

Aan

De minister van Verkeer & Waterstaat, de heer C.
Eurlings, en
De minister van VROM, mevrouw J. Cramer

Groningen, 10 december 2008

Geachte ministers,

Nadat ik u op 1 oktober het advies van de Alderstafel heb aangeboden, is er hard gewerkt aan de vastlegging van de in het advies gemaakte afspraken in drie convenanten én de definitieve afronding van onderzoeksrapporten die ten grondslag hebben gelegen aan de keuzes in het Aldersadvies. Graag bied ik u hierbij de ondertekende convenanten en rapporten aan die horen bij mijn briefadvies van 1 oktober 2008 over de toekomst van Schiphol en de regio.

Convenanten

In mijn brief van 1 oktober heb ik een nadere toelichting gegeven op het proces waarin het advies tot stand is gekomen. De convenanten zijn opgesteld en juridisch getoetst door de ondertekenende partijen. De convenanten Hinderbeperking en Omgevingskwaliteit zijn getekend door de luchtvaartpartijen, de lokale en regionale bestuurders en het Rijk. Het convenant waarin het Rijk afspraken maakt met Schiphol Group over selectiviteit draagt de naam 'Behoud en versterking mainport functie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol' en wordt alleen door u en de luchthavenexploitant getekend. Voor alle convenanten geldt dat alle delegaties, inclusief de bewonersdelegatie, actief betrokken zijn geweest bij het opstellen van de convenanten.

Het convenant 'Hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn' kent een belangrijke bijlage. Net als in de korte termijn is door de luchtvaartpartijen in overleg met de anderen een boekwerk opgesteld met daarin alle onderzochte maatregelen en hun effecten. Naast uitleg over de maatregelen die in het convenant zijn opgenomen, geeft het rapport tevens een goed beeld van de redenen waarom bepaalde maatregelen voor 2020 niet ingevoerd kunnen worden.

Ook bij het convenant Behoud en versterking mainport functie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol is een verkenning naar mogelijke selectiviteitsmaatregelen als bijlage bij het convenant opgenomen. De slotcoördinator, de heer Van der Zee heeft een commissie geleid die naar mogelijkheden voor selectiviteit heeft gekeken, samen met het Rijk en de sectorpartijen. De belangrijkste bevindingen op basis van dit rapport vormen integraal onderdeel van het advies.

De specifieke afspraken over in te zetten maatregelen op basis van het Aldersadvies zijn vertaald in het convenant.

Onderzoeksrapporten

In het advies van de Alderstafel is melding gemaakt van een aantal onderzoeken die ten grondslag hebben gelegen aan de advisering. De definitieve rapportages vindt u bijgesloten.

De onderzoeken zijn alle uitgevoerd ter ondersteuning van de gesprekken aan de Alderstafel. Enkele onderzoeken hebben geleid tot een zelfstandig rapportage, andere zijn onderdeel geweest van de beraadslagingen of vormen een integraal onderdeel van de Strategische Milieuverkenning. Dit laatste geldt onder meer voor de netwerkvisie en de netwerkeffectanalyse. Alle relevante informatie of besluitvorming op basis van de inzichten uit de rapporten en de daarbij gevoerde gesprekken, heb ik, gehoord de partijen, verwerkt in mijn advies.

Per onderzoeksrapport geef ik graag nog een nadere toelichting over het doel, de rol in het proces en de betekenis voor het advies.

Strategische Milieuverkenning

De Strategische Milieuverkenning van Schiphol Group en de Luchtverkeersleiding Nederland is in de plaats gekomen van een formele Milieu-effectrapportage, zoals ook reeds gemeld in mijn advies van 1 oktober.

Het rapport biedt een goed overzicht van de effecten op hinder, ruimtelijke ordening, externe veiligheid en het netwerk van verschillende alternatieven voor het gebruik van de luchthaven die onderzocht en besproken zijn aan de Alderstafel. In een laatste hoofdstuk zijn vervolgens op hoofdlijnen de milieuconsequenties van het bereikte akkoord aan de Alderstafel beschreven. De visie op het netwerk en de netwerkeffectanalyse vormt een integraal onderdeel van de Strategische Milieuverkenning. Die informatie is samen met de milieuconsequenties van de alternatieven input geweest voor de quick scan maatschappelijke kosten en baten analyse.

Second Opinion naar de mogelijkheden voor de invoering van CDA's (continuous descent approaches) op Schiphol

In aanvulling op het onderzoek in het kader van de Strategische Milieuverkenning is op verzoek van de bewonersdelegatie aan de Alderstafel in juli en augustus 2008 een second opinion uitgevoerd door het Engelse bureau Helios om meer zicht te krijgen op de mogelijkheden voor het invoeren van CDA's (ofwel glijvluchten) op Schiphol. Het rapport is tot stand gekomen onder begeleiding van een commissie bestaande uit de verschillende delegaties van de Alderstafel, aangevuld met een expert vanuit Eurocontrol. Specifiek is in het onderzoek bekeken of, en zo ja hoe, op Schiphol meer CDA's mogelijk zijn binnen het huidige operationeel stelsel (in het jargon het 2+1 baangebruik).

Nadat het rapport is opgeleverd, is door de begeleidingscommissie onder mijn leiding geconcludeerd dat onder een aantal voorwaarden een begin met CDA vliegen in de rustige avonduren mogelijk moet zijn. Luchtverkeersleiding Nederland heeft apart bevestigd dat zij dit belangrijke ontwikkeltraject in wil gaan. In het advies hebben de partijen op basis van het onderzoek en de aan de hand daarvan gevoerde gesprekken uiteindelijk de keuze voor CDA's in combinatie met het huidige 2+1 baangebruik gemaakt. Het rapport heeft daarmee haar werk gedaan.

Nader onderzoek naar uitvliegroutes vanaf de Kaagbaan en de Aalsmeerbaan

Dit onderzoek betrof een aanvulling op het onderzoek naar mogelijke verbeteringen van de uitvliegroutes vanaf de Kaagbaan en de Aalsmeerbaan in het kader van de Strategische Milieuverkenning. Het onderzoek is uitgevoerd door NLR in opdracht van de bestuurders aan de Alderstafel. NLR heeft op verzoek van de bestuurders een aantal extra varianten van route-aanpassingen onderzocht voor de uitvliegroutes vanaf de beide banen. Daarbij bleek dat er kansen zijn voor hinderbeperking, maar dat niet alle onderzochte varianten zonder meer binnen de criteria voor gelijkwaardige bescherming passen.

Op basis van het onderzoek en de gehouden besprekingen is in het advies afgesproken dat vanwege de kansen voor hinderbeperking voorstellen voor een experiment voor aanpassing van de uitvliegroutes van beide banen kan worden ontwikkeld. Daarbij moet worden geoptimaliseerd op hinder, piekruurcapaciteit en efficiency en ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden.

De quick scan maatschappelijke kosten- en baten analyse

De hoofdconclusies van de quick scan zijn overgenomen in het advies. Relevant om te melden is dat de onderzochte alternatieven allen uitgaan van de marktverwachting zoals deze aan het begin van het proces door de sectorpartijen is afgegeven. In de loop van het adviestraject is deze door de sector bijgesteld. Het was echter niet meer mogelijk deze in de berekeningen mee te nemen. Wel zijn er kwalitatief uitspraken over gedaan en is door de luchtvaartpartijen nagegaan welke netwerkconsequenties de uiteindelijke variant heeft.

De quick scan analyse is volgend aan het proces en aan het onderzoek in het kader van de Strategische Milieuverkenning en naar de netwerkeffecten uitgevoerd. Daarbij is de leidraad 'overzicht effecten infrastructuur' (OEI) zoveel als mogelijk gevolgd. Op een aantal plaatsen is op verzoek van participanten aan de Alderstafel in de quick scan een verbijzondering gemaakt of effecten nader toegelicht en kwalitatief beschreven. Naast de werkelijke grootheden zoals aantallen vliegtuigbewegingen, de werkgelegenheid en aantallen geluidbelaste woningen en gehinderden, zijn de effecten via kengetallen gemonetariseerd.

Ik vertrouw u hiermee te hebben geïnformeerd over alle rapporten en onderzoeken die behulpzaam zijn geweest bij het tot stand komen van het advies over de toekomst van Schiphol en de regio voor de middellange termijn.

Hoogachtend,

Hans Alders

Bijlagen bij deze brief

- Het Convenant Hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn, inclusief bijlagen waaronder de rapportage met indicatieve beschrijving van hinderbeperkende maatregelen Schiphol voor de middellange termijn.
- Het Convenant Omgevingskwaliteit met bijbehorende bijlagen.
- Het Convenant Behoud en versterking mainport functie en netwerkwaliteit luchthaven Schiphol, inclusief de verkenning naar maatregelen voor een selectieve ontwikkeling van de luchthaven Schiphol van de Commissie Selectiviteit

- De Strategische Milieuverkenning van Schiphol Group en de Luchtverkeersleiding Nederland (najaar 2008).
- Het nader onderzoek van NLR naar de uitvliegroutes van de Kaagbaan en de Aalsmeerbaan ("Effecten van routeverleggingen Schiphol voor de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Haarlemmermeer en Uithoorn", NLR-CR-2008-517)
- De second opinion van Helios naar de mogelijkheden tot invoering van CDA's op de luchthaven Schiphol (d.d. 8 september 2008).
- Een quick scan analyse van de kosten en baten van opties voor Schiphol en de regio op de middellange termijn (Desicio i.s.m. Louter en SEO, 4 september 2008).