



Experiment

met een nieuw geluidsstelsel voor Schiphol

Toelichting op het advies van de Alderstafel over de start van een experiment met een nieuw normen- en handhavingstelsel.

VGP Vereniging Gezamenlijke Platforms Vlieghinder Schiphol



Samenvatting

Groei

- *Een ruime meerderheid van de Kamer wil verdere ontwikkeling van het wereldwijde netwerk vanwege het belang voor de Nederlands economie niet blokkeren.*
- *Het Aldersadvies van augustus 2010 ging over een experiment en niet over groei. Met het advies voor groei(beperking) tot 510.000 vtb t/m 2020 van oktober 2008 heeft de kamer in februari 2009 reeds met een twee derde meerderheid ingestemd.*
- *Een onderzoek in 2006 wees uit dat Schiphol kan groeien tot ca. 520.000 vluchten door salderen van grenswaarden van handhavingpunten. Dat deed de kamer eerder in 2007. Een akkoord over de ontwikkeling op middellange termijn met afspraken over selectieve groei en hinderbeperking is politiek en voor de bewoners aantrekkelijker dan het voortzetten van een praktijk waarbij de kamer om de paar jaar de grenzen verder opschuift om te voorkomen dat Schiphol vastloopt.*
- *Het akkoord op middellange termijn scheidt de tijd die nodig is voor een brede maatschappelijke discussie over de toekomst van de luchtvaart in Nederland en de locatie van de nationale luchthaven van de toekomst. Zodat na 2020 voor de verdere groei van de luchtvaart uitbreiding van Schiphol niet de enige optie is.*



Samenvatting (2)

Normen- handhavingstelsel

- *Een beter uitlegbaar stelsel was de wens van de Kamer (“stelsel is failliet”).*
- *Een gelijkwaardig stelsel zonder handhavingpunten is één van de afspraken van het één en ondeelbare Aldersadvies van 2008 waarmee een ruime meerderheid van de kamer heeft ingestemd.*
- *De hoofdlijnen van een stelsel zonder handhavingpunten zijn uitgewerkt. Het experiment is nodig om de gelijkwaardigheid en operationele toepasbaarheid te toetsen, de regels verder uit te werken en om de normen vast te stellen.*
- *Het basisprincipe van het nieuwe stelsel is een zodanig gebruik van de banen dat de minste hinder wordt veroorzaakt. Dit impliceert dat afwijken van een daarop gebaseerde verdeling van vluchten over banen tot méér hinder leidt.*
- *Het is om redenen van capaciteit en veiligheid onvermijdelijk dat de niet preferente banen verhoudingsgewijs (beduidend) méér bijdragen aan de groei van het verkeer dan de niet preferente banen.*
- *Door de nabije ligging van een grote bewonersconcentratie achter de Buitenveldertbaan impliceert het principe van minste hinder dat het aantal vluchten op deze baan ondanks de groei vermindert.*



Samenvatting (slot)

- *In het te beproeven stelsel worden de handhavingpunten vervangen door regels voor strikt geluidspreferentieel baangebruik.*
- *Onderzoek van het NLR geeft aan dat de verdeling van het geluid over het gebied van het huidige en het stelsel zonder handhavingpunten nauwelijks verschilt.*
- *Het door de Kamer onwenselijk bevonden verschil in bescherming van binnen en buitengebied wordt met het nieuwe stelsel opgeheven.*

Experiment

- *Het tweejarige experiment moet in de praktijk aantonen dat vervanging van handhavingpunten door regels voor strikt geluidspreferentieel baangebruik leidt tot een aanvaardbare verdeling van de geluidsoverlast over het gebied, die niet sterk afwijkt van de huidige. Het stelsel dient de bewoners, in vergelijking met het bestaande, een gelijkwaardige bescherming te bieden tegen geluidsoverlast en een gelijkwaardige rechtsbescherming. Als het aan deze eisen niet voldoet zal het niet worden ingevoerd.*
- *Tijdens het experiment met het stelsel blijven alle bestaande regels (inclusief grenswaarden van handhavingspunten) van kracht.*



Advies experiment stelsel

- Aangeboden aan minister V&W op 19 augustus
- Inhoud: “***start met een experiment voor een nieuw en gelijkwaardig geluidstelsel voor Schiphol zonder handhavingpunten op 1 november***”
- Advies gaat niet over groei. Reeds in februari 2009 stemde Tweede Kamer met twee derde meerderheid in met groei(beperking) t/m 2020.
- Tijdens het experiment blijft de bestaande wetgeving, inclusief bestaande grenswaarden van kracht.
- Tweede Kamer gaf met drie kwart meerderheid groen licht voor start met experiment op 1 november 2010.



Aldersadvies middellange termijn

- 4 afspraken in advies (oktober '08)
 - selectieve groei: netwerkgebonden verkeer op Schiphol, ander verkeer voor zover nodig uitplaatsen
 - max. 510.000 (i.p.v. 600.000) waarvan nacht 32.000 (i.p.v. 50.000)
 - hinderbeperkende maatregelen w.o. glijvluchtlandingen (CDA's)
 - **gelijkwaardig stelsel zonder hh. punten.**
- één en ondeelbaar
 - afspraken gelden alleen wanneer alle afspraken worden nagekomen
- tweede Kamer over stelsel:
 - huidige stelsel 'perverse effecten', méér hinder door mijden hh.punten
 - stelsel onbegrijpelijk, onuitlegbaar ("failliet")



Instemming Aldersadvies t/m 2020

Overwegingen:

1. het akkoord komt op drie belangrijke punten tegemoet aan de wensen van de bewoners
2. een stelsel zonder handhavingpunten is niet de wens van de bewoners maar omdat :
 - a) de kamer het bestaande stelsel niet wenst te handhaven
 - b) het stelsel eerst twee jaar wordt beproefd
 - c) voorwaarde is dat het de bewoners gelijkwaardig of beter moet beschermen en deze voorwaarde ook wettelijk is verankerd
 - d) onderzoek wijst naar mogelijk betere bescherming tegen geluid
 - e) gelijkwaardigheid rechtsbescherming onafhankelijk wordt getoetst, is een experiment met zo'n stelsel in het kader van een compromis aanvaardbaar.



NNHS (nieuw normen- en handhavingstelsel)

- principe: minste hinder
- strikt geluidspreferentieel baangebruik
 - maximale inzet preferente banen (minste bebouwing / gehinderden)
 - normen voor verdeling landend verkeer bij inzet 2 landingsbanen, aan te scherpen na komst "4^e fix" (entry point, verkeersverdeelpunt)
- aanbod/capaciteit gestuurde inzet banen
 - niet meer dan nodig voor 38 starts / 36 landingen per baan per uur
 - regels voor bijzetten / opheffen 2^e start / landingsbaan
 - regels voor 2 + 2 baangebruik (beperking inzet 4^e baan)
- noordelijke baanpreferentie
 - in 10 - 15% van de tijd is niet het weer bepalend voor keuze baancombinatie
 - dan geldt voortaan het hele jaar in plaats van voorheen alleen in de zomer de noordelijke baanpreferentie
 - ontzien Aalsmeer hoogste geluidsbelasting, Aalsmeerbaan grootste aandeel groei.



NNHS Baangebruik

- verdeling van vliegtuigbewegingen over banen geen “onderhandelingspunt” maar resultante van berekeningen op basis van principe: minste hinder (bestemmingen versus bebouwing, inwoners)
- afwijken van deze verdeling veroorzaakt meer gehinderden / meer hinder!
- groei betekent onvermijdelijk méér inzet van niet preferente banen t.o.v. preferente banen (kruisend verkeer kan niet)



NNHS effecten stelsel en groei op baangebruik

Effecten stelsel	(verkeer en weer 2008)						Groei (Prognose gemiddeld weer verwacht verkeer)							
	vtb x 1.000		starts/landingen				vtb x 1.000			starts/landingen				
	huidig stelsel	nieuw stelsel	huidig stelsel		nieuw stelsel		400.000	510.000	%	400.000		510.000		
	x 1.000	x 1.000	starts	land	starts	land	x 1.000	x 1.000		starts	land	starts	land	
Polderbaan	127	+3,9	35%	65%	38%	62%	125	+23	+18%	48%	52%	58%	42%	
Kaagbaan	147		68%	32%	65%	35%	141	+20	+14%	53%	47%	57%	43%	
Zw. baan noorden	56	-3,9	43%	57%	51%	49%	45	+30	+67%	62%	38%	44%	56%	
Aalsmeerbaan	57	-0,2	64%	36%	59%	41%	51	+36	+70%	60%	40%	43%	57%	
Buitenveldertbaan	33		22%	78%	22%	78%	32	- 2	- 7%	17%	83%	18%	82%	
Zw. baan zuiden	4	+0,2	15%	85%	15%	85%	7	+ 1	+14%	29%	71%	24%	76%	
	424						401	+108	+25%					

Stelsel → beperkte verschuiving verkeer van Zwanenburgbaan naar Polderbaan (strikt preferent)
 → verschuiving starts/landingen: op Aalsmeerbaan en Kaagbaan lager % starts - hoger % landingen, op Polderbaan en Zwanenburgbaan hoger % starts - lager % landingen (noordelijke baanpreferentie)

Groei: → preferente banen toename aantal vliegtuigbewegingen 43.000 (+16%), niet preferente banen toename 76.000 (+79%), Buitenveldertbaan afname 2.000 (- 7%)
 → Polderbaan en Kaagbaan hoger % starts - lager % landingen, Aalsmeerbaan en Zwanenburg baan lager % starts - hoger % landingen

Let op! Prognose bij gemiddeld weer en verwacht verkeer: kan per baan per jaar meer of minder zijn



NNHS vervanging handhavingpunten

- handhavingpunten met grenswaarden in huidige stelsel zijn stuurmiddel voor Schiphol om binnen milieuregels te blijven
- handhavingpunten geven lokale bescherming in ernstig gehinderd gebied (58 Lden contour)
- Tweede Kamer: buitengebied moet ook worden beschermd
- regels strikt geluidspreferentieel baangebruik vervangen in het nieuwe stelsel de handhavingpunten
- door regels nieuwe stelsel worden bewoners in binnen- en buitengebied op gelijke wijze beschermd
- onderzoek NLR: door de regels van het nieuwe stelsel worden bewoners lokaal anders maar in dezelfde mate beschermd



Gevolgen stelsel voor lokale geluidsoverlast

- vergelijking lokale geluidbelasting 2008 onder nieuw stelsel gering hoger/lager (-0,3 tot -0,1 / 0,3 +0,5 dB(A) Lden
- onderzoek NLR effecten in 500 toekomst scenario's, waarin meegenomen:
 - groei naar 500.000 vliegtuigbewegingen
 - verschillen in herkomst/bestemming
 - weersomstandigheden
 - uren 2 + 2 baangebruik.
- uitkomst: effecten nieuwe stelsel voor lokale geluidsbelasting marginaal ook na verschuiving van bestemmingen (oost, west)

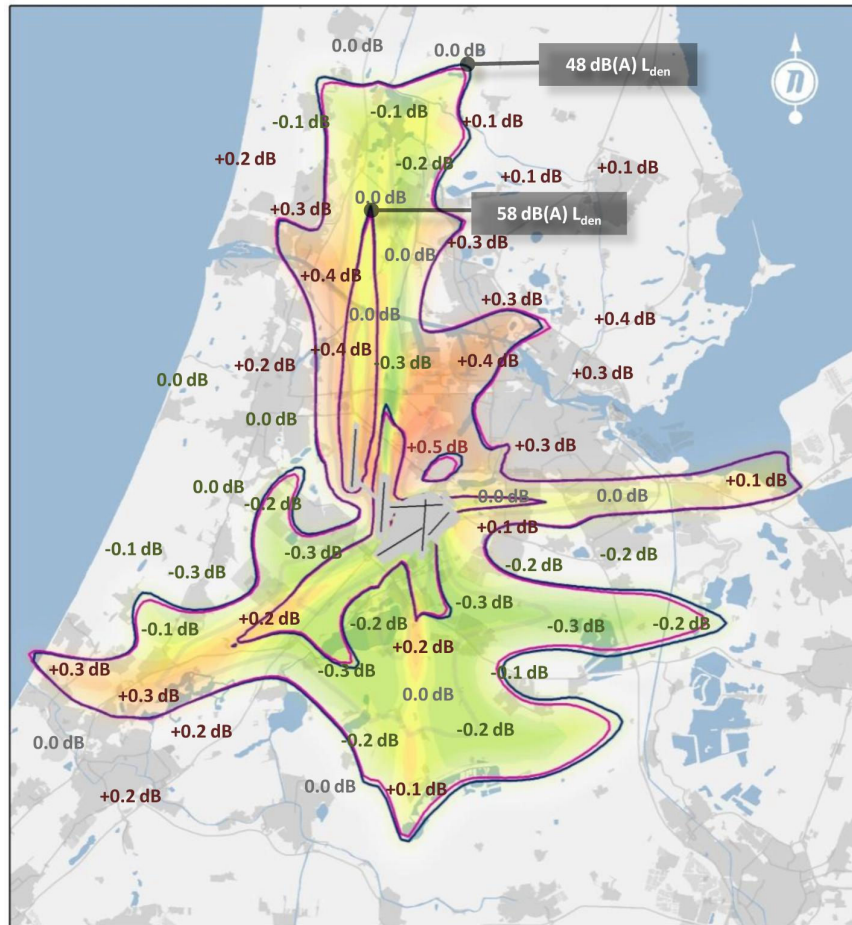


NNHS Rechtsbescherming

- rechtsbescherming: de mogelijkheid voor burgers om hun recht te halen als Schiphol zich niet aan de regels houdt
- op verzoek van bewoners wordt rechtsbescherming onafhankelijk getoetst op gelijkwaardigheid in vergelijking met de situatie onder het oude stelsel
- Professor Michiels:
“nieuwe stelsel in beginsel gelijkwaardig afhankelijk van nadere invulling details. Eindoordeel als details stelsel zijn ingevuld”.



NNHS geluidscontouren



— 2008 contour huidig stelsel — 2008 contour Nieuwe stelsel

- Indicatief het verschil als er in **2008** volgens het nieuwe stelsel zou zijn gevlogen

- Grosso modo vergelijkbare verdeling van geluidbelasting

- Lichte verschuiving van zuid naar noord als gevolg van noordelijk preferent gebruik

- Experiment benutten om deze indicatieve effecten te toetsen

*Afbeelding en tekst uit
bewonerspresentatie Alderstafel*



NNHS “aantalsnormen”

- meteomarge is ruimte voor weersverschillen in de grenswaarden van handhavingpunten
- aantalsnormen werden overwogen om operationeel plan te toetsen op gelijkwaardigheid
- gelijkwaardigheidcriteria inclusief meteomarge vertalen naar ‘aantalsnormen’ zonder meteomarge volgens deskundigen “onbegonnen werk”
- alternatief: toetsen aan gelijkwaardigheidscriteria plus maximum hoeveelheid geluid (MHG) waarin eveneens geen meteomarge



NNHS werking van het stelsel

Operationeel plan (OP) voorafgaand aan gebruiksjaar

- Sector stelt operationeel plan op, incl. toets op **gelijkwaardigheid** en inzicht in lokale effecten
- Omgeving (via CROS) adviseert aan de ministers over het OP
- Ministers V&W en VROM controleren of regels goed zijn toegepast

Gebruiksjaar

- Vliegen op basis van strikt geluidspreferentieel baangebruik
- Tot 2020 max. 510.000 vliegtuigbewegingen, w.v. waarvan max. 32.000 tussen 23.00-07.00

Handhaving en evaluatie

- Tijdens het jaar: audits en inspecties op naleving procedurele afspraken
- Achteraf: toets aan regels en normen en **gelijkwaardigheid**
- Vergelijking opgetreden lokale geluidseffecten met prognose in het OP



gelijkwaardigheidscriteria

Schiphol moet in beide stelsels blijven binnen de in het Luchthavenverkeersbesluit vastgelegde milieunormen:

- max. 12.300 woningen binnen ernstigst gehinderde gebied / 58dB(A) Lden (etmaal)
- max. 11.700 woningen binnen ernstig gehinderd gebied / 48 dB(A) Lnight (nacht)
- max. 239.500 ernstig gehinderden binnen 48dB(A) Lden
- max. 66.500 ernstig slaapverstoorden binnen 40dB(A) Lnight
- max. 3.000 woningen met plaatsgebonden veiligheidsrisico 10^6 (kans om te komen door neerstortend vliegtuig)



NNHS experiment

- experiment is test: biedt stelsel in de praktijk een gelijkwaardige of betere bescherming?!
 - vergelijking geluidsbelasting op handhavingpunten met huidige stelsel
- experiment ook bedoeld om stelsel verder uit te werken:
 - uitzonderingen/toepassing baanpreferentietabel
 - normen voor verdeling landend verkeer
 - norm voor inzet/opheffen 2^e start/landingsbaan (urentabel)
 - definitie vierde baan
 - vertaling van uitkomsten experiment naar 510.000
 - toetsing aan gelijkwaardigheidnormen (MHG)
 - handhavingregime
 - eendoordeel gelijkwaardige rechtsbescherming (Prof. Michiels)



NNHS experiment (slot)

- 2 jaar, tussentijdse evaluatie na een jaar
- criteria voor welslagen experiment
 - beschermende werking geluid en rechtsbescherming
 - operationele uitvoerbaarheid
 - handhaafbaarheid
 - begrijpelijkheid, uitlegbaarheid
 - robuustheid ruimtelijke ordening
- last but not least: worden andere afspraken nagekomen (één en ondeelbaar)
 - CDA's (glijvluchtlandingen)
 - selectieve groei / uitplaatsing