

Vergaderjaar 2007–2008

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 80

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 januari 2008

Met deze brief wil ik u, mede namens de minister van VROM, graag informeren over de uitkomsten van de contra-expertise door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) over de actualisatie van de gelijkwaardigheidscriteria. Bijgaand doe ik u tevens het rapport van het NLR toekomen¹.

Context

In mei 2007 heb ik u bij brief (TK 2006–2007, 29 665, nr. 46) geïnformeerd over de resultaten van actualisatie van de criteria voor een gelijkwaardige of betere bescherming van de omgeving van Schiphol (de «gelijkwaardigheidscriteria»). De gelijkwaardigheidscriteria spelen als ontwerpeisen een belangrijke rol bij wijziging van de luchthavenbesluiten voor Schiphol. De criteria vormen daarbij de basis voor de toetsing op gelijkwaardigheid ten opzichte van de eerste luchthavenbesluiten.

Het Milieu- en Natuur Planbureau (MNP), de Stichting Natuur en Milieu (SNM) en de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) hebben kritische vragen gesteld over en kanttekeningen geplaatst bij de actualisatie. Het MNP wijst op de complexiteit van de normstelling en dat er andere keuzes gemaakt kunnen worden; SNM is van mening dat de actualisatie niet correct is uitgevoerd; de Commissie m.e.r. is van mening dat de actualisatie niet navolgbaar is, omdat niet duidelijk is welke variabelen vrij te kiezen zijn en welke in de keuze begrensd.

Ik heb het NLR gevraagd een contra-expertise uit te voeren over de actualisatie van de gelijkwaardigheidscriteria, zoals ik heb aangekondigd in de beantwoording van de kamervragen naar aanleiding van de ingezonden brief van het MNP in het NRC van 13 november 2007 en in mijn aanbiedingsbrief bij het Commissie m.e.r.-advies van 5 december 2007 (TK 2007–2008, 29 665, nr. 76). Ik heb het NLR gevraagd hierbij de benaderingen van het MNP en het SNM nadrukkelijk te betrekken.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Het NLR is van mening dat de voor de actualisatie van de gelijkwaardigheidscriteria in 2007 gevolgde methode en gedachtegang correct is. Bovendien is het NLR van mening dat deze actualisatie op navolgbare wijze is uitgevoerd. Hiermee is het NLR het niet eens met de belangrijkste commentaren van MNP en SNM, dat de in 2007 uitgevoerde actualisatie van de gelijkwaardigheidscriteria onnavolgbaar en incorrect zou zijn uitgevoerd (volgens SNM) danwel dat sprake is van een denkfout (volgens MNP).

Het NLR constateert in dat kader dat het een politieke keuze betreft hoe de aantallen in de «oude» criteria (zoals bijvoorbeeld «10 000 woningen binnen de 35 Ke-contour») geïnterpreteerd dienen te worden: zijn deze aantallen de uitkomst van een berekening gebleven of hebben ze door de jaren heen een absolute status verworven? Het gaat hierbij met name om de vraag hoe om te gaan met de effecten van het toepassen van de nieuwe manier van routespreidingsmodellering. Het aanpassen van de aantallen als gevolg van een ander woningbestand en een verandering van de dosismaat voor geluidberekeningen staat niet ter discussie. Het NLR adviseert mij en de minister van VROM de door ons gemaakte keuze te herbevestigen.

Tot slot merkt het NLR op dat een gedetailleerdere toepassing van de nieuwe manier van routespreidingsmodellering mogelijk tot een grotere nauwkeurigheid leidt van de resultaten, en doet het NLR een voorstel voor een methodiek voor toekomstige actualisaties van de gelijkwaardigheidscriteria. In de brief van mei 2007 heb ik het voornemen geuit om de criteria periodiek te actualiseren zodat steeds de nieuwste inzichten kunnen worden toegepast in de besluitvorming rondom Schiphol. Om toekomstige discussies over het actualiseren van de criteria te voorkomen zal ik komen met spelregels voor het doorvoeren van technische wijzigingen in de berekeningssystematiek.

Commentaar MNP

Ten behoeve van de contra-expertise is er meerdere malen contact geweest tussen het NLR en het MNP en ook tussen het NLR en SNM. Het was voor de kwaliteit van de contra-expertise van belang dat het NLR een goed beeld zou hebben van de kritiekpunten van het MNP en SNM. Het MNP heeft daarop laten weten dat hun belangrijkste kritiekpunten niet zozeer de technische inhoudelijke aspecten van de actualisatie betreffen, maar dat het nu vooral gaat om:

- *«De huidige wijze van normstelling is zeer complex. Bij wijzigingen leidt dit tot verschillende interpretaties over de te stellen randvoorwaarden. De effecten van wijzigingen in de regelgeving kunnen amper nog transparant worden voorgelegd».*

Dit was ook de kern van de ingezonden brief van het MNP in het NRC van 13 november 2007. Met deze constatering ben ik het eens. In de antwoorden op de kamervragen (brief V&W/DGTL-2007/11832) die naar aanleiding van deze ingezonden brief zijn gesteld heb ik ook geconstateerd dat, in het streven naar duidelijke en handhaafbare grenzen voor Schiphol, de techniek steeds meer nadruk heeft gekregen. Dit heeft het gevaar in zich dat de besluitvorming over de toekomst van Schiphol zich verplaatst naar technische discussies en zich afwendt van de te maken beleidskeuzes. De discussie over de toekomst van Schiphol hoort op het juiste niveau in de Tweede Kamer gevoerd te (kunnen) worden. Om weer een heldere politieke discussie mogelijk te maken, wordt ook een verkenning uitgevoerd

naar verbeteringen en aanpassingen van het normen- en handhavingstelsel. Ik heb u eerder aangeboden hierover een technische briefing te willen organiseren waarin de verkenning toegelicht wordt.

Een tweede punt van kritiek van het MNP betreft het volgende:

- *«Hierdoor kan het dus gebeuren dat de interpretatie van de minister (TK 29 665, nr. 46), namelijk dat de actualisatie niet zal leiden tot meer of tot minder ruimte voor de luchtvaart en evenmin tot meer, of minder, hinder, principieel onverenigbaar is met de wijze waarop de actualisatie is uitgevoerd. Volgens het MNP treedt een verruiming op in enkele criteria doordat het huidige patroon van vliegen in combinatie met een eerdere naar nu blijkt te optimistische inschatting van het aantal vliegtuigbewegingen (507 000) als uitgangspunt is genomen».*

Met dit punt ben ik het in navolging van het NLR oneens. Zoals het NLR in hun rapport duidelijk aangeeft is dit afhankelijk van de keuze hoe het beschermingsniveau van het eerste Luchthavenverkeerbesluit wordt vastgesteld. Door de keuze zoals deze gemaakt is in de brief van 25 mei 2007 (namelijk de nieuwe criteria berekenen met hetzelfde verkeersscenario als waarmee de beschermende werking van de eerste Luchthavenbesluiten is bepaald in het MER 2004), is het wel degelijk mogelijk om aan beide randvoorwaarden, niet meer of minder groeiruimte voor de luchtvaart en niet meer of minder hinder, te voldoen. Dat daarnaast door andere (meteorologische en technologische) ontwikkelingen in de praktijk minder of meer vliegtuigbewegingen binnen die criteria kunnen plaatsvinden, is een gevolg van de keuze voor dit normen- en handhavingstelsel.

Standpunt ten aanzien van de actualisatie

Met de contra-expertise van het NLR, de brief van 25 mei 2007 met bijbehorend onderzoeksrapport, de standpunten van MNP en SNM en de vragen en opmerkingen van de Commissie m.e.r. ben ik van mening dat alle relevante informatie nu beschikbaar is. Verder onderzoek zal niet tot nieuwe inzichten leiden. Kern van de discussie is wat het vertrekpunt is voor de actualisatie van de criteria. In onze brief van 25 mei 2007 (TK 2006–2007, 29 665, nr. 46) hebben de minister van VROM en ik aangegeven dat voor ons het vertrekpunt is het grenswaardenscenario dat hoort bij het eerste Luchthavenverkeerbesluit. Door het NLR is meer uitleg gegeven over de gevolgen van aanpassing van de routemodellering. Het meenemen in de actualisering van een nieuw model voor routemodellering heeft tot gevolg dat het aantal woningen in de 35 Ke-contour toeneemt, maar dat daar tegenover staat dat het aantal woningen met een hoge belasting in de nacht daalt. Op basis van alle beschikbare informatie zie ik geen aanleiding om de keuze die de minister van VROM en ik in de brief van 25 mei 2007 gemaakt hebben, te herzien. In die brief hebben wij aangegeven dat de criteria zijn gekoppeld aan de wijze van berekening. Als de berekeningswijze verandert, veranderen daarmee ook de aantallen. In lijn met het advies van het NLR, herbevestigen wij hiermee onze keuze. Voor toekomstige wijzigingen van het Luchthavenverkeerbesluit voor Schiphol zullen daarom de geactualiseerde criteria uit de brief van 25 mei 2007 worden gebruikt.

Binnenkort zal ik een voorstel doen voor het in de regelgeving vastleggen van de criteria voor gelijkwaardigheid. Hierbij zal ik de lijn volgen zoals gemeld in de brief bij de aanbieding van het ontwerp-Luchthavenverkeerbesluit van 6 september 2007 (TK 2006–2007, 29 665, nr. 67).

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