



> Retouradres Postbus 20904 2500 EX Den Haag

G.J. van de Lagemaat
Sportlaan 89
1431 HX Aalsmeer

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid**

Luchtvaart
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Contactpersoon

T 070 456 6480
F 070 456 6750

Ons kenmerk

IenM/BSK-2015/233374

Bijlage

Datum **26 NOV. 2015**
Betreft Extreme en onevenredige groei aantal vluchten
Aalsmeerbaan.

Geachte heer van de Lagemaat,

Hierbij bevestig ik de ontvangst van uw brief, d.d. 18 oktober 2015, waarin u met verwijzing naar de prognosegetallen in bijlage 2 bij het Aldersakkoord constateert dat een onevenredige groei van de vliegtuigbewegingen naar de Aalsmeerbaan gaat. Ook is het u opgevallen dat de primaire banen een relatief klein deel (beide banen samen ongeveer een kwart) van de totale groei voor hun rekening nemen. U geeft aan dat het aantal vluchten over één baan, de secundaire Aalsmeerbaan ruimschoots meer groeit dan het aantal vluchten over de beide primaire banen (Polderbaan en Kaagbaan) samen.

In u brief verzoekt u om een oplossing waarbij de Aalsmeerbaan minder extreem en op meer evenredige wijze met de voorgenomen groei wordt belast door:

1. Het aantal vluchten over de Aalsmeerbaan terug te brengen en dit te laten beoordelen door een onafhankelijk, niet Nederlands adviesbureau. U heeft berekend dat 73.400 vliegbewegingen (waarvan maximaal 42.500 starts) gezien de voorgenomen groei van Schiphol een redelijk maximum is;
2. Geen zware intercontinentale- en cargovluchten over de Aalsmeerbaan toe te staan;
3. De Aalsmeerbaan alleen tussen 07.00-22.00 te gebruiken en zo veel mogelijk beperken van het aantal vluchten over de Aalsmeerbaan tussen 7:00-8:00 uur en 21:00-22:00 uur.

Daarnaast verzoekt u om de geluidsoverlast te blijven monitoren door de zogenaamde handhavingspunten in de kwetsbare woonwijken in het nieuwe stelsel te continueren als observatiepunten en hierover te rapporteren naar de Tweede Kamer. Tot slot, geeft u in u brief aan ervan uit te gaan dat ik voor gedupeerden rond de Aalsmeerbaan een goede compensatieregeling tref, zodat u de mogelijkheid krijgt elders te gaan wonen.

In reactie op u brief wil ik benadrukken dat het beleid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu er op is gericht de ontwikkeling van de mainport Schiphol met zo min mogelijk hinder gepaard te laten gaan.

Dit heeft onder andere geresulteerd in het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor de luchthaven Schiphol. Kernpunt van het nieuwe stelsel is dat er op Schiphol niet meer banen worden ingezet dan voor de operatie noodzakelijk is en dat die banen worden ingezet die de minste hinder opleveren. Dat heeft er onder meer toe geleid dat precies is voorgeschreven wanneer er een extra start- en/of landingsbaan mag worden ingezet en welke volgorde van in te zetten baancombinaties daarbij moet worden gehanteerd (afhankelijk van het tijdstip van de dag en de meteorologische en operationele omstandigheden). De Aalsmeerbaan wordt in het nieuwe stelsel ingezet conform de baangebruiksregels van het nieuwe stelsel. Voor uw omgeving heeft dit als grote voordeel dat de Kaagbaan als preferente baan wordt ingezet en de Aalsmeerbaan volgt zodra dit nodig is voor het afhandelen van het verkeer. Onnodige inzet van de Aalsmeerbaan wordt hiermee voorkomen. Op termijn zal als gevolg van de groei van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol de inzet van de secundaire banen in het algemeen toenemen, dus ook de inzet van de Aalsmeerbaan. Daarbij zullen de secundaire banen een groter deel van de toekomstige groei moeten opvangen omdat de primaire banen vollopen.

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid**
Luchtvaart

Ons kenmerk
IenM/BSK-2015/233374

U verwijst in uw brief naar bijlage 2 van het Aldersadvies van 8 oktober 2013, waarin de resultaten van een onderzoek naar de haalbaarheid van 510.000 vliegtuigbewegingen worden gepresenteerd. De 510.000 studie is door onderzoeksbureau To70 en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) uitgevoerd. Inmiddels is een grens aan het aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer tot en met 2020 van 500.000 overeengekomen. Ik onderschrijf de resultaten van het onderzoek dat in het kader van het Aldersadvies is uitgevoerd.

In het onderzoek is onder andere gekeken naar het baangebruik dat nodig is om 510.000 vliegtuigbewegingen af te handelen en het gebruik van de verschillende individuele banen daarbij. Uit dit onderzoek volgt onder andere dat de Aalsmeerbaan bij de ontwikkeling naar 510.000 bewegingen vaker, langer (meer uur aaneengesloten) en intensiever (meer bewegingen per uur) als tweede start-/landingsbaan zal worden ingezet. Daarbij blijven tussen de start- en landingspieken perioden dat de baan niet wordt ingezet, maar deze perioden zullen korter worden. In het onderzoek wordt onder meer geconcludeerd dat de groei naar 470.000 bewegingen veelal nog op de primaire start- en landingsbanen kan worden opgevangen. De groei van 470.000 naar 510.000 bewegingen zal voornamelijk op de secundaire banen terecht komen.

Het gebruik van de Aalsmeerbaan wordt bij 510.000 vliegtuigbewegingen verwacht toe te nemen tot circa 55.300-69.400 starts per jaar (29.000-52.000 in de afgelopen jaren) en 26.600-39.600 landingen per jaar (19.000-28.000 in de afgelopen jaren). Zoals eerder in deze brief vermeld is tot en met 2020 een grens van 500.000 vliegtuigbewegingen overeengekomen. De bandbreedte in de aantallen is het directe gevolg van de weersomstandigheden die van jaar tot jaar verschillend zijn. De 510.000 studie laat zien dat de bandbreedte van het totaal aantal bewegingen op de Aalsmeerbaan en Zwanenburgbaan zal toenemen bij een verdere groei van Schiphol maar dat deze bandbreedte nog altijd substantieel onder de bandbreedte van het aantal bewegingen op de preferente Kaagbaan en Polderbaan blijft. Bij de berekeningen is uitgegaan van een verkeersafhandeling conform de regels van het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Uw mening dat hier sprake zou zijn van een 'weeffout' in het Aldersakkoord deel ik dan ook niet.

In reactie op de voorstellen die u doet in uw brief wil ik u verwijzen naar de bevindingen uit het rapport van de taskforce Zuidoosthoek. De Zuidoosthoek heeft betrekking op het grondgebied van de gemeenten Aalsmeer, Uithoorn en een deel van Amstelveen. Dit rapport kunt u vinden op <http://omgevingschiphol-assets.s3-eu-west-1.amazonaws.com/wp-content/uploads/2015/11/02162452/Rapport-taskforce-Zuidoosthoek.pdf>

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid**
Luchtvaart

Ons kenmerk
IenM/BSK-2015/233374

Conform de opdracht van de Alderstafel heeft de taskforce de eerder ingediende voorstellen opnieuw tegen het licht gehouden. De werkgroep heeft daarnaast onderzocht of het mogelijk is te komen tot nieuwe voorstellen voor mogelijke hinderbeperking. Voor de Aalsmeerbaan zijn dertien mogelijke hinderbeperkende maatregelen onderzocht en beoordeeld op de effecten en de haalbaarheid. Het gaat om de volgende maatregelen:

- 1) Later inzetten van de Aalsmeerbaan als tweede startbaan in de ochtend;
- 2) Bijzetten van de Kaagbaan buiten de daglichtperiode;
- 3) Intensiever gebruik van de Kaagbaan op momenten dat de Kaagbaan en Aalsmeerbaan beide zijn ingezet, met name in de ochtendperiode;
- 4) Eerder terug naar inzet van alleen de Kaagbaan aan het eind van de laatste startpiek van de dag;
- 5) Segregatie van het verkeer op gewicht;
- 6) Het toepassen van een vaste bochtstraal op de routes die na de start een 90-graden bocht maken richting het oosten;
- 7) Het verplaatsen van het waypoint (rotepunt als onderdeel van te volgen vliegpad) EH037 naar het noorden;
- 8) Het toepassen van een S-bocht op de route naar het oosten;
- 9) Vertrekroutes die ten noorden van Uithoorn lopen, in het vervolg tussen Aalsmeer / Kudelstaart en Uithoorn laten lopen;
- 10) Zie maatregel 9, maar dan enkel voor de zwaardere vliegtuigen die uitwaaiëren over Uithoorn;
- 11) Vertrekroutes Aalsmeerbaan richting het zuiden rechtuit laten lopen;
- 12) Intersectiestarts Aalsmeerbaan voorkomen: zoveel mogelijk aan het begin van de baan starten;
- 13) Hanteren van een langer startinterval tussen twee opeenvolgende vliegtuigen.

De bevindingen ten aanzien van de bovengenoemde maatregelen kunt u in de rapportage voor de Zuidoosthoek terugvinden. In het rapport wordt geconcludeerd dat de enige maatregel die na beoordeling van de effecten en haalbaarheid voor een vervolgonderzoek in aanmerking komt de maatregel betreft waarbij het waypoint EH037 voor uitvliegroutes vanaf de Aalsmeerbaan (18L) naar het noorden (van Uithoorn) wordt verplaatst.

Handhavingspunten en nieuwe stelsel

In het nieuwe geluidsstelsel voor de luchthaven Schiphol worden de grenswaarden voor de geluidbelasting vervangen door regels voor strikt geluidpreferent baangebruik. Het tegelijkertijd behouden van de handhavingspunten is niet mogelijk. Het waren destijds de handhavingspunten die leidden tot de perverse effecten en daarom voor de Kamer aanleiding waren om over te gaan op een nieuwe stelsel zonder handhavingspunten. Het verplaatsen van verkeer van een preferente naar een minder preferente baan om te voorkomen dat een grenswaarde wordt overschreden leidt in de praktijk immers tot meer hinder voor de omgeving. Uiteraard is van belang om richting de omgeving transparant te zijn over de banen die worden ingezet bij de afhandeling van het vliegverkeer.

Hieraan wordt invulling gegeven door vooraf de geluidsbelasting te voorspellen in de Gebruiksprognose en deze achteraf te monitoren bij de evaluatie van de gebruiksprognose. Ook zal via het "Verslag van de dag" inzicht worden gegeven in de daadwerkelijke afhandeling van het vliegverkeer. Ten behoeve van de informatievoorziening aan omwonenden van de luchthaven in relatie tot geluidsoverlast gebruikt Schiphol het Noise Monitoring System (NOMOS). Dit geluidmeetsysteem van Amsterdam Airport Schiphol meet op een objectieve manier het vliegtuiggeluid in woongebieden rondom de luchthaven. De metingen worden op dit moment uitgevoerd met 31 meetposten.

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid**
Luchtvaart

Ons kenmerk
IenM/BSK-2015/233374

Schadeschap Schiphol

Het Schadeschap luchthaven Schiphol is verantwoordelijk voor de afhandeling van verzoeken om schadevergoeding rondom de luchthaven Schiphol. Het Schadeschap is belast met de behandeling van verzoeken om schadevergoeding die verband houden met het Luchthavenindelingbesluit Schiphol en het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. Dit is vastgelegd in de Gemeenschappelijke Regeling Schadeschap Luchthaven Schiphol. De schades waarvoor u een beroep kunt doen op het Schadeschap zijn te verdelen in twee categorieën, te weten planschadevergoeding en nadeelcompensatie. Ik merk hierbij op dat verzoeken om schadevergoeding in behandeling worden genomen nadat, conform artikel 8.31 van de Wet luchtvaart, 300 euro aan leges is betaald. Dit bedrag krijgt u niet terug indien het schadeverzoek wordt afgewezen. Meer info kun u vinden via <http://www.schadeschap.nl/>

Stichting Leefomgeving Schiphol

Voor die gebieden waar de hinder als gevolg van luchtvaartactiviteiten ook met hinderbeperkende maatregelen niet kan worden weggenomen, is het volgens de partijen aan de Alderstafel gewenst om de leefkwaliteit in stand te houden, dan wel te verbeteren. Schiphol, de Provincie Noord-Holland en het Rijk hebben zich conform de afspraken uit het akkoord van 2008 uitgesproken om 30 miljoen euro aan financiële middelen voor een Tweede Tranche ter beschikking te stellen. Alvorens tot uitvoering van deze tweede fase over te gaan, zijn de partijen zich momenteel, op grond van ervaringen uit de eerste fase, aan het beraden op welke wijze en met welke programma's de leefbaarheid in de omgeving het meest effectief kan worden bevorderd. Naar verwachting is hier in de loop van volgend jaar meer over bekend.

Hoewel ik de geluidsoverlast die u ervaart als gevolg van het gebruik van de Aalsmeerbaan niet weg kan nemen hoop ik uw brief naar tevredenheid te hebben beantwoord.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
Namens deze,

DE DIRECTEUR LUCHTVAART,

Drs. R.W. Huijser