

Vergaderjaar 2008–2009

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 107

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 september 2008

Hierbij breng ik u, mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, op de hoogte van ons besluit over het vervolg van de lopende experimenten rond Schiphol. Over de start van deze experimenten hebben wij u op 18 oktober 2007 en 7 februari 2008¹ geïnformeerd.

Achtergrond

De experimenten zijn afgesproken in het convenant Hinderbeperkende maatregelen dat onderdeel uitmaakt van het advies van de Alderstafel over de korte termijn uit juni 2007².

De uitvoering van dit convenant is door alle partijen voortvarend opgepakt.

Sinds november 2007 zijn er vijf experimenten gestart. Dit zijn:

- concentreren bocht tussen Hoofddorp en Nieuw Vennep;
- vijf routewijzigingen;
- verlengen gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures;
- microklimaat Rijsenhout;
- testperiode nieuwe route vanaf de Zwanenburgbaan ten behoeve van parallel starten.

Op basis van de evaluatiecriteria zoals benoemd in de ministeriële regelingen voor de verschillende experimenten hebben de minister van VROM en ik gezamenlijk met de uitvoerende partijen (Schiphol, Luchtverkeersleiding en KLM) en de CROS een evaluatie uitgevoerd naar de effecten van de experimenten. De resultaten hiervan vindt u in bijgaand rapport (bijlage 1).³ Om de effecten te kunnen bepalen zijn de volgende onderzoeken uitgevoerd:

- berekeningen van de verschuiving van de geluidbelasting (en -contouren) en daaraan gerelateerd verandering van het aantal ernstig gehinderden en aantal ernstig slaapverstoorden door het NLR;
- geluidervaringsonderzoek onder een panel van 13 000 omwonenden

¹ Kamerstukken 29 665, nr. 73 en 82.

² Kamerstuk 29 665, nr. 61.

³ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

- voorafgaand en gedurende de uitvoering van de experimenten door Motivaction;
- operationele evaluatie van de uitvoerbaarheid en de effecten op onder meer de capaciteit door de Luchtverkeersleiding en de KLM.

Verder is waar relevant in het evaluatierapport inzicht gegeven in de effecten op de geluidmeetposten van Nomos, de resultaten van de klachtenanalyse van het Bewonersaanspreekpunt Schiphol (BAS) en is een nadere analyse van de inspraak op de ministeriële regelingen voor de experimenten opgenomen.

De CROS heeft op basis van deze evaluatie en de door de CROS zelf geformuleerde succescriteria aan de minister van VROM en mijzelf op 22 september 2008 advies uitgebracht over het vervolg van de experimenten (zie bijlage 2).¹ Dit advies stellen wij zeer op prijs en heeft een belangrijke rol gespeeld in onze standpuntbepaling.

In het vervolg van deze brief ga ik per experiment kort in op de resultaten van de evaluatie, het advies van de CROS en het standpunt dat de minister van VROM en ik hebben ingenomen ten aanzien van de eventuele voortzetting ervan.

Algemene conclusie is dat het merendeel van de experimenten positief wordt beoordeeld. In lijn met het advies van CROS worden alle experimenten met uitzondering van het experiment parallel starten verlengd. Ik acht dit een goed resultaat van zowel de eerste toepassing van het experimenteerartikel 8.23a Wet luchtvaart als van de uitvoering van het convenant.

Concentreren bocht tussen Hoofddorp en Nieuw Vennep

Het experiment houdt in dat alle Boeing 737 vliegtuigen van KLM bij vertrekkende vluchten vanaf de Kaagbaan (baan 24) de eerste bocht van de vertekroute SID Spijkerboor tussen Nieuw-Vennep en Hoofddorp nauwkeuriger vliegen.

Uit de evaluatie blijkt dat sprake is van een afname van de geluidbelasting in Nieuw-Vennep en een toename in het noordwestelijke deel van Hoofddorp. Ten gevolge van de nieuwe geluidbelasting is de 48 Lden-contour licht verschoven, wat leidt tot een stijging van het aantal ernstig gehinderden binnen deze contour. Uit het onderzoek van Motivaction is geen significant effect gebleken op de ervaren geluidhinder in het gehele onderzoeksgebied. In Nieuw Vennep is de ervaren geluidhinder afgenomen.

Op de vliegoperatie heeft het experiment geen effect gehad. Het is voor de B737's van KLM technisch goed mogelijk gebleken om met grotere precisie bochten te vliegen. Deze techniek is daarmee in principe ook toepasbaar op andere routes. Het experiment heeft volgens inschatting van experts van Schiphol geen effect op de ligging van de contouren voor externe veiligheid. Indien besloten wordt tot invoering van deze maatregel dan is nader onderzoek naar de eventuele gevolgen voor ruimtelijke ordening noodzakelijk.

De CROS heeft geadviseerd het experiment Hoofddorp–Nieuw Vennep te verlengen, waarbij de eventuele negatieve effecten voor de wijk Floriande zullen worden afgezet tegen de positieve effecten elders in Hoofddorp en in Nieuw Vennep. Hierna zal de gemeente Haarlemmermeer een bestuurlijke afweging maken of deze effecten acceptabel zijn. Wanneer de effecten door de gemeente Haarlemmermeer acceptabel zijn bevonden, adviseert CROS deze maatregel zonder verdere voorwaarden definitief in te voeren.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

De minister van VROM en ik hebben besloten het experiment in lijn met het advies met een jaar te verlengen. Afhankelijk van de uitkomst van de te maken bestuurlijke afweging door de gemeente Haarlemmermeer wordt de maatregel in het LVB opgenomen.

Verlengen gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures

Het experiment houdt in dat alle straalvliegtuigen de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures ook tussen 6:00 en 6:30 uur zullen gebruiken.

Uit de evaluatie van het experiment blijkt dat sprake is van een afname van het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapgestoorden. De KLM heeft aangegeven dat hun punctualiteit in de vroege ochtend als gevolg van het experiment is gedaald. De KLM heeft daarom maatregelen getroffen om de vertragingen tegen te gaan. Het experiment heeft volgens inschatting van experts van Schiphol geen effect op de ligging van de contouren voor externe veiligheid. Langdurige effecten op de ruimtelijke ordening zijn er niet vanwege het eindige karakter van deze maatregel.

De CROS heeft geadviseerd het experiment «verlengen gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures» met een jaar te verlengen conform de geldende afspraken met de luchtvaartsector hierover dat de maatregel onvoorwaardelijk eindigt in 2010¹. De sector zal in die tijd een voorstel doen voor een alternatieve maatregel die recht doet aan het doel van het Convenant Hinderbeperking.

De minister van VROM en ik hebben op basis van de evaluatie, de adviezen van de CROS en afspraken aan de Alderstafel besloten het experiment met een jaar te verlengen in afwachting van afspraken over een alternatieve maatregel.

Vijf routewijzigingen

Uit de evaluatie blijkt dat voor drie van de vijf routemaatregelen, namelijk a (maatregel 4 uit het convenant), b (maatregel 6 uit het convenant) en c (maatregel 8 uit het convenant) nauwelijks sprake is van een effect op het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden. Het gaat om routes die relatief weinig gebruikt worden. Voor deze routewijzigingen is wel vastgesteld dat deze conform afspraken worden gevlogen en is zichtbaar dat de beoogde bundeling met bestaande routes en het verminderd vliegen boven bewoond gebied is bereikt.

Maatregel d

Uitvliegroute ter hoogte van IJmond, BERGI en GORLO route vanaf de Polderbaan (36L) (maatregel 9 uit het convenant) heeft geleid tot een afname van het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 Lden contour en een afname van het aantal woningen binnen de 58 Lden contour. Het experiment heeft volgens inschatting van experts van Schiphol geen effect op de ligging van de contouren voor externe veiligheid. Evenmin is er een effect op de ligging van de ruimtelijke contouren.

Maatregel e

Uitvliegroutes ter hoogte van Amsterdam, LEKKO en LOPIK routes vanaf de Polderbaan (36L) (maatregel 19a uit het convenant) heeft geleid tot een verschuiving van de geluidbelasting. De geluidbelasting is in Amsterdam afgenomen. Binnen de berekende 48 Lden contour is het aantal ernstig gehinderden toegenomen. Het positieve effect in Amsterdam valt in deze

¹ Zie kamerstuk 29 665, nr. 77.

berekening buiten de genoemde contour en telt daarom niet mee voor het effect op het aantal ernstig gehinderden. Het experiment heeft volgens inschatting van experts van Schiphol geen effect op de ligging van de contouren voor externe veiligheid.

Uit het geluidervaringsonderzoek van Motivaction blijkt een licht positief effect als gevolg van dit experiment.

De CROS adviseert in haar brief van 22 september 2008 de maatregelen a, b, c en d definitief in te voeren.

Met betrekking tot maatregel e adviseert de CROS deze maatregel met een jaar te verlengen. Hiervoor zijn drie redenen. Ten eerste werden er grote positieve effecten verwacht die nog niet uit de evaluatie blijken. Ten tweede geeft de evaluatie geen eensluidend beeld van de resultaten in positieve danwel negatieve richting. En ten derde heeft het gebied waarvoor deze maatregel is bedacht, met name Amsterdam en omgeving, veel last ondervonden als gevolg van de maatregel parallel starten, waardoor de effecten naar alle waarschijnlijkheid negatief zijn beïnvloed.

De minister van VROM en ik hebben op basis van de evaluatie en het advies van de CROS besloten de experimenten a t/m d te verlengen en de maatregelen in de eerstvolgende wijziging van het LVB op te nemen. Met betrekking tot experiment e «Vanaf de Polderbaan SID aanpassing LEKKO/LOPIK», hebben wij besloten dit experiment een jaar te verlengen voor nader onderzoek.

In het advies van CROS vragen de bewoners aandacht voor het feit dat er op dit moment geen instrumenten beschikbaar zijn om de prestaties (het volgen van de routes in het buitengebied, buiten de handhavingspunten en boven de 3000 voet) op genoemde routes te volgen. Zij hebben namelijk de wens geuit dat genoemde prestaties in de toekomst op verhoudingsgewijs hetzelfde niveau blijven als tijdens de uitvoering van het experiment.

Actuele route informatie is beschikbaar via onder meer *www.bezoek-bas.nl*. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat de routes in de toekomst anders gevlogen zouden gaan worden.

Microklimaat Rijsenhout

Voor microklimaat Rijsenhout zijn de vertrekroutes vanaf de Kaagbaan (baan 24) in zuidoostelijke richting aangepast. De routewijzigingen hebben geleid tot een meer geconcentreerd patroon van vluchtpaden, dat beter om de woonkern Rijsenhout loopt.

Uit de evaluatie blijkt dat sprake is van een afname van de geluidbelasting in Rijsenhout en een toename in Leimuiden. Het experiment heeft volgens berekeningen van NLR geleid tot een stijging van het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 Lden contour, waarbij het NLR heeft aangetekend dat deze stijging niet volledig aan het experiment is toe te wijzen (zie voor verdere toelichting paragraaf 11.3 uit het bijgevoegde evaluatierapport). De operationele werkbaarheid is voor de luchtverkeersleiding voldoende. Het experiment heeft volgens inschatting van experts van Schiphol geen effect op de ligging van de contouren voor externe veiligheid en ruimtelijke ordening.

De CROS heeft geadviseerd deze maatregel definitief in te voeren. De ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer hebben besloten het experiment te verlengen en de maatregel in de eerstvolgende wijziging van het LVB definitief vast te leggen.

Parallel starten

Over het experiment parallel starten kunnen wij u mededelen dat de eerste fase is afgerond en het experiment daarmee is beëindigd. Dit betekent dat na een periode van enkele maanden waarin de Zwanenburgbaan intensief gebruikt is voor het testen van de vaste uitvliegroutes er op dit moment weer met name vanaf de Polderbaan wordt gevlogen zoals gebruikelijk was voorafgaand aan de start van het experiment. De met het experiment gepaard gaande extra overlast voor de regio's die onder de (tijdelijke) uitvliegroutes van de Zwanenburgbaan liggen, is hiermee ook beëindigd. Voor het traject parallel starten worden nu de volgende stappen ingezet waaronder het verder optimaliseren van de route in samenspraak met de omgeving.

Vervolgstappen

Voor alle experimenten, behalve het experiment parallel starten, geldt dat de lopende ministeriële regelingen met een jaar worden verlengd. Hiervoor wordt vóór de start van het nieuwe gebruiksjaar een wijzigingsregeling gepubliceerd. Over deze regeling zal ik u te zijner tijd informeren.

Voor de experimenten waarover wij hebben besloten ze definitief in te voeren wordt het LVB aangepast. Het gaat dan om aanpassingen aan de grenswaarden in de handhavingsunten en in enkele gevallen om aanpassingen aan luchtverkeerswegen die het blijvend uitvoeren van de aangepaste routes mogelijk maakt.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings