

# Jaarverslag 2014 van de Alderstafel Schiphol

Conform de afspraken aan de Alderstafel Schiphol wordt jaarlijks verslag gedaan aan de Staatssecretaris van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

In het akkoord uit 2008 over de ontwikkeling van Schiphol voor de middellange termijn is een pakket afspraken gemaakt over netwerkvisie en selectiviteit, hinderbeperkende maatregelen, omgevingskwaliteit en een nieuw normen- en handhavingstelsel. Met dit verslag wordt u geïnformeerd over de voortgang van de uitvoering van het advies voor de middellange termijn Schiphol zoals dat in 2014 heeft plaatsgevonden.

Over 2013 heeft de Alderstafel Schiphol geen verslag uitgebracht, omdat op 8 oktober van dat jaar – tegelijk met het uitbrengen van het advies over het nieuwe normen- en handhavingstelsel – de vierjaarlijkse evaluatie van alle afspraken uit het Aldersadvies en bijbehorende convenanten uit 2008 aan u is toegezonden, waarin uitvoerig is ingegaan op de stand van zaken bij de uitvoering.

Dit is het laatste jaarverslag van de Alderstafel Schiphol. Vanaf januari 2015 is de Alderstafel Schiphol opgegaan in de Omgevingsraad Schiphol en zal in het vervolg de Omgevingsraad Schiphol het jaarverslag uitbrengen.

In dit jaarverslag zal ik eveneens, zoals door u verzocht op 11 februari 2014, rapporteren over de ontwikkeling van de verwachte afname van het aantal ernstig gehinderden als gevolg van de vaste bochtstraal tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep en de gevolgen hiervan voor de wijk Floriande in Hoofddorp.

## 1. Nieuw normen- en handhavingstelsel

### *Wetgeving*

In 2013 heeft de Alderstafel Schiphol op basis van de evaluatie het advies uitgebracht om het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel conform het experiment vorm te geven. U heeft hierop in 2013 in lijn met dit advies besloten het nieuwe stelsel in nieuwe wetgeving te verankeren en daartoe de werkzaamheden opgestart, in nauw overleg met de partijen aan de Alderstafel. In de eerste helft van 2014 is aan de hand van het Aldersadvies d.d. 8 oktober 2013 het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart opgesteld. Met dit wetsvoorstel wordt de basis van het nieuw normen- en handhavingstelsel Schiphol in de Wet luchtvaart vastgelegd. De Raad van State heeft geadviseerd over het voorstel. Het wetsvoorstel en het nader rapport naar aanleiding van het advies van de Raad van State zijn eind 2014 aan de Tweede Kamer gezonden ten behoeve van de parlementaire behandeling. Kortom, in 2014 zijn betekenisvolle stappen gezet waarbij met het wetsvoorstel de basis van het nieuw normen- en handhavingstelsel Schiphol in de Wet luchtvaart wordt vastgelegd.

### *Inzet Buitenveldertbaan*

Begin januari 2014 verscheen een rapport van bureau Helios met de conclusie dat een belangrijk deel (17%) van het gebruik van de Buitenveldertbaan in 2011 niet te verklaren zou

zijn. De LVNL heeft naar aanleiding van het rapport van Helios een analyse opgesteld en aan de Tafel doen toekomen waarin het gebruik van de Buitenveldertbaan is verantwoord. De partijen aan de Alderstafel hebben op 13 januari 2014 vastgesteld dat Helios een aantal criteria die tot de inzet van de Buitenveldertbaan leiden, buiten beschouwing laat. Helios bevestigt dit ook in de correspondentie met LVNL die als bijlage bij de reactie van LVNL is gevoegd.

De Tafel heeft geconcludeerd dat de manier waarop Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) de start- en landingsbanen inzet, conform de afspraken is die gemaakt zijn tussen de luchtvaartsector, bewoners en verschillende overheden aan de Alderstafel. De LVNL heeft die inzet goed onderbouwd. Tot die conclusie zijn de deelnemers aan de Alderstafel gekomen op basis van een uitvoerige inhoudelijke reactie van de LVNL.

#### *Informatievoorziening*

Op uw verzoek heb ik op 17 april 2014 naar aanleiding van het rapport van het bureau Helios op vier verbeterpunten geformuleerd die door de Tafel worden gedeeld:

1. *Het verbeteren van de toegankelijkheid van de informatie en de verklaarbaarheid van de inzet van de Buitenveldertbaan door alle criteria die daar voor gelden in één systeem onder te brengen.* Tijdens het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel is gewerkt met een systeem dat op basis van vijf criteria de inzet van de banen beschreef. Aan deze vijf criteria zijn door LVNL vier andere criteria toegevoegd waarvoor relatief eenvoudig in kwantitatieve zin verantwoording kan worden afgelegd. Met deze negen criteria kan voor minimaal 97% van de tijd de inzet verantwoord worden.
2. *Het ene systeem van verantwoording heeft gevolgen voor de norm (van 90%) op geluidspreferent baangebruik:* Door het toevoegen van de vier criteria kan de verklaring voor het inzetten van banen beter inzichtelijk worden gemaakt. Op basis van deze analyse heeft de Alderstafel op 4 april 2014 voorgesteld om de norm te verhogen van 90% naar 95%. Voor de overige procenten geldt dat de inzet van de banen passend is bij de omstandigheden, maar dat deze omstandigheden óf heel weinig voorkomen óf op dit moment nog niet te voorspellen zijn en daarom niet in het systeem kunnen worden opgenomen.
3. *Het afzonderlijk toelichten van de verklaring van de inzet van banen in de standaard verantwoordingsrapportage.* Tijdens het experiment is ieder kwartaal een rapportage opgesteld om de ontwikkeling van de regels te monitoren. De Alderstafel heeft het belang onderkend om een dergelijke monitoring van de regels voort te zetten. Hierin zal tevens aandacht worden besteed aan de normen op de regels en het MHG, informatie over de meteo en bijzondere omstandigheden. Ook zal invulling worden gegeven aan het in kaart brengen van de inzet van individuele banen met een toelichting daarbij aan de hand van de criteria zoals bedoeld onder punt 1. De kwartaalrapportages worden opgesteld door de sector en worden geagendeerd in de Omgevingsraad Schiphol.
4. *Verdere professionalisering van de informatievoorziening van de baaninzet.* Sinds 1 november 2013 wordt dagelijks op de website van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (Bas) het 'verslag van de dag' gepubliceerd. Dit verslag is met een klankbordgroep van bewoners tussen 1 november 2013 en 31 december 2014 geanalyseerd en verder verbeterd.

#### *Regel 4<sup>e</sup> baan*

In het advies van 8 oktober 2013 was reeds gesignaleerd dat de regel voor de maximale inzet van de 4<sup>e</sup> baan vanaf een volume van 470.000 vliegtuigbewegingen een serieus knelpunt kon

vormen. De vertegenwoordigers van de luchtvaartsector hebben op 22 oktober 2014 aan de andere delegatieleiders van de Alderstafel gemeld dat zij er op dat moment onvoldoende in slaagden om een substantiële bijdrage te leveren aan het oplossen van het knelpunt. De delegatieleiders hebben hiervan kennis genomen en zich bereid verklaard om in gesprek te gaan over het gezamenlijk vinden van mogelijke oplossingen.

Inmiddels hebben de partijen een akkoord bereikt over het gebruik van de vierde baan op Schiphol. Het advies daarover ik u op 29 januari heb toegezonden. In intensief overleg hebben de partijen gezamenlijk een oplossing verkend die op draagvlak kan rekenen bij alle partijen aan de Alderstafel. De belangrijkste punten uit het advies zijn dat (de):

- Regel voor de vierde baan gehandhaafd blijft; het jaarlijks gemiddelde gebruik per dag blijft 40 vliegtuigbewegingen op de vierde baan.
- Dagnorm wordt verhoogd van 60 naar 80 vliegtuigbewegingen op de vierde baan.
- Omstandigheden waarin de regel voor het gebruik van de vierde baan niet van toepassing is omschreven zijn.
- De cap van 510.000 vliegtuigbewegingen wordt teruggebracht tot 500.000 vliegtuigbewegingen tot en met 2020.
- Uw ministerie met betrekking tot de problematiek van de ruimtelijke ordening met nadruk wordt verzocht op korte termijn een besluit te nemen over het eerder door de Tafel uitgebrachte advies over de transformatie binnen de 20 Ke zone en met de regionale overheden een aantal door de regio gesignaleerde knelpunten te inventariseren met betrekking tot het gebruik van geluidsgevoelige bestemmingen in het LIB binnen het 20 Ke gebied die volgens de regio maatwerk behoeven, ten einde te bezien of hierover, op korte termijn tot passende en werkzame oplossingen kan worden gekomen.

#### *Overschrijding handhavingspunten*

Op 24 oktober 2014 heeft Schiphol aangegeven dat er sprake was van een dreigende overschrijding van de grenswaarden in handhavingspunten 24, 25 en 33. Schiphol heeft op 11 december 2014 medegedeeld dat de grenswaarde in handhavingspunt 33 inderdaad is overschreden. Er is uiteindelijk geen overschrijding geweest in handhavingspunt 24 en 25. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) doet onderzoek naar de overschrijding. De bevindingen van dit onderzoek worden verwacht in januari. Schiphol heeft de zorgplicht om overschrijdingen te voorkomen. In het verleden werd dan gebruikgemaakt van een stuurmaatregel. In de situatie van het nieuwe normen en handhavingsstelsel is afgesproken niet meer te sturen op het oude handhavingsstelsel.

## **2. Hinderbeperking**

#### *Microklimaten*

Het Aldersconvenant *Hinderbeperking korte termijn* (2007), het convenant *Hinderbeperking middellange termijn* (2008) en het advies van de Alderstafel van 1 augustus 2010 over het nieuwe normen- en handhavingsstelsel hebben samen geleid tot de afspraak dat in totaal in zes regio's een microklimaatonderzoek zou worden uitgevoerd, te weten:

- a. microklimaat Spaarndam/Velsen/Beverwijk;
- b. microklimaat Zaanstad/Oostzaan;
- c. microklimaat Lisse / Noordwijkerhout;

- d. microklimaat Leimuider;
  - e. microklimaat Aalsmeer/Amstelveen/Uithoorn.
- In 2008 is microklimaat Rijsenhout afgerond.

Op 21 maart 2014 heeft de Alderstafel besloten tot een herprioritering van de microklimaatonderzoeken. Het doel was te komen tot een lijst met meest kansrijke mogelijkheden. Aan de Alderstafel van 11 december 2014 is de volgende prioritering vastgesteld:

1. *Microklimaat Leimuider*: Aanbeveling voor nader onderzoek naar een combinatie van een nieuw (optimaal) ontwerp voor een vaste bochtstraal en het verschuiven van het fly-over waypoint van de AND/ARN/LEK/LOP.
2. *Microklimaat Lisse/Noordwijkerhout*: Aanbeveling voor inzet *Virtual Community Noise Simulator* om te kunnen komen tot een zorgvuldige afweging omtrent de effecten van een mogelijke routeverlegging op de afname van de geluidbelasting in Noordwijkerhout en de toename van de geluidbelasting in Zandvoort.
3. *Microklimaat Spaarndam/Velsen/Beverwijk*: Voor deze microklimaatregio bestaan geen nieuwe kansrijke voorstellen voor hinderbeperking. Een afvaardiging van de werkgroep zal de inhoudelijke resultaten bespreken met bewonersvertegenwoordigers en bestuurders uit deze regio.
4. *Microklimaat Zaanstad/Oostzaan*: Voor deze microklimaatregio bestaan geen nieuwe kansrijke voorstellen voor hinderbeperking. Een afvaardiging van de werkgroep zal de inhoudelijke resultaten bespreken met bewonersvertegenwoordigers en bestuurders uit deze regio.
5. *Microklimaat Aalsmeer/Amstelveen/Uithoorn*: Over dit microklimaat wordt nog separaat gerapporteerd door de Alders-taskforce *Zuidoosthoek*.

#### *Zuidoosthoek*

In het voorjaar hebben de gemeenten in de zuidoosthoek (Aalsmeer, Uithoorn, Amstelveen) de ondervonden hinder in die regio aan de orde gesteld. Aan de Alderstafel van 21 maart 2014 is deze problematiek geagendeerd en is opnieuw, net als in het Aldersadvies van 8 oktober 2013 over het nieuwe stelsel, gedeeld dat de zuidoosthoek een punt van aandacht is. De regie van de Alderstafel heeft dan ook het initiatief genomen en hierover binnen de structuur van de Alderstafel een overleg gestart.

Het overleg, had tot doel eerder ingediende hinderbeperkende voorstellen opnieuw tegen het licht houden. Het microklimaat Aalsmeer/Amstelveen/Uithoorn, de vaste bochtstraal Uithoorn, het route-experiment Aalsmeerbaan en de inzet van de Aalsmeerbaan buiten UDP zijn eveneens onderdeel gemaakt van dit overleg. Op dit moment wordt de feitelijke inventarisatie door de werkgroep afgerond. Zodra de werkgroep haar rapport heeft opgeleverd aan de Omgevingsraad Schiphol zal ik betrokken vertegenwoordigers van de regio uitnodigen om bestuurlijke conclusies aan de rapportage te verbinden.

#### *Voorstellen voor nieuwe hinderbeperking*

In december 2010 hebben de partijen aan de Alderstafel afgesproken dat het voor betrokkenen mogelijk moet zijn om, in aanvulling op het pakket hinderbeperkende maatregelen uit het convenant hinderbeperking, voorstellen voor nieuwe hinderbeperking in te kunnen dienen. Gedurende het jaar kunnen voorstellen ingediend worden bij de CROS,

waarna de Alderstafel eenmaal per jaar deze voorstellen beoordeeld op onderstaande criteria:

- Nieuw/uniek voorstel ten opzichte van eerder ingediende voorstellen;
- Een per saldo positief effect op de gelijkwaardigheidscriteria;
- De mate van hinderverplaatsing;
- De effecten op het netwerk;
- De effecten op de complexiteit van de operatie.

In 2014 zijn er twee voorstellen ingediend; 1) Een voorstel van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk voor de verlegging van de Lekko-vertrekroute vanaf de Kaagbaan (24), en 2) een voorstel van de gemeente Haarlemmermeer voor de verlegging van de Spijkerboorvertrekroute vanaf de Kaagbaan (24).

- Gemeente Bodegraven-Reeuwijk

De gemeente Bodegraven-Reeuwijk heeft de Alderstafel verzocht te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor het verplaatsen van de Lekko-vertrekroute vanaf de Kaagbaan (24) om de kern Bodegraven te ontzien. In haar verzoek heeft de gemeente opgemerkt dat de hinder ten gevolge van de verplaatsing van de route niet zou moeten toenemen in andere woonkernen in de gemeente of in andere gemeenten. De verlegging van de vertrekroute is onderzocht en hieruit bleek dat de hinder wel degelijk zou toenemen in andere woonkernen. Omdat deze toename met name zou gaan plaatsvinden in de gemeente Bodegraven-Reeuwijk is de gemeente gevraagd of zij haar verzoek wil handhaven. De gemeente heeft hierop bedenktijd gevraagd en zal de Omgevingsraad Schiphol in 2015 informeren over haar standpunt.

- Gemeente Haarlemmermeer

Op 19 maart 2014 heeft de gemeente Haarlemmermeer een voorstel ingediend voor een alternatieve Spijkerboorroute, op basis van een rapport van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR). De Spijkerboorroute is een vertrekroute vanaf de Kaagbaan (24) die tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep naar het noordwesten afbuigt. Dit voorstel is behandeld aan de Alderstafel van 11 december 2014.

Sinds 2007 zijn er inspanningen verricht om de geluidbelasting van de Spijkerboorroute te verminderen. In 2007 is een maatregel gestart om het vliegverkeer geconcentreerder op de route te laten vliegen om de geluidbelasting in woonkernen aan weerskanten van de route te verminderen. Door deze inspanningen is de geluidbelasting in woonkernen aan weerskanten (waaronder Nieuw-Vennep en het zuidoosten van hoofddorp) van de Spijkerboorroute licht afgenomen, de geluidbelasting onder de route (het westen van Hoofddorp, Floriande) is licht toegenomen. Ook zijn in 2011 meerdere onderzoeken uitgevoerd naar een verlegging van de route. De resultaten zijn afgewogen en hebben ertoe geleid dat de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft geconcludeerd dat geen van de verkende routevarianten voldoende kansrijk is om op draagvlak te kunnen rekenen binnen de BRS.

De centrale vraag in de uitgevoerde analyse naar dit voorgelegde voorstel was of het operationeel uitvoerbaar zou zijn voor Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). LVNL heeft geconstateerd dat het voorstel de kans op conflicten in het luchtruim en de ernst van deze conflicten en daarmee ook de complexiteit van de operatie zal doen toenemen. In geval van

bijvoorbeeld onweers- of regenbuien zal dit nog eens worden versterkt. Dit geldt ook bij een toename van het verkeer op Schiphol. Op basis hiervan heeft LVNL geconcludeerd dat het voorstel een negatief effect heeft op zowel de complexiteit als het veiligheidsniveau van de verkeersafhandeling op Schiphol.

De analyse van LVNL is in een gesprek met onder meer de gemeente Haarlemmermeer, het NLR en LVNL toegelicht. Het NLR heeft schriftelijk laten weten dat het de redeneerlijn van LVNL begrijpt en dat een verlegging van de Spijkerboorroute onmogelijk is als het plafond van de complexiteit bereikt is. Het voorstel zou bovendien leiden tot een aanzienlijke verplaatsing van de geluidsbelasting in de omgeving.

De Alderstafel heeft het voorstel en de bijbehorende analyse van het voorstel door het NLR en LVNL behandeld op 11 december jl. Door alle partijen is besloten dat het voorstel voor het verleggen van de Spijkerboorroute niet wordt uitgevoerd. Dit nadat het NLR en de LVNL gezamenlijk tot de conclusie zijn gekomen dat verlegging van de route operationeel onhaalbaar is.

#### *Monitoring vaste bochtstraal*

In de vierjaarlijkse evaluatie van 8 oktober 2013 van de Aldersafspraken bleek bij het in beeld brengen van de lokale effecten van hinderbeperkende maatregelen dat de vaste bochtstraal bij Floriande op dat moment nog resulteerde in een per saldo toename van het aantal ernstig gehinderden (bij het woningbestand uit 2005, zoals gehanteerd bij de vaststelling van de gelijkwaardigheidscriteria). Wel werd op termijn een beperking van het aantal ernstig gehinderden voorzien. U heeft bij brief van 11 februari 2014 verzocht het hinderbeperkende effect van de vaste bochtstraal te monitoren. Ik heb u op 4 april 2014 geïnformeerd dat ik u in het jaarverslag zal rapporteren over de verwachte afname van het aantal ernstig gehinderden als gevolg van de vaste bochtstraal tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep, met expliciete aandacht voor de wijk Floriande.

De omvang van de effecten van de maatregel zijn met name afhankelijk van het aantal vliegtuigbewegingen op de route, het woningbestand en het aantal toestellen dat de vaste bochtstraal vliegt (uitgedrukt in de participatiegraad).

De berekeningen voor dit jaarverslag zijn gebaseerd op het verkeersbeeld van gebruiksjaar 2014, met circa 10.400 vliegtuigbewegingen op de Spijkerboorroute-vertrekroute vanaf de Kaagbaan. Verder is het actuele woningbestand van 2014 gehanteerd. De precieze ligging van woningen ten opzichte van de contour bepaalt mede in welke mate een verschuiving van de contour – als gevolg van de maatregel – leidt tot een toe- of afname van het aantal gehinderden.

Tevens is gekeken naar de actuele participatiegraad. Deze is in de monitoring als volgt meegenomen: De KLM is met circa 80% hoofdgebruiker van de Spijkerboorroute. Vrijwel alle KLM-toestellen die technisch in staat zijn de vaste bochtstraal te vliegen (circa 80%), doen dat ook, tenzij de gezagvoerder aanvullende instructies krijgt van Luchtverkeersleiding Nederland. Het maximum aandeel verkeer op de Spijkerboorroute dat daarmee in een jaar de vaste bochtstraal kan vliegen ligt tussen 50% en 60%. In 2014 was dit 53% ten opzichte van 44% in 2013.

Voor het verkeersbeeld in 2014 zijn de periode van november 2013 tot en met april 2014 en de periode van april 2014 tot en met oktober 2014 afzonderlijk in beeld gebracht om het effect van de invoering van startprocedure NADP2 op 15 april 2014 uit te filteren.

Als referentiesituatie van vóór de invoering van de vaste bochtstraal is de spreiding van de vliegtuigbewegingen uit gebruiksjaar 2006 gehanteerd.

Het aantal ernstig gehinderden ten opzichte van de referentiesituatie nam in november 2013 tot en met april 2014 – dus nog zonder de nieuwe startprocedure – per saldo met 100 af. De geluidbelasting in Floriande ligt in de periode november 2013 tot en met april 2014 ten opzichte van de referentiesituatie tot 0,7 dB(A) Lden hoger terwijl de geluidbelasting in de rest van Hoofddorp tot 0,6 dB(A) Lden lager ligt.

Het aantal ernstig gehinderden ten opzichte van de referentiesituatie nam in de april 2014 tot en met oktober 2014 – dus nu inclusief de nieuwe startprocedure – per saldo met 750 af. De geluidbelasting in Floriande ligt in de periode april 2014 tot en met oktober 2014 ten opzichte van de referentiesituatie tot 0,4 dB(A) Lden hoger terwijl de geluidbelasting in de rest van Hoofddorp tot 0,8 dB(A) Lden lager ligt.

Geconstateerd kan worden dat de vaste bochtstraal ten opzichte van de referentiesituatie inmiddels een positief effect heeft, met en zonder de nieuwe startprocedure inbegrepen. Dit positieve effect is met name het gevolg van de ontwikkelingen in de participatiegraad en de inwonersaantallen in de 48 dB(A) Lden in 2014 ten opzichte van het woningbestand uit 2005. De omvang van het positieve effect is inmiddels voor een belangrijk deel versterkt als gevolg van de invoering van de nieuwe startprocedure (dit deel van het positieve effect zou ook zijn opgetreden zonder de toepassing van de vaste bochtstraal).

In het jaarverslag 2015 van de Omgevingsraad Schiphol zal wederom gerapporteerd worden over dit onderwerp, om vast te kunnen stellen of de lijn – van een per saldo positief gerealiseerd effect van de vaste bochtstraal – verder doorgetrokken wordt.

#### *Parallel starten*

In artikel 10 van het convenant 'Hinderbeperking korte termijn' en artikel 12 van het convenant 'Hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn' zijn afspraken gemaakt over het optimaliseren van de vertrekroutes vanaf de Zwanenburgbaan (36C) in het kader van parallel starten (bij gelijktijdige inzet van de Polderbaan, 36L). Hiertoe is een *Stuurgroep* opgericht, waarin het Rijk en de luchtvaartsector de optimalisatie uitvoering hebben gegeven.

In het kader van hinderbeperking zijn vertrekroutes vanaf de Zwanenburgbaan (36C) richting het oosten en het noorden ontwikkeld en definitief vastgelegd in 2011. Hierdoor vliegt het vertrekkend verkeer geconcentreerder en ondervinden de kernen aan weerskanten van de routes minder hinder; Zwanenburg, Halfweg, Badhoevedorp en Amsterdam Nieuw-West. In Lijnden is de geluidbelasting iets toegenomen.

Sindsdien werd nader onderzoek gedaan naar parallel starten onder Beperkt Zicht Omstandigheden (BZO) en een vast draaipunt. Een vast draaipunt zou ervoor kunnen

zorgen dat de vliegtuigen geconcentreerder op de route zouden vliegen en op één vast punt zouden draaien.

De voorzitter van de Stuurgroep heeft mij op 4 augustus 2014 bericht dat parallel starten met een vast draaipunt en onder Beperkt Zicht Omstandigheden (BZO) afhankelijk zijn van de ontwikkeling van nieuwe technieken op het gebied van navigatie en detectie [van vliegtuigen] in het Europese luchtverkeersleidingssysteem. De verwachting is dat deze ontwikkelingen pas na 2020 hun intrede zullen doen. Gelet hierop, heeft de voorzitter van de Stuurgroep het dossier aan de Omgevingsraad Schiphol overgedragen. Gemaakte afspraken blijven bestaan, waaronder de ligging van de bundel op 25,5 graden.

#### *Alternatief pakket CDA's*

In december 2012 is een alternatief pakket aan hinderbeperkende maatregelen vastgesteld vastgesteld met vergelijkbaar hinderbeperkend effect als de CDA-afspraken. In het tijdelijke alternatieve pakket wordt nog steeds ingezet op de invoering van CDA's.

Hieronder geef ik de voortgang weer van de zeven maatregelen uit het alternatieve pakket:

1. *CDA's vanaf 22.30 uur*: Na een positief advies van de leden van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) is op 1 november 2013 de experimenteerregeling voor het vervroegen van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures voor gebruiksjaar 2014 in werking getreden. De regeling heeft tot doel om de bestaande, vanaf 23.00 uur gebruikte nachtprocedures, tussen 22.30 en 23.00 uur toe te passen. Op 16 september 2014 heb ik u het advies van de leden van de CROS doen toekomen om de experimenteerregeling met een jaar te verlengen, teneinde het experiment over een geheel jaar te kunnen evalueren. In 2015 zal de Omgevingsraad Schiphol u op basis van die evaluatie adviseren over het stopzetten of definitief invoeren van deze maatregel.
2. *CDA's in de schouders van de pieken overdag op de Aalsmeerbaan (36R)*: Op 11 december 2014 heeft Luchtverkeersleiding Nederland toegelicht dat in de winterperiode van gebruiksjaar 2015 nog gestart zal worden met het vliegen van de vaste naderingsroute op de Aalsmeerbaan (36R) op die momenten dat de omvang van het verkeersaanbod dat toestaat.
3. *Reductie met 3.000 nachtbewegingen naar 29.000 nachtbewegingen*: De realisatie van deze reductie van nachtbewegingen zal plaatsvinden in een aantal stappen, waarvoor de sectorpartijen drie jaar de tijd hebben. In de Gebruiksprognose 2015 voor gebruiksjaar 2015 zijn 29.619 nachtbewegingen geprognosticeerd. De sectorpartijen hebben hier onderling afspraken over gemaakt. In de wetgeving voor het nieuwe normen- en handhavingstelsel is de mogelijkheid opgenomen om een tijdelijk verlaagd plafond vast te kunnen stellen.
4. *Een versnelde uitvoering van de selectiviteit*: Dit onderwerp heb ik reeds hierboven in de paragraaf 'Selectiviteit' in de alinea over het instrumentarium voor selectiviteit behandeld.
5. *Een tweede tranche van het Leefbaarheidsfonds*: Dit onderwerp behandel ik hieronder in de paragraaf 'Omgevingskwaliteit' in de alinea's over het Leefbaarheidsfonds.
6. *Onderzoek naar mogelijkheden verhogen ILS-interceptie*: Op basis van onderzoek van Eurocontrol MUAC, de Koninklijke Luchtmacht en Luchtverkeersleiding Nederland hebben de partijen aan de Alderstafel op 9 mei 2014 unaniem geconcludeerd dat ILS-interceptie op 3.000 ft (in plaats van 2.000 ft) in principe niet mogelijk is. Dit is onder meer



het gevolg van geluidverplaatsing, interferentie met vertrekkend verkeer vanaf Rotterdam en interferentie met de beoogde nieuwe vertrek- en naderingsroutes voor Lelystad Airport.

7. *Hinderreductie door uitgevoerde CDA's in mindering op maatregelen 1,2 en 3:* In het alternatieve pakket is afgesproken dat de sector, “..daar waar verantwoord en uitvoerbaar, zoveel mogelijk ervaring op wil doen met het uitvoeren van CDA's. Mocht dit leiden tot een substantieel hoger volume of een uitbreiding van de tijdstippen waarop CDA wordt gevlogen, dan in het onder punt 1 afgesproken pakket, dan zal de daarmee gepaard gaande reductie van hinder – na bespreking door de partijen aan Tafel – in mindering worden gebracht op de omvang van de hierboven overeengekomen compenserende maatregelen onder punt 1, 2 en 3.”

### **3. Operationeel**

#### *Wijziging startprocedure/NADP2*

Op 15 april 2014 is het AIP zodanig gewijzigd dat de inzet van startprocedure Noise Abatement Departure Procedure 2 (NADP2) formeel mogelijk is gemaakt. KLM heeft op 21 maart 2014 de partijen aan de Alderstafel een toelichting gegeven op de effecten van deze operationele maatregel en aangekondigd per 15 april 2014 over te gaan op deze procedure. In deze procedure wordt na de startfase, zodra het vliegtuig een hoogte van 1500 voet (ongeveer 450m) heeft bereikt, de snelheid van het vliegtuig opgevoerd door de klimstand van het vliegtuig te verlagen en worden de flaps zo snel mogelijk ingetrokken. Als gevolg hiervan vliegt het vliegtuig op een eerder moment sneller, maar minder hoog dan met de oude startprocedure. Na het bereiken van een bepaalde snelheid klimt het vliegtuig met deze constante snelheid steil verder. Deze procedure wordt internationaal al op veel luchthavens toegepast.

Uit onderzoek is gebleken dat deze startprocedure een gunstig effect heeft op zowel emissies (door een verminderd brandstofverbruik) als op de geluidbelasting. Door het verminderd brandstofverbruik is een verlaging van de operationele kosten te verwachten.

De Alderstafel heeft kennis genomen van deze maatregel en de te verwachten effecten. Op 14 april 2014 heeft KLM een breder publiek van bestuurders en bewoners uit de regio geïnformeerd over deze operationele maatregel. Met ingang van 15 april 2014 is KLM overgegaan tot het vliegen van deze nieuwe startprocedure.

### **4. Leefbaarheid**

In deze paragraaf ga ik achtereenvolgens in op ‘wonen in relatie tot vliegen’, de tweede tranche van het Leefbaarheidsfonds, fijn stof en de Stichting Sociaal Cultureel Centrum De Hoek.

#### *Wonen-vliegen*

Op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft op 9 mei 2014 een extra Alderstafel plaatsgevonden ter bespreking van twee vraagpunten.

Het eerste onderwerp betrof de beleidslijn die u heeft voorgesteld om transformatie binnen de 20Ke-contour onder voorwaarden mogelijk wel wat soepeler te maken zonder het volledig vrijgeven van deze transformatie. Deze lijn kan rekenen op instemming van de partijen, met uitzondering van de luchtvaartsector. De luchtvaartsector is van mening dat binnen de 20Ke-contour grote inspanningen door de sector zijn gedaan om het aantal geluidgehinderden te verminderen en dat dit niet valt te rijmen met het toevoegen van woningen door transformatie waardoor er sprake zal zijn van een toename van het aantal ernstig geluidgehinderden. Zoals ik u per brief d.d. 23 juni 2014 heb geïnformeerd geven de partijen u in overweging een zorgvuldig afwegingskader op te stellen waarin expliciet dient te worden gemaakt dat de realisatie van kleinschalige transformatielocaties ertoe bijdraagt dat de leefbaarheid van het gebied (tegengaan van verpaupering, het op peil houden van het voorzieningenniveau in de wijk) wordt versterkt. Hierbij dient de garantie te bestaan dat dit niet zal leiden tot extra eisen aan de sector.

Het tweede onderwerp betrof de agendapunten voor de komende jaren, gerelateerd aan de robuustheid van de 20Ke-contour. Hoewel de partijen elkaar momenteel gevonden hebben in het niet aanpassen van de beleidslijn ten aanzien van de 20Ke-contour, verdienen de volgende punten spoedig en zorgvuldig beraad:

- De verhouding wonen-vliegen in het gebied tussen de 52 dB(A) Lden-contour (hetgeen nagenoeg overeenkomt met de 20Ke-contour) waarin ruimtelijke beperkingen gelden voor woningbouw nabij de luchthaven en de de 48 dB(A) Lden-contour waarbinnen de luchtvaartsector inspanningen dient te plegen om de geluidhinder door vliegtuigen te beperken.
- Wijzigingen in het luchtruim, waaronder de zuidoostelijke luchtzijdige ontsluiting van de luchthaven, die opnieuw de afstemming luchtzijdig-landzijdig noodzakelijk maken.
- Afstemming ruimtelijk beleid met de afspraak dat na 2020, indien het plafond van 510.000 vliegtuigbewegingen bereikt is, ruimte ontstaan binnen de gelijkwaardigheidscriteria voor 50% voor de omgeving is en voor 50% voor de luchtvaartsector.
- In het advies van de Tafel over het nieuwe normen- en handhavingstelsel van oktober 2013 is aangegeven dat gewerkt wordt aan een kader voor toekomstige actualisaties van gelijkwaardigheidscriteria. Woningbouw is daarin één van de belangrijkste elementen. In dit kader zal aandacht zijn voor de wijze waarop met nieuwbouw in de actualisaties van de gelijkwaardigheidscriteria wordt omgegaan en welke effecten dit heeft voor de milieuruimte voor de sector.

Bovenstaande punten kunnen, conform mijn advies hierover van 31 maart 2014, worden geborgd in de Omgevingsraad Schiphol.

#### *Leefbaarheidsfonds*

Conform onder meer het convenant Omgevingskwaliteit uit 2008 en het advies van de Alderstafel over het nieuwe normen- en handhavingstelsel uit 2013 is door de Provincie Noord-Holland, het Rijk en Schiphol tezamen, voor zowel de eerste als de tweede tranche van het Leefbaarheidsfonds, € 30 miljoen beschikbaar gesteld.

De eerste tranche is nog niet helemaal afgerond. Betreffende de vijf gebiedsgerichte projecten is er één afgerond, de andere vier projecten worden naar verwachting tussen 2015 en 2018 opgeleverd. Verder zijn er nog negen individueel gedupeerden wiens aanvraag nog in

behandeling is van een speciale taskforce. Het is de bedoeling dat in medio 2015 alle bekende individueel gedupeerden afgehandeld zijn.

Op dit moment wordt door de financiers uitgewerkt hoe de gelden van de tweede tranche worden ingezet. De leidende gedachte voor de tweede tranche Leefbaarheid is dat een omgeving die onevenredig zwaar wordt belast en beperkingen krijgt opgelegd door de aanwezigheid van een luchthaven van nationaal belang, redelijkerwijs in aanmerking komt voor aanvullende voorzieningen om draagvlak voor deze luchthaven tot stand te brengen of in stand te houden.

#### *Fijn stof*

De voorzitter van de Bestuurlijke Regie Schiphol heeft mij bij brief d.d. 13 november 2014 gevraagd het onderwerp ultrafijn stof te agenderen naar aanleiding van een onderzoek van TNO waarin verhoogde concentraties ultrafijn stof in de nabijheid van Schiphol vastgesteld zijn. Daarbij werd aangegeven dat dit mogelijk effecten kan hebben op de gezondheid van inwoners.

Op 12 december jl. heb ik u per brief geïnformeerd dat de Tafel op 11 december jl. unaniem heeft vastgesteld dat de bevindingen van TNO serieus aandacht verdienen. Een gecoördineerde aanpak wordt noodzakelijk geacht. Hiertoe zal ik op korte termijn de algemene Rijkskaders afstemmen met DG Milieu en DG Bereikbaarheid, zodat de vervolgstappen in de nadere analyse en aanpak afgestemd kunnen worden met de partijen in de Omgevingsraad Schiphol.

#### *De Hoek*

Op 11 februari 2014 heeft u mij verzocht om met de partijen aan Tafel te bezien of een oplossing voor de problemen rondom het voortbestaan van het door vrijwilligers opgezette sociaal culturele programma van Stichting Sociaal Cultureel Centrum De Hoek in Zwanenburg denkbaar zou zijn. De problematiek is hierop aan de orde gesteld en voortvarend en ruimhartig, naar tevredenheid van alle partijen, afgehandeld voor de periode tot en met augustus 2016 waaraan de Schiphol Group een belangrijke bijdrage heeft geleverd.

## **5. Selectiviteit**

Conform het advies voor de middellange termijn Schiphol uit 2008 en het bijbehorende covenant Selectiviteit heeft uw voorganger op 5 februari 2009 opdracht gegeven tot het voeren van gesprekken met de regio's Eindhoven en Lelystad om te komen tot het scheppen van een extra capaciteit van 70.000 vliegtuigbewegingen voor het niet-mainportgebonden verkeer om daarmee ruimte te houden voor de ontwikkeling van de hubfunctie van Schiphol. In 2014 zijn hier belangrijke stappen in gezet door het formeel bevoegde gezag. Voor Eindhoven is een nieuw luchthavenbesluit in werking getreden dat ruimte biedt aan 25.000 extra vliegtuigbewegingen. Voor Lelystad is na een intensieve maatschappelijke en politieke discussie de routestructuur vastgesteld en is aan het einde van het jaar een ontwerp-luchthavenbesluit voor advies aan de Raad van State voorgelegd. De regionale Alderstafels kennen een eigen jaarverslag, waarin meer in detail op de uitvoering van de adviezen over de ontwikkeling van deze luchthavens zal worden ingegaan. Deze jaarverslagen zal ik u separaat doen toekomen.

Hiernaast ontwikkelt Schiphol Group stimuleringsbeleid ter benutting van de schaarse capaciteit op Schiphol en stimuleringsbeleid voor niet-mainportgebonden verkeer op de regionale luchthavens. De exploitant zet marktconforme maatregelen in om marktpartijen te verleiden naar de luchthavens Lelystad (op termijn) en Eindhoven te komen. Daarbij gaat het met name om prijsstelling en om het geboden product toe te snijden op de wensen van luchtvaartmaatschappijen en passagiers.

In samenwerking met prof. Mendes de Leon is de regie van de Alderstafel in 2014 een hernieuwde analyse gestart van de functie en randvoorwaarden voor een verkeersverdelingssysteem ter ondersteuning van het selectiviteitsbeleid.

## **6. Omgevingsraad Schiphol**

Op 14 januari 2015 heeft de laatste vergadering van de Alderstafel Schiphol plaatsgevonden. De uitvoering en monitoring van bestaande afspraken zullen worden overgenomen door de Omgevingsraad Schiphol. Vanaf januari 2015 is de Omgevingsraad Schiphol het podium waar alle vraagstukken, belangen en partijen rond de ontwikkeling van Schiphol en omgeving bij elkaar komen. Aan de Omgevingsraad nemen deel de regionale overheden, het Rijk, de luchtvaartsector, bewoners, regionale organisaties van het bedrijfsleven en regionale milieuorganisaties. Over de inrichting en de agenda van de Omgevingsraad Schiphol heb ik u, als kwartiermaker, op 31 maart 2014 geadviseerd. Verder heb ik u op meerdere momenten geïnformeerd over de verkiezing van de bewonersvertegenwoordigers. Op 29 januari is de Omgevingsraad Schiphol geïnstalleerd.