

# HANS ALDERS

---

*Aan*

De minister van Verkeer & Waterstaat, de heer C.  
Eurlings, en  
De minister van VROM, mevrouw J. Cramer

Groningen, 11 januari 2008

Geachte ministers,

In mijn brief van 5 juli 2007 heb ik u toegezegd in de studie naar de middellange termijn aan de Alderstafel uitdrukkelijk aandacht te besteden aan de noodzaak tot aanpassing van de grenswaarden in een zevental handhavingspunten. Het betreft de handhavingspunten 7, 8 en 9 ten Noorden van de Polderbaan, punt 3 in het verlengde van de Kaagbaan en punten 24, 25 en 30 ten Zuiden van de Aalsmeerbaan. Dit naar aanleiding van de twijfels die de bewonersdelegatie over deze ophoging hadden omdat in de betreffende handhavingspunten in het verleden (bij een lager verkeersvolume) nog voldoende geluidsruijme was.

Ik kan u melden dat, na een uitgebreide toelichting door de initiatiefnemers op de invoerset die voor de berekeningen voor het MER is gebruikt én na aanvullend onderzoek, de eerder door de Bewonersdelegatie geuite twijfels over de noodzaak van de ophoging van deze 7 handhavingspunten zijn weggenomen. Ik licht dat hierna toe.

Tot slot ga ik nader in op de kwestie van het 2+2 baangebruik naar aanleiding van de begin november door LVNL hierover verzonden brief.

### Verklaring ophoging 7 handhavingspunten MER korte termijn

De verklaring voor de ophoging van deze 7 handhavingspunten is in hoofdzaak gelegen in het feit dat in de invoerset voor het MER korte termijn zoveel mogelijk is aangesloten bij de huidige operationele praktijk. Dit leidt tot verschillen in de invoerset van het MER korte termijn ten opzichte van de invoerset voor het MER 2004 die voor het vigerend Luchthavenverkeerbesluit was gehanteerd.

Daarnaast maakte de bewonersdelegatie een vergelijking tussen de waarden in het MER korte termijn met de in de achterliggende jaren gerealiseerde hoeveelheid geluid in de betreffende 7 handhavingspunten. Voor de verschillen tussen deze waarden en de in het MER korte termijn gepresenteerde grenswaarden zijn twee oorzaken aan te wijzen:

1. De toename van het verkeersvolume naar 480.000 vliegtuigbewegingen zoals vastgelegd in het Aldersadvies van de korte termijn ten opzichte van het verkeersvolume zoals dat in de achterliggende jaren is gerealiseerd.

2. De zogenaamde 'meteotoeslag'. In de feitelijke rapportages gedurende het gebruiksjaar worden de grenswaarden zonder meteotoeslag gepresenteerd (de werkelijke weersgegevens zijn immers gebruikt), waardoor er meer geluidsruimte lijkt te zijn. Bij de berekening van de grenswaarden in de MER korte termijn wordt (in overeenstemming met het berekeningsvoorschrift) de meteotoeslag wél meegenomen.

In de nadere toelichting van de initiatiefnemers op de invoerset is daarom expliciet aandacht besteed aan de keuzes ten aanzien van het baangebruik (preferentieel baangebruik Noordelijk of Zuidelijk voor de dag en de nacht en het aantal uren 2+2 baangebruik), het aantal nachtvluchten, de windstoten, de overschrijdingskans, etc. en de effecten die dit heeft op de aanpassing van de grenswaarden in de 7 betwiste handhavingspunten.

Daaruit kon geconcludeerd worden dat er wijzigingen zijn opgetreden in de gehanteerde invoerset voor het MER korte termijn ten opzichte van het MER 2004 en dat deze met uitzondering van het aantal uren 2+2 baangebruik (zie hierna) te begrijpen en te verklaren zijn. Samen met het nader onderzoek heeft dit de twijfels bij de Bewonersdelegatie weg kunnen nemen en heeft het tevens meer inzicht gegeven in de berekeningsmethodiek wat ook het proces voor de middellange termijn ten goede komt.

#### 2+2 Baangebruik

Het 2+2 baangebruik betreft een aparte kwestie. Hierover is naar aanleiding van wijzigingen in het baangebruik door LVNL bij de start van het nieuwe gebruiksjaar aan de Alderstafel een discussie gevoerd. De discussie betrof de wijze waarop de operationele invulling van LVNL voor het gebruiksjaar 2008 zich verhoudt tot de inhoud van het advies van de Alderstafel voor de korte termijn (tot 2010). In het advies is namelijk opgenomen dat: *"Het thans geldende preferentieel baangebruik van 2+1, met in de in- en outbound piek een 2+2 gebruik in deze fase van kracht blijft"*.

Deze afspraak is herbevestigd en LVNL en Schiphol (als initiatiefnemers van de milieu-effectrapportage voor de korte termijn) is vervolgens gevraagd een voorstel te doen omtrent de concrete invulling van het 2+2 baangebruik dat recht doet aan de afspraken die in juni aan de Alderstafel zijn gemaakt. Dat voorstel omvat het volgende:

1. Er wordt teruggekeerd naar het baangebruik zoals dit voor de implementatie van de stuurmaatregel van augustus was. Deze stuurmaatregel hield in dat de Aalsmeerbaan intensiever werd ingezet.
2. Dit betekent dat wordt teruggegaan naar preferentieel 2+1 baangebruik waarbij een vierde baan beperkt wordt ingezet bij de overlap van pieken. De secundaire banen zullen daardoor ook niet meer in de vroege ochtend (vanaf 7.00 uur) als startbaan worden ingezet.
3. Een voorbehoud wordt gemaakt voor bijzondere omstandigheden en sturing om binnen de grenswaarden in de handhavingspunten te blijven (zorgplicht). Hierdoor kan het noodzakelijk zijn om van het bovenstaande af te wijken, uiteraard binnen de wettelijke randvoorwaarden.
4. Iedere 2 maanden zullen LVNL en AAS achteraf aan de Alderstafel rapporteren over het daadwerkelijk gerealiseerde 2+2 baangebruik. In deze rapportage zal ook de punctualiteit in relatie tot het baangebruik worden geëvalueerd.

NB. Voor alle duidelijkheid wordt onder de bij punt 3 genoemde "bijzondere omstandigheden" bedoeld op zaken als onderhoud, weersomstandigheden (bijvoorbeeld sneeuwruimen) of ernstige verstoringen van het luchtverkeer.

Bovenstaand voorstel is getoetst op haar consequenties voor de in het ontwerp-Luchthavenverkeerbesluit (LVB) opgenomen grenswaarden in de handhavingspunten. Het bleek slechts geringe wijzigingen op te leveren, waardoor partijen het niet noodzakelijk vonden deze in het ontwerp-LVB te wijzigen.

Tevens is het voorstel besproken aan de Alderstafel. Naar aanleiding van dat overleg concludeer ik dat partijen vertrouwen dat de inzet van de vierde baan beperkt zal blijven tot gemiddeld 2 uur tot 2,5 uur per dag.

Wél is het belangrijk lessen te trekken uit het gegeven dat in het verleden de tijd dat de vierde baan werd ingezet nooit is geregistreerd of gemeten en dat een eenduidige definitie van 2+2 baangebruik ontbreekt (verschil tussen beschikbaarheid en daadwerkelijke inzet van de vierde baan). Met de hiervoor genoemde rapportage zal daar aan tegemoet gekomen worden.

Het voorstel is inmiddels per 14 december jl. door LVNL ingevoerd.

Ik hoop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

Hans Alders