

Vergaderjaar 2006–2007

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 59

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 juni 2007

Vandaag ben ik door de vaste kamercommissie van Verkeer en Waterstaat verzocht om, mede namens de minister van VROM, schriftelijk kenbaar te maken hoe mijn reactie is op:

1. Het advies van de Commissie m.e.r. ten behoeve van de Richtlijnen voor het MER.
2. Hoe bewoners aankijken tegen het advies van de Alderstafel.

1. Reactie op advies Commissie m.e.r. t.b.v. Richtlijnen MER

Het advies van de Commissie m.e.r. heeft betrekking op de richtlijnen voor het MER en nog niet op het MER zelf. Hierop wordt in later stadium nog advies gegeven.

1. Met betrekking tot zorgvuldige procedure: de opmerking van de commissie is dat er al conclusies getrokken worden over het MER voordat de richtlijnen zijn vastgesteld. Ik zal de procedure zorgvuldig doorlopen, zoals ik ook in mijn brief van 25 juni (29 665, nr. 49) aan de Kamer heb uiteengezet. Eerste stap is het vaststellen van de gelijkwaardigheidscriteria. De stap die hierna volgt is het vaststellen van de richtlijnen voor het MER korte termijn. Vervolgens zal op basis hiervan het MER onderzoek worden afgerond door Schiphol en LVNL. Het ontwerp-LVB wordt na de zomer voorgelegd aan de Tweede Kamer en voor advies aan de Commissie m.e.r.. Uiteindelijk zal de Raad van State zich nog buigen over het ontwerp-LVB. De commissie vraagt ook om te toetsen of de nieuwe criteria gelijkwaardig zijn met de «oude» criteria. Ik heb in het overleg met de Kamer op 7 juni 2007 reeds toegezegd de uitkomsten van de MER ook te willen toetsen aan de oude criteria. De uitkomsten zullen in het MER worden opgenomen.
2. De vraag waarom er binnen de bestaande milieugrenzen niet de beoogde 500 000 maar 400 000 vliegtuigbewegingen passen, neem ik over in de richtlijnen.
3. Punt van onjuiste emissiegegevens zodat verschillen tussen rekenresultaten en werkelijkheid kleiner worden: Commissie Deskundigen

Vliegtuiggeluid heeft op verzoek van kabinet uitgebreid onderzoek gedaan naar mogelijkheden om te meten voor handhaving en heeft in dat kader ook resultaten van metingen vergeleken met berekeningen. De CDV concludeert dat gemeten geluidniveaus in het algemeen hoger uitvallen dan berekende geluidniveaus. De CDV benadrukt dat deze verschillen worden veroorzaakt door zowel het rekenen als het meten. De CDV stelt nadrukkelijk dat er drie dingen zijn: rekenen, meten en de werkelijkheid. De CDV waarschuwt voor de populaire misvatting «meten is weten». De Commissie m.e.r. lijkt wel uit te gaan van de stelling dat meten leidt tot het kennen van de werkelijkheid. Het rekenen met andere invoergegevens of andere rekenmodellen geeft andere uitkomsten.

Mede naar aanleiding van CDV-advies en de eerdere adviezen van de Commissie, heeft het kabinet in het kabinetstandpunt Schiphol besloten om te onderzoeken of met behulp van metingen de rekenmodellen kunnen worden verbeterd. Het kabinet vindt het van belang hierbij aansluiting te zoeken bij de Europese ontwikkelingen. Het kabinet is dan ook van mening dat het niet gewenst is om vooruitlopend op Europese regelgeving tussentijds, voor de periode van enkele jaren, het rekenmodel te veranderen. Dit is namelijk geen eenvoudige opgave. Het project wat hier invulling aan moet geven is gestart.

De Commissie heeft veel opmerkingen gemaakt over zowel het MER korte termijn als het MER middellange termijn. Deze opmerkingen zal ik meenemen in de richtlijnen.

2. Hoe kijken bewoners aan tegen het advies van de Alderstafel

Bij de opzet van de Alderstafel is uitgebreid stil gestaan bij de vraag: hoe kan de omgeving van Schiphol zo goed mogelijk vertegenwoordigd worden? Na gesprekken met alle betrokkenen is besloten om de omgeving aan de Alderstafel te laten vertegenwoordigen door zowel de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) als door de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS). Ook de Tweede Kamer hechtte aan betrokkenheid van zowel de BRS als de CROS.

Met de BRS is afgesproken dat zij zorg zouden dragen voor de betrokkenheid van hun achterban (dat zijn alle provincies en gemeenten rond Schiphol). En met de CROS is afgesproken dat zij voor de betrokkenheid zouden zorgen van de bewonersplatforms.

Aan beide organisaties is gevraagd om maximaal 4 vertegenwoordigers af te vaardigen. Zowel de BRS als de CROS zijn dus met 4 personen vertegenwoordigd.

De luchtvaartsector is vertegenwoordigd door totaal 6 personen (2 personen namens Schiphol, 2 namens KLM en 2 namens LVNL). De vraag wie namens de BRS en de CROS afgevaardigd zouden worden, is aan de betreffende organisaties zelf overgelaten.

De bewonersdelegatie aan de Alderstafel heeft mij laten weten akkoord te zijn met het advies dat door de heer Alders aan mij is uitgebracht. De bewoners wijzen erop, en ik ben het met deze interpretatie eens, dat het korte termijnprobleem van Schiphol (de dreigende overschrijding van een aantal handhavingspunten) wordt opgelost door grenswaarden in het LVB aan te passen. Dit via de gebruikelijke stappen die daarvoor gezet moeten worden zoals het vaststellen van de richtlijnen en het aanvaarden van de MER en op basis van een scenario van maximaal 480 000 vliegtuigbewegingen in 2010. De verhoging van de grenswaarden zal niet meer bedragen dan voor dit scenario noodzakelijk is, bij een overschrijdings-

kans van 12%. Ik zal de berekeningen die de sector hiervoor aanlevert in het MER voor een onafhankelijke toets voorleggen aan het bureau Adecs.

Ik hecht eraan dit hierbij te benadrukken omdat uit berichtgeving de indruk zou kunnen ontstaan dat het de bedoeling zou zijn om Schiphol zo snel mogelijk te laten groeien naar 480 000 vliegbewegingen. Dat is onjuist.

De suggestie dat de bewonersdelegatie onder druk akkoord is gegaan met het advies van de heer Alders wordt door de bewonersdelegatie van de hand gewezen.

Wat betreft het punt van de platforms over het punt van de actualisering van de gelijkwaardigheidscriteria verwijs ik naar kamervraag 23 die u gisteren toegezonden is (29 665, nr. 50). Bijgaand nogmaals het meest relevante gedeelte van de tekst van het antwoord:

«Met de verbeterde routemodellering komt het aantal woningen binnen de 35Ke-contour op 10 800 in plaats van 10 000, dus 800 woningen meer. Het aantal woningen binnen de 26 dB(A) Laeq contour (binnengebied) voor de nacht komt uit op 6000 woningen in plaats van 6900, dus 900 woningen minder. De overige criteria komen hoger uit waaronder ook het aantal slaapgestoorden in het buitengebied.»

In Artikel XII lid c) van de Wet luchtvaart staat: *«De 35 Ke-contour omvat maximaal 10 000 woningen, vastgesteld overeenkomstig de wijze waarop dit aantal in de PKB Schiphol en Omgeving is vastgesteld»*. De criteria voor gelijkwaardigheid zijn daarmee gekoppeld aan de wijze van berekening. Als de wijze van berekening verandert (in dit geval door de nieuwe routemodellering), heeft dit een verhoging van 800 voor het maximum aantal woningen in de 35Ke-contour tot gevolg. Daarentegen daalt het maximaal aantal woningen met hoge geluidbelasting in de nacht met 900 woningen in het binnengebied.

De andere geopperde optie, het terugschalen van het verkeersvolume overdag zodat het aantal woningen binnen de 35 Ke uitkomt op 10 000, is in strijd met de randvoorwaarde zoals geformuleerd in het Kabinetsstandpunt Schiphol dat de actualisering niet mag leiden tot meer of minder groeiruimte voor de luchtvaart.

Wat betreft het punt van de platforms over de meteo verwijs ik u tevens naar de beantwoording van de kamervragen 25 juni 2007 hierover.

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