aan de CROS om mee te nemen in de pilots tot op heden geen antwoord is gekomen?

De CROS heeft laten weten dat de CROS Werkgroep Hinderbeperking in februari 2007 geconcludeerd heeft dat het voorstel niet geschikt is voor een pilot.

- 69** **Waarom wordt verbetering van de westelijke uitvliegeroute van de Zwanenburgbaan niet genoemd in het Convenant Hinderbeperking korte termijn? Dit is toch juist een voorbeeld van een verbetering die op korte termijn kan worden gerealiseerd? Wanneer is deze verbetering wel aan de orde? Is het waar dat over dit onderwerp veel klachten zijn geweest van bewoners en dat, nu de Polderbaan gesloten is, tot ver na middernacht op lage hoogte dwars over Spaarndam, Velserbroek en Velsen wordt gevlogen?** **0**

luchthavensysteem en selectief uitgeven slots, lokale aanpak vlieghinder, meten van geluid, uitplaatting en maatregelen die in de middellange termijndiscussie zeker moeten terug keren

CU7

De Zwanenburgbaan wordt in principe alleen gebruikt in combinatie met de Polderbaan. Wanneer van beide banen wordt gestart, hetgeen uitsluitend in noordelijke richting gebeurt, gaat alleen het verkeer van de westelijk gelegen Polderbaan in westelijke richting.

Om veiligheidsredenen zijn er daarom geen westelijke standaard uitvliegroutes (SID's) van de Zwanenburgbaan. Hiermee wordt voorkomen dat bij gelijktijdig gebruik van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan voor starten in noordelijke richting een situatie kan ontstaan waarbij het vliegverkeer van de Zwanenburgbaan in de richting van de Polderbaan kan vliegen door gebruik van een verkeerde route

Het volgen van westelijke routes vanaf de Zwanenburgbaan komt dus alleen in uitzonderlijke omstandigheden (zoals groot onderhoud aan Polderbaan) voor. De Luchverkeersleiding Nederland (LVNL) werkt voor deze uitzonderingssituaties reeds met een verbeterde koersinstructie voor starten van de Zwanenburgbaan in westelijke richting. Hiervan zal een evaluatie worden uitgevoerd en wordt bekeken of verdere verbetering mogelijk is.

Van 11 juni tot en met 21 juni is de Polderbaan vanwege groot onderhoud, dag en nacht, buiten gebruik geweest. In die periode heeft startend verkeer dat van de Zwanenburgbaan in noordelijke richting startte, eveneens dag en nacht, westelijke koersen gevolgd.

Dit verklaart de klachten uit de omgeving van Spaardam, Velsbroek en Velsen.

Over het onderhoud van de Polderbaan en de gevolgen ervan voor de omgeving is door Amsterdam Airport Schiphol vooraf naar omwonenden gecommuniceerd.

- 70 Hoe verhouden de tijdelijke (pilot) grenswaarden voor het Convenant Hinderbeperking zich met de nieuwe grenswaarden voor 480.000 vliegbewegingen? Waarom wordt bijvoorbeeld in de MER niet nagegaan wat het effect zou zijn van maatregel 17 uit het convenant hinderbeperkende maatregelen?** 0

CU8

In het MER zijn de grenswaarden berekend bij 480.000 vliegtuigbewegingen als gevolg van het actualiseren. De wijze waarop de banen en routes gebruikt worden is daarbij vergelijkbaar met de huidige situatie, waarbij gebruik gemaakt wordt van het geluidspreferentieel systeem voor de inzet van banen. De uitvoering van de CROS Pilots en de routemaatregelen uit het convenant hinderbeperkende maatregelen kunnen in de praktijk leiden tot andere grenswaarden dan die in het MER berekend zijn. Indien andere grenswaarden nodig zijn voor een experiment, dan dient de procedure gevolgd te worden uit het experimenteerartikel avn de Wet Luchtvaart. CROS en BRS zullen in overleg met de sectorpartijen bepalen welke experimenten aankomend jaar uitgevoerd worden aankomend jaar. Op basis van deze keuzes kunnen in de periode tot 2010 de grenswaarden, via het experimenteerartikel in de wet tijdelijk aangepast worden.

- 71 Waarom zijn de maatregelen 5, 7 en 10 vervallen in het Convenant Hinderbeperking (bijlage A)?** 0

CU9

In het Alders-overleg is daartoe besloten op voorstel van de BRS, omdat sommige maatregelen tot meer hinder bleken te leiden of onvoldoende bijdroegen aan het beperken van hinder, bijvoorbeeld omdat de hinder per saldo slechts verschoof.

- 72 Zijn naar uw mening de bewoners voldoende vertegenwoordigd aan de Alders Tafel, aangezien van de 4 CROS-vertegenwoordigers er 3 bestuurder of oud bestuurder zijn?** 0

CU14

Bij de opzet van de Alderstafel is uitgebreid stil gestaan bij de vraag: hoe kan de omgeving van Schiphol zo goed mogelijk vertegenwoordigd worden? Na gesprekken met alle betrokkenen is besloten om de omgeving aan de Alderstafel te laten vertegenwoordigen door zowel de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) als door de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS). Ook de Tweede Kamer hechtte aan betrokkenheid van zowel de BRS als de CROS.

Met de BRS is afgesproken dat zij zorg zouden dragen voor de betrokkenheid van hun achterban (dat zijn alle provincies en gemeenten rond Schiphol). En met de CROS is afgesproken dat zij voor de betrokkenheid zouden zorgen van de bewonersplatforms.

Aan beide organisaties is gevraagd om maximaal 4 vertegenwoordigers af te vaardigen. Zowel de BRS als de CROS zijn dus met 4 personen vertegenwoordigd. De luchtvaartsector is vertegenwoordigd door totaal 6 personen (2 personen namens Schiphol, 2 namens KLM en 2 namens LVNL).

De vraag wie namens de BRS en de CROS afgevaardigd zouden worden, is aan de betreffende organisaties zelf overgelaten.

Ik meen dat de bewoners dus goed vertegenwoordigd zijn aan de Alderstafel.

- 73 Wat zijn in de MER de invoergegevens voor de nacht en de lawaaiigheid van de vloot? Met minder nachtvluchten en tot 7 uur alleen minder lawaaiige vliegtuigen en CDA-landen wordt immers de Lden belasting veel lager?** 0

CU16 .

In het MER worden de invoergegevens volledig toegelicht waarbij ook aandacht wordt besteed aan het vliegverkeer dat in de nacht op Schiphol aankomt of vertrekt. Volgens informatie van Schiphol is er geen sprake van een toename van de hoeveelheid verkeer tussen 23:00 en 7:00. Er is van uitgegaan dat er geen onderkant H3 toestellen meer vliegen in 2010. Zoals in het Convenant Hinderbeperkende Maatregelen met Schiphol is afgesproken wordt de inzet van Onderkant Hoofdstuk 3 vliegtuigtypen – dit zijn op dit moment de meest lawaaiige vliegtuigtypen – sterk ontmoedigd, met name in de nacht. Naar verwachting zullen deze vliegtuigtypen dan ook vanaf 2009 niet meer voorkomen in de nacht. Daarnaast worden tussen 11 uur 's avonds en 6 uur 's morgens de CDA procedures toegepast, in overeenstemming met de huidige werkwijze.

Vluchten in de nacht tellen zwaarder mee dan vluchten die overdag uitgevoerd worden. Minder vluchten in de periode tussen 2300 en 0700 uur kunnen theoretisch inderdaad leiden tot een lagere Lden belasting, waardoor groei overdag mogelijk zou zijn. In de praktijk zal deze groei echter beperkt blijven. Dit komt omdat in de nacht primair de Polderbaan en de Kaagbaan gebruikt worden. De ruimte die gecreëerd wordt door het minder vliegen in de nacht zal daarom vooral merkbaar zijn in de handhavingpunten nabij de Polderbaan en de Kaagbaan, terwijl de handhavingpunten nabij de Buitenveldertbaan juist de groei limiteren doordat vliegen boven verstedelijkt gebied het aantal gehinderden en slaapgestoorden sneller doet toenemen. In de netwerkanalyse, die onderdeel is van de lange termijn onderzoeken zal ook aan dit aspect aandacht worden besteed.

- 74 Klopt het dat in de MER met afwijkende meteo, namelijk met extreem vaak een harde westen wind, is gerekend? Voor deze extreme jaarmeteosituaties is toch een ontheffingsmogelijkheid in de wet voorzien?** 0

CU17

Nee, er is bij de bepaling van geactualiseerde grenswaarden in de handavings-punten niet met afwijkende of extreme weersomstandigheden gerekend. Zie ook het antwoord op vraag 35.

- 75 Waarom zijn er in het convenant leefbaarheid geen maatregelen opgenomen voor het gebied ten noordwesten van de Polderbaan, waar (conform artikel m in het convenant) blijkt sprake is van minder mogelijkheden voor hinderbeperkende maatregelen in vergelijking met het convenant hinderbeperking?** 0

CU18

Het convenant voor de korte termijn omvat verschillende componenten. Voor de korte termijn wordt een drietal gebiedsspecifieke projecten ontwikkeld, terwijl daarnaast individuele schrijvende gevallen m.b.t. isolatie of compensatie worden opgelost. De gebiedsspecifieke projecten worden ontwikkeld in gebieden met relatief zware hinder en/of relatieve sterke toename van hinder en relatief vergaande ruimtelijke beperkingen zonder dat er veel mogelijkheden zijn voor hinderbeperkende maatregelen. Voor de individuele gevallen zijn geen specifieke gebieden aangewezen; maatgevend is in beginsel de vraag of woningen of bedrijfswoningen al dan niet in gebieden binnen of rond wettelijk vastgelegde contouren gelegen zijn. Bij het ministerie zijn enkele individuele gevallen bekend uit de evaluatie van het Schipholbeleid, waaronder een enkele ten noordwesten van de Polderbaan, aangemeld bij Provincie en Schiphol. Uit de gebieden ten noordwesten van de Polderbaan nog geen gevallen rechtstreeks bij de Provincie Noord Holland aangemeld.

Daarnaast wordt in het convenant ook een verkenning aangekondigd van meer generieke maatregelen in het kader van het convenant voor de middellange termijn m.b.t. isolatie, compensatie, verhuizingen en kleinschalig woningbouw, alsmede microklimaat analyses ter identificatie van gebieden die in aanmerking komen voor gebiedsspecifieke projecten in het kader van de middellange termijn. Gebieden ten noordwesten van de Polderbaan zijn daarbij niet uitgesloten.

Tenslotte zij er op gewezen dat er wel degelijk positieve effecten uitgaan op het aantal gehinderden in gebieden ten noordwesten van de Polderbaan. In het bijzonder zij gewezen op hogere nachtnaderingen op de Polderbaan (met positieve effecten o.m. in Limmen en Castricum), aanpassing van de uitvliegroutes IJmond / GORLO (Velsen, Heemskerk) en BERGI (Beverwijk, Velsen) en de uitfasering van onderkant hoofdstuk 3 vliegtuigen (met name Castricum).

- 76** **Waarom wordt de mogelijkheid van het verkort uitdraaien in de SID van de Polderbaan boven de 3000 voet niet op korte termijn verhoogd naar 5000 voet, gezien de directe hinderbeperkende waarde van deze maatregel? Waarom wordt dit wellicht pas op middellange termijn onderzocht? Waarom wordt er de afgelopen jaren dusdanig verkort ingedraaid op de Polderbaan dat op zeer lage hoogte over Haarlem en Velsen gevlogen wordt dit ondanks het verbod om beneden de 2000 voet te komen?** **0**

CU19

a

Waarom wordt de mogelijkheid van het verkort uitdraaien in de SID van de Polderbaan boven de 3000 voet niet op korte termijn verhoogd naar 5000 voet gezien de directe hinderbeperkende waarde van deze maatregel?

Als de vertrekroute altijd moet worden gevolgd tot een hoogte is bereikt van 5000 voet dan zal op een andere wijze dan met eerder wegdraaien, de veilige afstand tussen vliegtuigen moeten worden zeker gesteld. Gezien de snelheidsverschillen van de verschillende vliegtuigen betekent dat deze maatregel de startcapaciteit zal reduceren.

b

Waarom wordt dit wellicht pas op middellange termijn onderzocht?

Met een ander operationeel concept, dat een alternatief is in het MER voor de middellange termijn kan dit verhogen naar 5000 voet voor het volgen van de vertrekroute wel mogelijk worden o.a. door introductie van vaste vertrek en naderingsroutes, het gelijktijdig gebruik van 2 landingsbanen en 2 startbanen en een meer gelijkmatig verkeersaanbod.

c

Waarom wordt er de afgelopen jaren dusdanig verkort ingedraaid op de Polderbaan dat op zeer lage hoogte over Haarlem en Velsen gevlogen wordt dit ondanks het verbod om

beneden de 2000 voet te komen?

Binnenkomende vluchten op weg naar de Polderbaan vliegen boven Haarlem en Velsen voor het merendeel op of boven de 2000 voet. Aan het verkort indraaien beneden 2000 voet is in het Luchthavenverkeer besluit een maximum gesteld van 15% voor de periode van 6.00 tot 23.00 uur. Het verkort indraaien is bij het huidige operationele verkeersafhandelingsconcept nodig om voldoende landingscapaciteit in pieken te realiseren.

- 77 Wat wordt bedoeld met de zin "In de overgangen van de start- en landingspieken en in de pieken zelf wordt een extra start- of landingsbaan ingezet om het verkeersaanbod te kunnen verwerken" in de MER? Op hoeveel uur van de dag leidt dit per saldo tot 2x2 vliegen?** 3

CU20

Het vliegverkeer wordt in de perioden met een hoog verkeersaanbod (afwisseling van start- en landingspieken) afgehandeld door drie banen gelijktijdig in te zetten: twee startbanen en één landingsbaan of twee landingsbanen of één startbaan. Wanneer het verkeersaanbod groter is dan de capaciteit van deze drie banen, wordt een extra startbaan (in landingspieken) of een extra landingsbaan (in de startpieken) bijgezet. In het MER wordt in ieder geval uitgegaan van een dienstregeling die gepland is op basis van 2+1 baangebruik. In de praktijk zal echter als gevolg van operationele verstoringen, vertragingen, en taxitijden een overlap van de pieken ontstaan, die de inzet van de extra baan in de (overgangen van de start- en landings)pieken nodig maakt.

De verwachting is dat het aantal uren per dag waarbij een extra start- of landingsbaan wordt ingezet tussen 1 en 7 zal liggen, met een geschat gemiddelde van circa 4 uur per dag. Dit is in de huidige situatie ook reeds het geval.

- 78 In artikel 2.4 wordt gesteld dat op 15 juli een prioritering en tijdsplanning wordt vastgesteld. Bent u het met ons eens dat dit bepalend is voor de robuustheid van het convenant en dat het convenant daarom voor die tijd niet getekend kan worden?** 4

CU1

Nee, zie ook antwoord 42.

- 79 Wordt er nu voorgesteld de grenswaarden te actualiseren voor 480.000 vliegbewegingen of voor 500.000 vliegbewegingen? In bijlage 1 (eerste resultaten MER) wordt op pagina 5 in conclusie 5 gesteld dat er geen verschil is tussen deze twee als het gaat om het aantal op te hogen handhavingpunten, terwijl in de brief van Alders op blz. 3 over 18 respectievelijk 13 handhavingpunten wordt gesproken die omhoog moeten. Hoe is het verschil tussen deze twee conclusies te verklaren?** 5

CU15

De heer Alders adviseert de grenswaarden in de handhavingpunten te actualiseren op basis van een scenario van 480.000 bewegingen. In het advies van dhr. Alders wordt geconcludeerd dat 13 omhoog, 15 omlaag en 7 punten nagenoeg gelijk blijven. Onder nagenoeg gelijk wordt verstaan een wijziging tot en met plus of min 0,25 dB.

- 80 In artikel 19.2 en 19.3 van het Convenant Hinderbeperking staat dat de convenantpartijen zichzelf gaan beoordelen. Zou de beoordeling of er sprake is van schending van het convenant niet moeten worden overgelaten aan een onafhankelijk orgaan?** 14

CU3

Het convenant is een privaatrechtelijk document dat door het rijk, de luchtvaartpartijen en bestuurders uit de regio is of op korte termijn wordt ondertekend. Hierin zijn dus verschillende belangen vertegenwoordigd. Partijen zelf zijn het meest gebaat bij direct door hen zelf uit te oefenen toezicht op de nakoming van de afspraken (zie convenant hinderbeperking, artikel 19.1). De ondertekenende partijen kunnen indien de afspraken niet

worden nagekomen juridische stappen nemen.

Daarnaast zal dhr. Alders ook toezien op een voortvarende uitvoering van het convenant. De beoordeling door een onafhankelijk orgaan lijkt mij in deze setting niet nodig.

- 81 Is het CROS, dat volgens artikel 20.3 van het Convenant Hinderbeperking één van de monitoringsprogramma's uitvoert, voldoende onafhankelijk van de convenantpartijen om een objectief te rapporteren, aangezien binnen het CROS voor een belangrijk deel dezelfde partijen om de tafel zitten? Kunt u hierbij een vergelijking trekken met de organisatie rondom het Convenant benchmarking energie-efficiency, waarbij sprake is van een onafhankelijk verificatiebureau?** 15

CU4

De CROS is een dusdanig breed overlegplatform dat hierin mijns inziens alle belangen vertegenwoordigd zijn. De CROS heeft daarbij een onafhankelijk voorzitter. Het adviseren over hinderbeperking is een van de hoofdtaken van de CROS. Voor de experimenten is deze taak zelfs expliciet in de wet (Wet Luchtvaart, artikel 8.23a) opgenomen.

De monitoring van de hinderbeleving voor de CROS-pilots (experimenten die binnen de CROS reeds worden uitgewerkt) vindt door een extern bureau plaats en hiervan is het rijk gezamenlijk met de CROS de opdrachtgever. De kwaliteit van het monitoringsonderzoek wordt geborgd door de begeleiding door een wetenschappelijke begeleidingscommissie waarin het RIVM en onderzoeksbureau RIGO deelnemen. Deze begeleidingscommissie heeft in een eerdere fase de onderzoeksopzet getoetst en zal tijdens het onderzoek de vraagstelling en uiteindelijk de analyse van de opgeleverde data beoordelen.

Dit is vergelijkbaar met de opzet voor het convenant Benchmark energie-efficiency waarbij het onafhankelijke Verificatiebureau Benchmarking Energie-efficiency (VBE) deze rol vervult.

- 82 Waarom is er in artikel 20.3 van het Convenant Hinderbeperking gekozen voor twee aparte monitoringsprogramma's?** 15

CU5

In artikel 20.3 is de CROS aangewezen voor de monitoring van de experimenten die reeds in CROS-verband worden uitgewerkt en waarvoor ook het in vraag 81 genoemde onderzoeksvoorstel voor de monitoring ervan is opgesteld en in de CROS plenair is vastgesteld. Voor de andere maatregelen zal worden bekeken welke partij de monitoring hiervan het beste op zich kan nemen. Om deze reden is er sprake van verschillende monitoringsprogramma's.

- 83 Wie gaat, conform artikel 20.8 van het Convenant Hinderbeperking, de operationele maatregelen van het convenant hinderbeperking toetsen aan veiligheid, uitvoerbaarheid, etc.? Is de organisatie die hiervoor wordt aangewezen onafhankelijk?** 15

CU6

Het in lid 1 van artikel 20.8 bedoelde bestuurlijk overleg wijst een partij aan die met deze activiteiten wordt belast.

Welke partij dat is hoeft nu dus nog niet bepaald te zijn. Tot nu toe zijn de CROS pilots door het KDC onderzocht. Het KDC maakt gebruik van expert kennis van verschillende partijen waaronder LVNL maar ook van bijvoorbeeld kennisbureaus als To70 en het NLR. De uitvoerbaarheid van vliegprocedures wordt ook door KLM beoordeeld op verzoek van LVNL of via het KDC. Het Rijk publiceert regelgeving voor het vliegverkeer.

- 84 In voorstel 9 (bijlage A Convenant Hinderbeperking) wordt gesproken over het verleggen van de BERGI departure naar het noorden (bij Spaarndam), over het Noordzeekanaal. In hoofdstuk 9. 2 van het convenant staat dat de bedoeling is dat het vliegverkeer moet worden geconcentreerd boven het Noordzeekanaal. Waarom wordt er niet over de grootste SID namelijk de REFSO departure gesproken die ook vanaf de Polderbaan naar het westen afbuigt en daarna naar het Zuidwesten? Is het mogelijk deze REFSO departure, voornamelijk gebruikt voor de zwaardere** 15

vliegtuigen die trans-Atlantisch vliegen en dus op geringe hoogte (< 3000 ft), ook over het Noordzeekanaal te plannen?

CU10

a

In voorstel 9 (bijlage A Convenant Hinderbeperking) wordt gesproken over het verleggen van de BERGI departure naar het noorden (bij Spaarndam), over het Noord-Zeekanaal. In hoofdstuk 9.2 van het convenant staat dat de bedoeling is dat het vliegverkeer moet worden geconcentreerd boven het Noord-Zeekanaal. Waarom wordt er niet over de grootste SID namelijk de REFSO departure gesproken die ook vanaf de Polderbaan naar het westen afbuigt en daarna naar het Zuid-westen?

Daar wordt niet over gesproken omdat deze uitvliegroute (GORLO, voorheen REFSO) ter hoogte van IJmuiden en ook daarvoor reeds boven het Noordzeekanaal loopt.

b

Is het mogelijk deze REFSO departure, voornamelijk gebruikt voor de zwaardere vliegtuigen die transatlantisch vliegen en dus op geringe hoogte (< 3000 ft), ook over het Noord-Zeekanaal te plannen?

De uitvliegroute vanaf de Polderbaan naar het zuidwesten (GORLO, voorheen REFSO) loopt ter hoogte van IJmuiden en ook daarvoor reeds boven het Noordzeekanaal. Om veiligheids- en capaciteitsredenen krijgt een deel van het vliegverkeer aanvullende instructies van de verkeersleiding waardoor van de route over het Noordzeekanaal wordt afgeweken. Afwijken beneden 3000 voet mag volgens het luchthavenverkeersbesluit maximaal bij 3% van het verkeer.

- 85 Klopt het kaartmateriaal bij maatregel 17 (nachtelijke vertrekroutes vanaf de polderbaan ook tussen 6 en 7 uur vliegen) in bijlage A van het Convenant Hinderbeperking? Er zijn toch vanaf de Polderbaan geen westelijke nachtroutes over Kennemerland?** 32

CU11

a

Klopt het kaartmateriaal bij maatregel 17 (nachtelijke vertrekroutes vanaf de polderbaan ook tussen 6 en 7 uur vliegen) in bijlage A van het Convenant Hinderbeperking?

In de kaart bij maatregel 17 zijn de vertrekroutes voor de dag zwart en voor de nacht blauw getekend.

b

Er zijn toch vanaf de Polderbaan geen westelijke nachtroutes over Kennemerland?

In de nacht gelden de blauw getekende routes.

- 86 In hoeverre vindt u de beperking van het aantal ernstige gehinderden (reductie van 14-18.000) voldoende robuust met het oog op het feit dat het grootste deel van de reductie wordt bereikt via maatregel 17 (9000), welke nog ter discussie staat omdat de kans groot is dat maatregel 17 te veel ten koste gaat van de kwaliteit van het netwerk en de startcapaciteit?** 32

CU12

Partijen aan de Alderstafel hebben vanaf het begin ingezien dat er geen overdreven

verwachtingen moesten worden gekoesterd over de mogelijkheden op de korte termijn ingrijpende verbeteringen te kunnen realiseren. In dit licht bezien acht ik de oogst van 14.000 minder ernstig gehinderden door hinderbeperkende maatregelen in het convenant een aanzienlijk resultaat. Of maatregel 17 ook voor de middellange termijn van kracht kan blijven wordt bezien in het uit te brengen advies voor de middellange termijn. Overigens wijs ik er op dat ook voor de dan te treffen maatregelen een realistisch verwachtingenpatroon verstandig is. Wonderen zijn ook dan niet te verwachten.

- 87 In maatregel 18 in bijlage A van het convenant hinderbeperving wordt voorgesteld te adviseren tot ‘idle reverse thrust’ bij landing. Vliegveld München verbiedt ‘full thrust’, behalve bij veiligheidsoverwegingen in verband met geluidsoverlast. Welke gegevens heeft u over de invloed van de maatregel bij München en welke conclusie trekt u hieruit voor Schiphol? Is op Schiphol een dergelijk verbod ook mogelijk? Zo nee, waarom niet?** 36

CU13

87a

In maatregel 18 in bijlage A van het convenant hinderbeperving wordt voorgesteld te adviseren tot idle reverse thrust bij landing. Vliegveld München verbiedt full thrust, behalve bij safety overwegingen in verband met geluidsoverlast. Welke gegevens heeft u over de invloed van deze maatregel bij München en welke conclusie trekt u hieruit voor Schiphol?

We zijn in overleg met München om gegevens te verkrijgen over de invloed van deze maatregel op München Airport. Hierover wordt u nog nader geïnformeerd. Het Convenant Hinderbeperving voor Schiphol voorziet in een evaluatie na 1 jaar van de maatregel, zowel op de operationele- & veiligheidsaspecten als de effecten op de hinder.

87b

Volledig verbieden is niet mogelijk omdat er omstandigheden kunnen voorkomen waarbij remmen met de motoren met grotere kracht, dan bij stationair draaiende motor, nodig blijft. Bij idle reverse trust moet er meer op de wielen worden geremd. Als de landingsbaan minder stroef is door neerslag kan er onvoldoende remweerstand zijn voor het remmen op de wielen. Als de landingssnelheid hoog is b.v. door variabele wind of afwijkende wind op hoogte dan kan de extra remkracht van reverse trust nodig zijn om met veilige snelheid de baan te kunnen verlaten. Als de remvertraging bij idle reverse trust in de praktijk lager is zal langer uitgerold worden op de landingsbaan waardoor de baan langer bezet blijft. De baan is hierdoor niet vrij voor een volgend vliegtuig waardoor de landingscapaciteit lager wordt.