

Strategische nota Schiphol 2012

Opgesteld in opdracht van:

De gemeenten Beverwijk, Castricum, Heemskerk, Heiloo, Uitgeest en Velsen

Contactpersoon Milieudienst IJmond:

René ten Have

Postbus 325

1940 AH Beverwijk

T 0251-263 863

F 0251- 263 888

E info@milieudienst-ijmond.nl

I www.milieudienst-ijmond.nl

CONCEPT

Inhoudsopgave

Samenvatting	5
1. Inleiding	6
2. Stand van zaken	7
2.1. Inleiding	7
2.2. Discussiebijeenkomst	7
3. Kader	9
3.1. Algemeen	9
3.2. Wet- en regelgeving	9
3.3. Vigerend beleid	9
3.4. Luchtvaartnota	9
3.5. Nota Ruimte	10
4. Visie	11
4.1. Inleiding	11
4.2. Geluidarme glijvluchten	11
4.3. Evaluatie van het experiment met een nieuw normen- en handhavingstelsel	12
4.4. Microklimaat Spaarndam/Velsen/Beverwijk	12
4.5. Actualisatie van het Luchthavenindelingbesluit (LIB)	13
4.6. Dosis-effectrelatie	13
4.7. "Nieuwe" hinderbeperkende maatregelen	14
4.8. Gebiedsafhankelijke hindercomponent	14
5. Samenwerking/Werkwijze	15
5.1. Inleiding	15
5.2. Deelname in overlegstructuren	15
5.3. Informatieverstrekking en infoplicht	15
5.4. Indienen zienswijzen/ brieven etc.	16
5.5. Personele en financiële consequenties	16
Bijlagen	17
Hoofdlijnen van het Aldersadvies voor de middellange termijn	18
Hinderbeperkende maatregelen	19

CONCEPT

Samenvatting

In de Voortgangsnotitie Strategische nota Schiphol 2007 van maart 2010 is geconstateerd dat ontwikkelingen rond de toekomst van Schiphol en haar omgeving er toe hebben geleid dat in bepaalde kernpunten uit de Strategische nota Schiphol 2007 wordt voorzien en van andere geconcludeerd kan worden dat ze door die ontwikkelingen niet haalbaar meer zijn. Het is echter wel noodzakelijk de uitwerking van het Aldersadvies actief en kritisch te volgen. Daarom is besloten een nieuwe Strategische nota op te stellen.

Het kader voor de nieuwe nota is de geldende wet- en regelgeving evenals het vigerende beleid dat wordt gevormd door de Luchtvaartnota en het advies van de Alderstafel voor de middellange termijn.

De overall visie blijft: **de hinder KAN en MOET minder**

Omdat door de ontwikkelingen wordt voorzien in dan wel dat die ontwikkelingen tot gevolg hebben dat bepaalde andere kernpunten uit de nota van 2007 niet haalbaar zijn, zijn in deze Strategische nota Schiphol alleen aspecten opgenomen waarbij de gemeenten enige mate van beïnvloeding hebben.

Die aspecten zijn:

- o De implementatie van geluidarme glijvluchten
- o De evaluatie van het experiment met een nieuw normen- en handhavingstelsel
- o Microklimaat aanpak Spaarndam/Velsen/Beverwijk
- o De actualisatie van het Luchthavenindelingbesluit (LIB)
- o Het hanteren van de dosis-effectrelatie van wegverkeer ook voor luchtverkeer
- o Het implementeren van "nieuwe" hinderbeperkende maatregelen
- o De invoering van een gebiedsafhankelijke hindercomponent in de criteria voor gelijkwaardigheid

Vanwege de beperking van de beïnvloedingsruimte voor gemeenten en de beperking van de rol van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) hebben de gemeenten het lidmaatschap van de CROS per 1 januari 2012 opgezegd.

De participatie in de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) wordt geïntensiveerd en de participatie aan de Alderstafel als lid van de BRS-delegatie voortgezet.

De staatssecretaris van I&M heeft de heer Alders en de waarnemend voorzitter van CROS verzocht hem van een advies te voorzien over in welke vorm de Alderstafel en CROS in de toekomst op effectieve en efficiënte wijze kunnen bijdragen aan de dialoog over de ontwikkeling van Schiphol en omgeving. Niet uitgesloten wordt dat het advies van de heer Alders en de waarnemend voorzitter van de CROS in de toekomst kan leiden tot heroverweging over het lidmaatschap van een overlegorgaan over de ontwikkeling van Schiphol en omgeving.

De leden van de raad en omwonenden worden via een jaarlijkse themabijeenkomst geïnformeerd over de ontwikkelingen rond Schiphol en de realisatie van de in deze visie geformuleerde doelstellingen. De Nieuwsbrief blijft ieder kwartaal verschijnen.

1. Inleiding

De adviezen van de Tafel van Alders voor de korte termijn (tot 2010), de middellange termijn (2010-2020) en het advies te starten met een experiment met een nieuw normen- en handhavingstelsel en de in februari 2011 behandelde en vastgestelde Luchtvaartnota zijn ontwikkelingen die hebben geleid tot wijziging van het Rijksbeleid ten aanzien van de luchtvaart zoals dat was vastgesteld bij de inwerkingtreding van de Wet luchtvaart in 2003.

In de Voortgangsnotitie Strategische nota Schiphol 2007, opgesteld in maart 2010, is een overzicht opgenomen van de stand van zaken van de kernpunten uit de Strategische nota Schiphol 2007 in relatie tot ontwikkelingen die zich hebben voorgedaan rond de luchtvaart.

Die notitie was tevens overdrachtsdocument voor nieuw te vormen colleges en raden vanwege de gemeenteraadsverkiezingen in maart 2010.

De colleges en raden van de gemeenten Beverwijk, Castricum, Heemskerk, Heiloo, Uitgeest en Velsen (hierna te noemen: de gemeenten) hebben kennis genomen van de voortgangsnotitie.

Gelet op diverse ontwikkelingen in het Schipholdossier hebben de zes portefeuillehouders Schiphol uit de regio voorgesteld een vervolg op de Strategische nota Schiphol 2007 te maken.

Ter voorbereiding op deze nieuwe nota heeft een bestuurlijke discussiebijeenkomst plaatsgevonden in juni 2011.

Leeswijzer.

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de stand van zaken. Het kader voor de visie is opgenomen in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 wordt de visie beschreven.

Hoofdstuk 5 tenslotte gaat in op de samenwerking/werkwijze

Als bijlagen zijn opgenomen de hoofdlijnen van het Aldersadvies voor de middellange termijn en een overzicht van de hinderbeperkende maatregelen uit voornoemd advies.

2. Stand van zaken

2.1. Inleiding

Bij de behandeling van de Luchtvaartnota in de Tweede Kamer in februari 2011 is vast komen te staan dat het Aldersadvies voor de middellange termijn (MLT) en het advies te starten met een experiment met een nieuw normen- en handhavingstelsel 'staan als een huis'.

Vornoemd advies en de Luchtvaartnota vormen dan ook het vigerende beleid. Naar verwachting zal dat beleid niet of slechts marginaal wijzigen binnen de periode van de duur van het Aldersadvies voor de MLT, dat wil zeggen tot 2020.

In de Voortgangsnotitie Strategische nota Schiphol 2007 (maart 2010) zijn de ontwikkelingen, met uitzondering van die van de Luchtvaartnota, getoetst aan de in de Strategische nota Schiphol 2007 geformuleerde kernpunten. Daaruit blijkt dat veel van de kernpunten via de CROS of de Alderstafel, in ieder geval op papier zijn verwezenlijkt, maar dat het noodzakelijk blijft om de uitwerking van het Aldersadvies actief en kritisch te volgen.

Elementen waarin door het Aldersadvies wordt voorzien dan wel die door dat advies niet zullen/kunnen leiden tot door de gemeenten in eerdere nota's gewenste resultaat zijn:

Aspecten waar in wordt voorzien door de Aldersadviezen of de Luchtvaartnota:

- uitvoering van hinderbeperkende maatregelen
- concentreren van vliegtuigbewegingen via vaste routes
- verhogen van de Transition Layer (overgangslaag tussen de weergave in daadwerkelijke vlieghoogte (in feet) en het vliegniveau (Flightlevel))
- invoeren van geluidarme glijvluchten (CDA's)
- invoeren van een nationaal luchthavensysteem

Aspecten die niet zullen kunnen leiden tot het in eerdere visies vastgelegde resultaat:

- herstel 'ontwerpfout' Polderbaan
- gebruik van dosismaten die meer aansluiten bij de hinderbeleving
- inkomsten uit een boetesysteem met flitspalen

2.2. Discussiebijeenkomst

Over de opzet van deze nieuwe nota voor deze regio heeft een bestuurlijke discussiebijeenkomst plaatsgevonden. De zes portefeuillehouders van Beverwijk, Castricum, Heemskerk, Heiloo, Uitgeest en Velsen met Schiphol in de portefeuille hebben tijdens deze bijeenkomst de volgende conclusies getrokken.

De instelling van en opdracht(en) aan de Alderstafel (advies over de MLT en het advies te starten met een (tweejarig) experiment met een nieuw geluidstelsel)) heeft geleid tot:

1. beperking van de beïnvloedingsruimte voor gemeenten
2. beperking van de rol van de CROS.

Ad 1.

De beperking vloeit voort uit het feit dat de gemeenten slechts indirect betrokken zijn bij de Alderstafel namelijk via de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS). Hoewel over het algemeen gesproken de beïnvloeding van de gemeente dus beperkt is, zijn er nog 'aandachtspunten' die van invloed kunnen zijn op de leefomgeving waarbij sprake is van een zekere mate van beïnvloeding door de gemeenten. Die elementen vormen de basis voor deze visie.

De aspecten waar door het Aldersadvies in wordt voorzien, komen in deze nota niet meer terug. Ook vervallen de eerder vastgestelde strategische nota's (2004 en 2007).

ad 2.

De beperking van de rol van de CROS vloeit voort uit de rol die de Alderstafel heeft. Voor de CROS rest de advisering aan de staatssecretaris van I&M over door de Alderstafel opgestelde adviezen.

Vanwege de beperking van de rol van de CROS is geconcludeerd dat verdere deelname aan CROS geen toegevoegde waarde meer heeft.

De conclusie dat de rol van CROS beperkt is wordt bevestigd door de voorzitter van de CROS zelf die heeft besloten zijn voorzitterschap neer te leggen omdat *"hij er niet in is geslaagd de door hem bij zijn benoeming geformuleerde ambitie te realiseren. Die ambitie was dat CROS weer de positie heeft waarin ze zich hoort te bevinden als enige wettelijke overleg- en adviesorgaan rond Schiphol. Hij constateert dat de CROS vooral een informerende en slechts zeer bescheiden adviserende rol vervult en dat daar op korte termijn geen verandering in zal komen noch dat die verandering in algemene zin gewenst is"*.

De staatssecretaris van I&M heeft de voorzitter per 1 oktober 2011 van zijn functie ontheven.

De colleges van de gemeenten Beverwijk, Castricum, Heemskerk, Heiloo, Uitgeest en Velsen hebben vanwege de beperking van de beïnvloedingsruimte voor gemeenten en de beperking van de rol van CROS besloten het lidmaatschap van laatstgenoemde commissie te beëindigen.

In overleg met de CROS is afgesproken dat het lidmaatschap per 1 januari 2012 eindigt.

Tenslotte wordt opgemerkt dat de ontslagaanvraag van de voorzitter van CROS en de binnenkort te verwachten afronding van de evaluatie van de herijking van CROS voor de staatssecretaris van I&M (de heer J. Atsma) aanleiding is niet direct tot de benoeming van een nieuwe voorzitter van de CROS over te gaan, maar dat hij wil bezien in welke vorm de Alderstafel en CROS in de toekomst op een effectieve en efficiënte wijze kunnen bijdragen aan de dialoog over de ontwikkeling van Schiphol en omgeving. Hij heeft de heer Alders en de waarnemend voorzitter van de CROS verzocht hem, gehoord de betrokken partijen, voor het eind van dit jaar (2011) van een gezamenlijk advies te voorzien.

Niet uitgesloten wordt dat het advies van de heer Alders en de waarnemend voorzitter van de CROS in de toekomst kan leiden tot heroverweging over het lidmaatschap van een overlegorgaan over de ontwikkeling van Schiphol en omgeving.

NB. Deze alinea moet zeer waarschijnlijk aan het advies van Alders en Verheijen aangepast worden

3. Kader

3.1. Algemeen

Tijdens de bestuurlijke discussiebijeenkomst van juni 2011 is vastgesteld dat de voor de luchtvaart geldende wet- en regelgeving alsmede het vigerende beleid het kader is voor de visie van de gemeenten.

De wet- en regelgeving is vooral vastgelegd in de Wet luchtvaart. Het vigerende beleid wordt gevormd door de Luchtvaartnota en het Aldersadvies voor de MLT. Tenslotte wordt hier de Nota Ruimte genoemd.

3.2. Wet- en regelgeving

De Wet luchtvaart, zoals vastgesteld in 2003 en gewijzigd in 2005, vormt het wettelijk kader. De wet is een kaderwet. In de Wet luchtvaart staat de gedachte centraal dat een stelsel van veiligheids- en milieugrenzen, binnen grenzen van gelijkwaardigheid, bescherming moet bieden tegen de gevolgen van het daarmee samenhangende vliegverkeer.

De uitwerking van de wet vindt plaats in twee Algemene Maatregelen van Bestuur, te weten het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) en het Luchthavenindelingbesluit (LIB). In het LVB zijn regels met betrekking tot de beheersing van de belasting van het milieu gesteld en in het LIB de ruimtelijke maatregelen. Beide Algemene Maatregelen van Bestuur worden met enige regelmaat aangepast vanwege ontwikkelingen die aanpassing vereisen. De actualisatie van het LIB is voorzien in 2013.

3.3. Vigerend beleid

Naast de Wet luchtvaart zijn het Aldersadvies voor de MLT van oktober 2008, dat geldt voor de periode 2010-2020, en het advies om te starten met een experiment voor een nieuw normen- en handhavingstelsel (augustus 2010) uitgangspunt voor het beleid van deze nota.

De Tweede Kamer heeft, respectievelijk in februari 2009 en oktober 2010, ingestemd met die adviezen. De gemeenten hebben met het Aldersadvies voor de MLT ingestemd als zijnde een reëel compromis.

Van het advies te starten met een experiment met een nieuw normen- en handhavingstelsel hebben zij kennis genomen.

Het advies voor de MLT is één en ondeelbaar. Dat wil zeggen dat de voorgestelde maatregelen in het advies met betrekking tot de volumebegrenzing, hinderbeperking, omgevingskwaliteit en een nieuw normen- en handhavingstelsel onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn en in onderlinge samenhang uitgevoerd moeten worden. Als een afspraak niet nagekomen wordt of kan worden heeft dit gevolgen voor het totale pakket.

De afspraken worden vierjaarlijks gemonitord, te beginnen in 2012. Op dat moment wordt een overzicht van de activiteiten op diverse terreinen gepresenteerd.

3.4. Luchtvaartnota

De Luchtvaartnota is richtinggevend voor het beleid tot 2020 en meer agendazettend voor de periode na 2020 tot 2040.

De ambitie en doelstellingen zijn het optimaliseren van de netwerkkwaliteit in combinatie met een concurrerende en duurzame luchtvaart ten dienste van de Nederlandse economie.

Om de ambities waar te maken is de internationale bereikbaarheid van ons land een belangrijke voorwaarde. De kwaliteit van het verbindingennetwerk is daarbij essentieel.

Het voorwaardenscheppend beleid bestaat uit 3 pijlers, te weten: concurreren, accommoderen en excelleren.

Kernpunten van de 3 pijlers zijn:

1. Concurrenieren

De overheid wil de concurrentievoorwaarden en markttoegang bevorderen en optimaliseren en sturen op dynamiek en kosten. De borging van de kwaliteit van het luchtvaartproduct is primair een taak voor de luchtvaartsector. De regering wil de sector bijstaan om de kwaliteit van de dienstverlening te handhaven/verhogen door effectieve controle. De consumentenbelangen worden geborgd door de Geschillencommissie Luchtvaart.

2. Accommoderen

De overheid wil de netwerkcapaciteit vergroten en de kwaliteit verhogen door vraag en aanbod af te stemmen, duurzame luchtvaart te stimuleren en specialisatie van luchthavens. Op iedere luchthaven moet bij de economische ontwikkelingen van de regio passend luchtverkeer ontstaan. Schiphol moet zich als mainport en economische motor op duurzame basis kunnen ontwikkelen. De basis voor het accommoderend beleid is de uitkomst van de Alderstafel voor de MLT.

3. Excelleren

De regering wil de voortrekkersrol die de Nederlandse luchtvaart al sinds jaren speelt op gebied van duurzaamheid vasthouden en zo de concurrentiepositie versterken en die excellence zo mogelijk als nieuw exportproduct ontwikkelen. Zuiniger, schöner, stiller en veiliger vliegen wordt bevorderd en geborgd door deelname aan Single European Sky (SES) met als doel te komen tot één Europees luchtruim, de emissiehandel in Europa (EU-ETS) en het instellen van de Kennis en Innovatieagenda.

3.5. Nota Ruimte

Het Rijk houdt vast aan het uitgangspunt dat Schiphol tot 2030 op de huidige locatie blijft. Ook is in de Nota Ruimte gesteld dat voldoende ruimte gelaten moet worden voor de verdere groei van Schiphol. Woningbouw in de omgeving van Schiphol, waar dat uit een oogpunt van veiligheid en geluid niet wenselijk is, moet vermeden worden. Meer concreet betekent dit dat buiten de in de verstedelijkingsafspraken vastgelegde locaties geen nieuwe uitleglocaties kunnen worden ontwikkeld ten behoeve van woningbouw binnen de zogenaamde 20 Ke contour behorende bij het vijfbanenstelsel. Herstructurering en intensivering in bestaand bebouwd gebied binnen die contour blijft wel mogelijk.

4. Visie

4.1. Inleiding

In de Strategische nota Schiphol 2007 werd al geconstateerd dat de geschetste ontwikkelingen rond Schiphol en de luchtvaart een toenemende druk op de kwaliteit voor de leefomgeving rond Schiphol leggen. Daarnaast is opgemerkt dat de gemeenten het belang van Schiphol voor de regionale en nationale economie onderkennen.

Beide aspecten zijn nog steeds van toepassing. De gemeenten vinden het dan ook van belang dat gezocht wordt naar een balans tussen de toenemende druk op de leefomgeving en de economische aspecten.

De meest merkbare vorm van aantasting van de kwaliteit van de leefomgeving is geluidsoverlast. Het verminderen van de overlast van geluid blijft dan ook speerpunt van het beleid.

De overall visie blijft daarom: **de hinder KAN en MOET minder.**

Daarbij wordt opgemerkt dat de gemeenten niet tegen vliegen boven het grondgebied van de gemeenten zijn, maar dat wel zoveel als mogelijk boven onbewoond gebied gevlogen moet worden.

Zoals onder 'stand van zaken' gesteld zetten de gemeenten zich in op aspecten waarbij sprake is van een mogelijke beïnvloeding. Dat kan direct zijn maar zal, in die gevallen dat maatregelen voortvloeien uit de adviezen van de Alderstafel, soms alleen indirect kunnen zijn.

Om voorstellen te kunnen beoordelen moeten ze tijdig en volledig beschikbaar zijn.

Onder tijdig verstaan de gemeenten in dit verband minimaal 2 weken. De voorstellen worden als volledig gezien als de consequenties per regio – zowel positief als negatief – aangegeven zijn.

Bedoelde aspecten zijn:

1. Afspraken uit de Aldersadviezen, zoals:
 - a. het implementeren van geluidarme glijvluchten
 - b. evaluatie van het tweejarig experiment met een nieuw normen- en handhavingstelsel. Afgesproken is na 1 jaar een tussenevaluatie uit te voeren (november 2011) en na twee jaar (november 2012) een eindadvies op te stellen. In het eindadvies wordt tevens ingegaan op de wijze van toezicht en handhaving.
 - c. microklimaataanpak Spaarndam/Velsen/Beverwijk
2. De actualisatie van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) dat mogelijk een verdergaande negatieve invloed op de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeenten kan hebben. Het is noodzakelijk die ontwikkelingen nauwgezet te volgen.
3. Enkele kernpunten uit de Strategische nota Schiphol 2007. Dat betreft het hanteren van de dosis-effectrelatie voor wegverkeer in plaats van die van vliegverkeer en "nieuwe" hinderbeperkende maatregelen.
4. Een gebiedsafhankelijke hindercomponent in de gelijkwaardigheidscriteria

In de volgende paragrafen worden die aspecten nader uitgewerkt.

4.2. Het implementeren van geluidarme glijvluchten

Op dit moment wordt in de nachtperiode (23.00-06.00 uur) al gebruik gemaakt van geluidarme glijvluchten of aanvliegen met een continue daalvlucht (CDA) met vaste naderingsroutes.

In het Aldersadvies voor de MLT is opgenomen dat geluidarme glijvluchten uitgebreid wordt. Daarbij wordt gerekend vanaf het tijdstip waarop nu gebruik gemaakt wordt van geluidarme glijvluchten. Daarom is in het Aldersadvies opgenomen dat geluidarme glijvluchten ingevoerd worden van 23.00 tot 20.30 uur, te beginnen in 2010 met een experiment in de periode van 23.00-22.00 uur. Zo spoedig mogelijk daarna wordt, afhankelijk van het succes van de startfase de procedure uitgerold tot 20.30 uur.

De gemeenten zijn voorstander van deze wijze van vliegen via vaste routes.

Inmiddels is gestart met de uitvoering die afwijkt van de eerste ideeën. Enerzijds als gevolg van de door het Rijk op te stellen Luchtruimvisie en anderzijds qua uitvoering van de realisatie van geluidarme vluchten. De eerste stap daarin is te komen tot vaste naderingsroutes. Vanwege de impact op de omgeving zal een afstemmingsproces plaatsvinden over het ontwerp van de vaste naderingsroutes. De gemeenten toetsen het ontwerp van die routes op het zo veel als mogelijk over onbewoond gebied vliegen.

De verwachting is dat in 2012 gestart kan worden met de realisatie van de geluidarme configuratie. De voortgang en de geboekte resultaten van deze afspraak zullen worden gemonitord en betrokken worden bij het eindoordeel over het experiment van het stelsel.

Een van de uitgangspunten van het Rijksbeleid is een goede luchtzijdige bereikbaarheid. Voor het kabinet betekent dat een optimaal gebruik van zowel het Nederlandse als Europese luchtruim waardoor de capaciteit kan worden verhoogd, de uitstoot van schadelijke stoffen wordt verlaagd, de hinder beperkt blijft en de veiligheid geborgd is.

Uitgangspunt van de Luchtruimvisie is de aan de Alderstafel en in verschillende Commissies Regionaal Overleg over voornoemde aspecten gemaakte afspraken.

De gemeenten toetsen de Luchtruimvisie op:

- a. vermindering van de hinder
- b. de mogelijkheid tot het maken van geluidarme glijvluchten.
- c. op de introductie van een "4^e fix" waardoor de luchtzijdige ontsluiting van Schiphol vanuit het zuidoosten wordt verbeterd.

4.3. Evaluatie van het experiment met een nieuw normen- en handhavingstelsel

Op 1 november 2010 is gestart met het tweejarige experiment met een nieuw normen- en handhavingstelsel. In het experiment is opgenomen dat na een jaar een evaluatie zal plaatsvinden met als doel om vast te stellen of de doelstellingen van het experiment al zijn gehaald of dat er voldoende perspectief is er vanuit te gaan dat die tijdens het tweede jaar van het experiment gehaald kunnen worden. De intentie is om aan het slot van het experiment de balans op te maken en vast te stellen of de geformuleerde ontwerpcriteria ook in de praktijk een werkbaar stelsel opleveren.

De gemeenten hanteren de volgende beoordelingscriteria bij de evaluatie van het experiment:

- of sprake is van een beter uitlegbaar en meer transparant stelsel van regels
- of de regels operationeel uitvoerbaar en handhaafbaar zijn
- of het voldoet aan de wettelijke criteria voor gelijkwaardigheid
- of sprake is van een gelijkwaardige rechtsbescherming vergeleken met het huidige stelsel
- sprake dient te zijn van gelijkwaardige lokale bescherming ten opzichte van het huidige stelsel. Er mag slechts sprake zijn van een marginaal verschil

Tenslotte zijn de gemeenten van mening dat het meten van geluid een belangrijke rol moet spelen bij de uitwerking. Via de BRS is aan de Alderstafel verzocht om een rapportage met meetgegevens van het NOMOS meetsysteem.

In dit verband wordt nog melding gemaakt van het onderzoek om inzicht te krijgen in de doelstelling, werking en resultaten van de meetsystemen die op dit moment rond Schiphol in bedrijf zijn. Nadrukkelijk wordt opgemerkt dat het niet de bedoeling van het onderzoek is om een waardeoordeel te geven over de meetsystemen die in het onderzoek betrokken worden.

4.4. Microklimaat Spaarndam/Velsen/Beverwijk

Bij microklimaatprojecten wordt op lokaal niveau naar oplossingen gezocht om geluidhinder van vliegtuigen te beperken. Dat betekent dat naar oplossingen wordt gezocht binnen de gemeentegrenzen. De oplossingen mogen geen hinder opleveren in andere gebieden. Mogelijke maatregelen zijn (kleine) routewijzigingen.

Aan de Alderstafel van 3 maart 2011 is een nieuwe aanpak microklimaten vastgesteld waarbij op een snelle wijze inzicht kan worden gegeven in de lokale/regionale situatie. Aanleiding hiervoor is dat de aanpak van de vorige microklimaten budgettair niet haalbaar bleek. Bij de nieuwe aanpak is het (beperkte) budget leidend. In tegenstelling tot de vorige aanpak van microklimaten zal er niet eerst een open gesprek worden aangegaan met de woonkernen, maar zal de beschikbare informatie over routes en afwegingen worden gebundeld in een factsheet. De bespreking met de omwonenden wordt dan meer ingekaderd en zal ook tot een beperkt aantal vervolgonderzoeken leiden.

In de planning staat een microklimaat project voor Spaarndam/Velsen en Beverwijk.

4.5. Actualisatie van het Luchthavenindelingbesluit (LIB)

De in voorgaande hoofdstukken geschetste ontwikkelingen maken het nodig het LIB te actualiseren. Eén van de discussiepunten is de vraag of de 20 Ke contour, nu genoemd in de Nota Ruimte, in het LIB opgenomen moet worden. Ook speelt daarbij de vraag of die contour niet verruimd (moet) worden. Wat dat betreft het volgende:

De gemeenten hebben op 26 oktober 2009, als reactie op de MER 2009, een brief aan de toenmalige Minister van VROM gestuurd waarin zij stellen het onaanvaardbaar te vinden dat de in de MER opgenomen 20 Ke-contour over Uitgeest en meer westelijk richting Beverwijk en Heemskerk komt te liggen. De minister heeft die brief ter harte genomen en is er ook bij de opstelling van de definitieve LVB op ingegaan. In de toelichting van het besluit staat:

"De ligging van de 20 Ke-contour in het MER HBM KT is in de betreffende regio niet veranderd ten opzichte van wat is berekend in het MER voor de korte termijn (2007); de nu in te voeren hinderbeperkende maatregelen hebben hier dus geen invloed op. Beide milieueffectrapporten geven de 20 Ke-contour echter slechts ter informatie. Aan de Alderstafel is afgesproken dat het betreffende vrijwaringsgebied uit de Nota Ruimte alleen wordt aangepast bij grote veranderingen in het luchtruim, zoals een nieuwe route. De huidige wijzigingen in de luchtverkeerwegen vallen hier niet onder.

Overigens wordt in het kader van de komende wijziging van het LIB, voorzien voor 2012-2013, bezien of het gebied dat gebaseerd is de 20 Ke-contour, aanpassing behoeft. Dit traject, waarbij alle Alderspartijen zijn betrokken, loopt op dit moment".

De gemeenten zijn van mening dat de ontwikkeling van Schiphol niet mag leiden tot beperking van de ruimtelijke ordeningsplannen van de gemeenten.

Het gewijzigde LIB wordt op dat standpunt en de reactie van de minister getoetst.

4.6. Dosis-effectrelatie

Onder dosis-effectrelatie wordt verstaan de relatie tussen de hoeveelheid (= de dosis) en het effect daarvan.

Uit onderzoek is gebleken dat, bij hetzelfde geluidsniveau, wegverkeer minder hinder veroorzaakt dan vliegverkeer. Voor vliegverkeer geldt daarom een andere dosis-effectrelatie dan die voor wegverkeer.

In het Aldersadvies is afgesproken dat het pakket hinderbeperkende maatregelen in 2020 leidt tot tenminste 5% minder ernstig gehinderden (EGH) in het buitengebied ten opzichte van de criteria voor gelijkwaardigheid. Het gelijkwaardigheids criterium voor het aantal EGH in het buitengebied is 239.500 personen binnen de 48 dB(A) Lden contour.

Onder buitengebied wordt verstaan wordt het gebied tussen de 58 en 48 dB(A)Lden. Gelet op het per saldo principe uit de Wet luchtvaart is niet duidelijk waar in het buitengebied de vermindering van de hinder plaatsvindt. Ook voor de gemeenten geldt dus dat niet duidelijk is of het aantal gehinderden door het pakket hinderbeperkende maatregelen zal verminderen. De gemeenten pleiten er daarom voor dat in plaats van de dosis-effectrelatie voor vliegverkeer de dosis-effectrelatie van wegverkeer wordt gehanteerd waardoor sprake zal moeten zijn van een vermindering van het aantal EGH.

4.7. "Nieuwe" hinderbeperkende maatregelen

In het Aldersadvies voor de MLT is een pakket hinderbeperkende maatregelen afgesproken. Via de CROS zijn suggesties gedaan voor aanvulling of aanpassing van dat pakket. De voorzitters van CROS en de Alderstafel onderkennen het belang om zorgvuldig om te gaan met die suggesties. Ook is inmiddels gebleken dat sommige maatregelen niet uitvoerbaar zijn. Op de vraag of er ruimte gecreëerd kan worden om nieuwe voorstellen voor hinderbeperkende maatregelen uit te voeren is positief geantwoord. Als voorwaarde is gesteld dat de nieuwe voorstellen een per saldo positief effect moet hebben op de vigerende gelijkwaardigheidscriteria. Ook moet sprake zijn van nieuwe /unieke voorstellen ten opzichte van eerder ingediende voorstellen of er moet sprake zijn van gegronde redenen om eerder afgewezen voorstellen opnieuw in te dienen.

Door de gemeenten is in het kader van het experiment verlengen gebruik nachtprocedures ingebracht de nachtelijke uitvliegroute van de Polderbaan ter hoogte van Uitgeest naar het oosten te verschuiven, zodat de route optimaal tussen Zaanstad en Uitgeest door wordt gevlogen. Dit voorstel is niet gehonoreerd bij de procedure tot verlenging van genoemd experiment, maar wel meegenomen bij de beoordeling van 'nieuwe' hinderbeperkende maatregelen. De conclusie van de beoordeling is dat de voorgestelde route in het kader van het ontwerp van de 24-uursroutes bekeken zal worden. De gemeenten zullen toetsen of die afspraak wordt nagekomen.

De door de gemeenten en bewonersvertegenwoordigers in 2008 gezamenlijk ingediende voorstellen voor hinderbeperkende maatregelen worden in 2012 alsnog meegenomen bij de beoordeling van 'nieuwe' hinderbeperkende maatregelen. Het betreft voorstellen voor 1) een steilere uitvliegprocedure en 2) het creëren van rustperiodes in gebieden die nagenoeg permanent worden overvlogen.

4.8. Gebiedsafhankelijke hindercomponent

Bij de beoordeling of voldaan wordt aan de criteria voor gelijkwaardigheid wordt sec getoetst op aantallen. Dat is op aantallen woningen, ernstig gehinderden en slaapverstoorden. Daarbij wordt dus geen rekening gehouden met een in de Wet geluidhinder gebruikelijke gebiedsafhankelijke hindercomponent waardoor voor verschillende geluidsbronnen in het buitengebied een lagere grenswaarde gehanteerd wordt dan in stedelijk gebied. Het gevolg van het niet hanteren van een dergelijke component is dat een afname in stedelijk gebied tot onevenredig meer hinder in het buitengebied leidt.

In reactie op de Luchtvaartnota hebben de gemeenten er bij het toenmalige ministerie van V&W voor gepleit de criteria voor gelijkwaardigheid te herzien en een gebiedsafhankelijke hindercomponent toe te voegen.

Het ministerie heeft geantwoord dat in het tweede jaar van het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel onderzoek gestart wordt naar de wijze waarop in de toekomst omgegaan zal worden met de gelijkwaardigheid. Onze inzichten zullen bij dat onderzoek meegenomen worden. Na bespreking aan de Alderstafel neemt het kabinet een besluit.

Via de BRS zal nakoming van die toezegging worden gecontroleerd.

5. Samenwerking/Werkwijze

5.1. Inleiding

Vanaf het moment dat de gemeenten lid waren van de CROS (2003) wordt intensief samengewerkt tussen de gemeenten en de bewonersvertegenwoordigers namens de gemeenten in CROS. Het opzeggen van het lidmaatschap van de CROS heeft consequenties voor de samenwerking. Door de tijdens de discussiebijeenkomst op 14 juni gemaakte afspraken wijzigt de werkwijze. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de voorgestane werkwijze om de visie 'de hinder KAN en MOET minder' vorm te kunnen geven.

5.2. Deelname in overlegstructuren

Op voordracht van het gemeentebestuur is zowel een bestuurder als een bewoner door de voorzitter van CROS benoemd als vertegenwoordiger namens de gemeente in CROS en benoemd de voorzitter van de CROS de voorgedragen vertegenwoordigers als lid van de CROS. Bij het opzeggen van het lidmaatschap van CROS door de gemeenten is de voordracht van de bestuurder qualitate qua vervallen en is de voordracht van de bewonersvertegenwoordiger ingetrokken. Op verzoek van de gemeenten heeft de voorzitter van de CROS de door de gemeente voorgedragen vertegenwoordigers ontslagen.

De samenwerking tussen de bestuurders en de bewonersvertegenwoordigers kreeg met name vorm via een door de CROS 'voorgeschreven' afstemmingsoverleg. Die voorbereiding is komen te vervallen.

Omdat het noodzakelijk blijft om de uitwerking van het Aldersadvies actief en kritisch te volgen is afgesproken de participatie in de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) te intensiveren en de participatie aan de Alderstafel als lid van de BRS delegatie voort te zetten. De Milieudienst IJmond verzorgt de inbreng in de (ambtelijke) voorbereiding.

Het bestaande bestuurlijke afstemmingsoverleg wordt gekoppeld aan het vergaderschema van de BRS en de Alderstafel. Dat betekent dat ongeveer vijf maal per jaar een afstemmingsoverleg plaatsvindt. De voorbereiding daarvan wordt verzorgd door de Milieudienst IJmond. In verband met de vertrouwelijkheid van de stukken aan de Alderstafel wordt de voorbereiding van die vergaderingen direct aan de delegatieleden van de Alderstafel verzorgd door de gezamenlijke ambtelijke ondersteuners van de delegatieleden.

5.3. Informatieverstrekking en infoplicht

Informatieverstrekking

Om de leden van de raad en omwonenden te informeren over de ontwikkelingen rond Schiphol en te informeren over de realisatie van de doelstellingen uit deze visie wordt jaarlijks een themabijeenkomst georganiseerd.

Ook zal de Nieuwsbrief ieder kwartaal blijven verschijnen.

De adviezen/meningen van de bewoners worden hogelijk gewaardeerd, reden dat de bestuurders de samenwerking met bewoners willen voortzetten. Zowel de frequentie als met welke bewoners(groep) bilateraal overleg wordt gevoerd, wordt door iedere gemeente zelf bepaald. De Milieudienst kan de bestuurders bij die overleggen ondersteunen.

Informatieplicht

De partijen aan de Alderstafel hebben in het convenant omgevingskwaliteit erkend dat een vroegtijdige en deugdelijke informatieverstrekking aan de omgeving in de Schipholregio over de geluidsbelasting van vliegtuigen noodzakelijk is, om de hinderbeleving te verminderen.

Door het Instituut voor Bouwrecht is onderzoek gedaan naar de juridische mogelijkheden. Gebleken is dat er goede mogelijkheden zijn om de door alle partijen bij het convenant beoogde

implementatie van de gemaakte afspraken door te zetten. Dat geldt zowel voor de meer algemeen geformuleerde informatieverplichting (door regionale overheden) aan huidige en toekomstige bewoners als ook voor de informatievoorziening in een aantal specifieke gevallen (bijvoorbeeld via vergunningsvoorschriften voor nieuwbouwprojecten, dan wel via kettingbedingen in privaatrechtelijke koop- en huurovereenkomsten).

Via de site van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) is de informatie via een aparte button "wonen bij Schiphol" ontsloten.

De gemeenten en de Milieudienst IJmond brengen via een link op hun website de infoplicht onder de aandacht van de omwonenden.

5.4. Indienen zienswijzen/ brieven etc.

De impact van een gezamenlijke reactie wordt groter verondersteld dan een reactie van afzonderlijke gemeenten of van de Milieudienst IJmond. Zienswijzen/ reacties etc. zullen daarom op briefpapier worden gesteld van de gemeente die als voorzitter van het Dagelijks Bestuur van de Milieudienst fungeert, ondertekend door die voorzitter namens de gezamenlijke gemeenten.

5.5. Personele en financiële consequenties

De gewijzigde inzet vergt een blijvende kennis over het Schipholdossier bij de Milieudienst IJmond. Wel kan, naar verwachting, na effectuering van het opzeggen van het lidmaatschap van CROS en de gewijzigde overlegstructuur de personele inzet van de Milieudienst teruggebracht worden van 1.0 fte naar 0,5 fte. Die verwachting is gebaseerd op het vergaderschema van de BRS en de Alderstafel over 2011.

Door het opzeggen van het lidmaatschap van CROS wordt de verschuldigde bijdrage bespaard. Voor de kleine gemeenten (Heiloo en Uitgeest) is die bijdrage € 2.000,- per jaar. Voor de middelgrote gemeenten (Beverwijk, Castricum, Heemskerk en Velsen) is dat € 8.500,-. Terzijde wordt opgemerkt dat de bijdrage voor de middelgrote gemeenten in 2012 verlaagd zou worden naar € 7.500,-. De bijdrage voor de kleine gemeenten zou hetzelfde blijven.

Bijlagen

CONCEPT

Hoofdlijnen van het Aldersadvies voor de middellange termijn

- Tot 2020 maximaal 510.000 vliegtuigbewegingen (exclusief General Aviation) waarvan 32.00 in de vroege ochtend en nacht (23.00-07.00 uur);
- Groei op Schiphol dient plaats te vinden binnen de toegekende milieuruimte. Dat wil zeggen binnen de criteria voor gelijkwaardigheid:
 - * maximaal 239.500 ernstig gehinderden binnen de 48 Lden contour
 - * maximaal 12.300 woningen binnen de 58 Lden contour
 - * maximaal 6.500 ernstig slaapverstoorden binnen de 48 Lnight contour
 - * maximaal 3.000 woningen binnen de 40 Lnight contour
- De groei op Schiphol moet selectief plaatsvinden en gerelateerd zijn aan het Europese en intercontinentale verbindingennetwerk voor zakelijk verkeer. De verwachte groei kan niet op Schiphol worden geacommodeerd.
- Voor niet mainportgebonden verkeer worden mogelijkheden elders gecreëerd.
- Tot en met het gebruiksjaar 2020 wordt gewerkt met een operationeel concept dat wordt gekenmerkt door:
 - * strikt geluidpreferentieel baangebruik waarvan de slotuitgifte is gebaseerd op 2+1 baangebruik en verkeer via de geluidpreferente baancombinaties daarbinnen op de meest preferente baan wordt afgehandeld
 - * herkomst en bestemming zijn leidende uitgangspunten bij de toewijzing van banen.
 - * in situaties waar gevaar bestaat voor verstoring van de netwerkoperatie kan de LVNL afwijken van het gebruik van de meest preferente baan. Van de afwijking wordt met redenen omkleed aan het einde van het gebruiksjaar gerapporteerd aan de Inspectie
 - * als ten behoeve van hinderbeperkende maatregelen de noodzaak is aangetoond voor extra inzet van een vierde baan dan worden daarover per maatregel afspraken gemaakt
 - * verhoging van de piekcapaciteit
 - * maximale realisatie van geluidbeperkende maatregelen (zie onder 3)
 - * uitvoeren van CDA vliegen in de avond van 23.00-22.00 uur, te beginnen met een experiment in die periode waarbij als randvoorwaarde geldt dat de maatregel niet leidt tot netwerkschade. Zo spoedig mogelijk daarna, afhankelijk van het succes van die maatregel wordt de procedure verder uitgerold tot 20.30 uur. Afhankelijk van de benodigde capaciteit kan beperkt een tweede landingsbaan worden bijgezet met 20 vliegtuigbewegingen gedurende de experimenteerperiode.
 - * op basis van ervaringen opgedaan in de avonduren wordt gestudeerd op de mogelijkheden vanaf 2012 een soortgelijk proces te ontwikkelen en implementeren in de daluren tussen 15.00 en 18.00 uur met vaste naderingsroutes en CDA's
 - * de P-RNAV CDA's worden als een set procedures ontworpen die 24 uur per dag te gebruiken zijn
 - * voorbereiding en invoering van een Europees ATM concept en daarop gebaseerde afhandeling van het verkeer van de Mainport Schiphol. De voorbereiding en invoering van dat systeem vindt stapsgewijs plaats in de periode 2009 tot 2020 en verder
- Iedere toename van capaciteit kent een bijpassend pakket hinderbeperkende maatregelen. In het convenant Hinderbeperkende maatregelen voor de MLT is een pakket maatregelen opgenomen. Als gevolg van het totaalpakket aan hinderbeperkende maatregelen zal in 2020 een reductie met tenminste 5% van ernstig gehinderden in de 48 dB(A)Lden optreden ten opzichte van de criteria voor gelijkwaardigheid
- Het huidige normen- en handhavingstelsel wordt vervangen door een stelsel dat minder complex, meer inzichtelijk en operationeel beter uitvoerbaar is voor de sector, voor de bewoners in het binnen- en buitengebied afdoende bescherming biedt, robuust is voor ruimtelijke ordening, handhaafbaar, transparant, uitlegbaar en navolgbaar. Voorts moet het stelsel een prikkel bieden tot innovatie en duidelijkheid over de lokale bescherming.
- Ondanks de hinderbeperkende maatregelen (zie 3. hinderbeperkende maatregelen) wordt vastgesteld dat er woongebieden zullen blijven waar de hinder niet weggenomen kan worden. In die situaties kan het gewenst zijn om langs andere wegen de leefkwaliteit in stand te houden cq te verbeteren.
- De Stichting Leefomgevingkwaliteit is belast met de uitvoering

Hinderbeperkende maatregelen

In het Aldersadvies voor de MLT is het navolgende pakket hinderbeperkende maatregelen opgenomen.

Maatregelen uit het convenant korte termijn

- Idle reverse thrust (stiller remmen)
- Verticale aanpassingen nachtnaderingen Polderbaan (CROS pilot 5a)
- Alternierend Noord-Zuid baangebruik (CROS pilot 1)

Maatregelen uit het convenant middellange termijn

- ILS interceptie verhogen (radio navigatie systeem waarmee een precisienadering kan worden uitgevoerd)
- CDA's met vaste naderingsroutes
- Startroutes Kaag- en Aalsmeerbaan
- Vaste bochtstraal technologie
- Beperken van versneld wegdraaien
- NOMOS
- Milieusimulator
- Uitbreiden informatievoorziening
- Taskforce routes

Overige:

Het huidige operationele concept gaat uit van een afwisseling in start- en landingspieken met gelijktijdige inzet van 3 banen, het zogenaamde 2+1 baangebruik. Daarbij kan kortstondig een 4^e baan ingezet worden voor de betrouwbaarheid van de operatie.

Ook wordt uitgegaan van geluidpreferentieel baangebruik waarbij bij voorkeur de banen gebruikt worden die het verkeer over de minst dichtbevolkte gebieden leiden. De Polderbaan en de Kaagbaan zijn de geluidpreferentiële banen.

In het Aldersadvies voor de MLT is sprake van 'strikt' geluidpreferentieel baangebruik. Daarmee wordt beoogd de geluidhinder zo veel mogelijk te beperken. Dat moet worden geborgd via regels voor strikt geluidpreferentieel baangebruik in het experiment met het nieuwe normen en handhavingstelsel.

Uit gegevens van baan- en routegebruik van de afgelopen jaren op Schiphol blijkt dat in voorgaande jaren tussen 80-90% geluidpreferentieel gevlogen is. De overgang naar "strikt geluidpreferentieel baangebruik" heeft daarom slechts een beperkt effect.

Het effect van de toename van het gebruik van de Polderbaan, vooral als startbaan, is vooral het gevolg van de afspraak dat als de mogelijkheid zich voordoet gekozen wordt voor noordelijk baangebruik. Die keuzemogelijkheid wordt deels veroorzaakt door het weer (= de wind). en doet zich in ± 10% van de tijd voor. In de overige 90% is geen keuze mogelijk, maar wordt het baangebruik vooral bepaald door het weer.

Onder noordelijk baangebruik wordt verstaan het naar het noorden landen en starten. Dus landen op de Kaagbaan en starten van de Polderbaan.

Geluidsarme glijvluchten (CDA's) via vaste routes moet leiden tot afname van de hinder in het buitengebied. In het Aldersadvies is opgenomen dat een experiment met het uitbreiden van het gebruik in de nacht van geluidarme glijvluchten zal plaatsvinden vooruitlopend op het invoeren van een nieuw Europees ATM (air traffic management) systeem met geluidarme glijvluchten via vaste routes.

De uitvoering van het op de evaluatie van het Schipholbeleid gebaseerde kabinetstandpunt (2006) heeft geleid tot de Luchtvaartnota, adviezen van de Alderstafel voor de korte termijn, de middellange termijn en het advies te starten met een experiment voor een nieuw normen- en handhavingstelsel.

Het doel van de uitvoering van de evaluatie was om de beleidsinstrumenten zodanig aan te passen dat enerzijds de groeirimte voor de luchtvaart benut kan worden en anderzijds dat de hinder, met name in het gebied verder weg van de luchthaven waar de meeste mensen wonen die last hebben van het vliegverkeer (het zogeheten buitengebied), zo veel mogelijk wordt teruggedrongen.

De kaders van het luchthavenbeleid zijn met de Luchtvaartnota en de adviezen van de Alderstafel gezet. In bijlage 1 zijn de hoofdlijnen van dat beleid opgenomen. Het beleid leidt in ieder geval tot een mogelijke groei van de luchtvaart tot 510.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol in 2020 tegenover \pm 400.000 vliegtuigbewegingen in 2009.

Groei betekent ook meer hinder. Tegenover die groei staat een pakket hinderbeperkende maatregelen dat in 2020 moet leiden tot tenminste 5% minder ernstig gehinderden (EGH) in het buitengebied ten opzichte van de criteria voor gelijkwaardigheid.