

Vergaderjaar 2006–2007

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 41

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 26 oktober 2006

De commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief van de minister over stand van zaken convenant Schiphol en milieueffect-rapportage beter benutbaar maken van de milieuruimte van de luchthaven Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 37).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 25 oktober 2006. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Atsma

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkema (PvdA), Hofstra (VVD), onder-voorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Depla (PvdA), Van den Brink (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerken (SP), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Van der Sande (VVD), Lenards (VVD), Knops (CDA), Krähe (PvdA) en Van Oudenallen (Groep Van Oudenallen).

Plv. leden: Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Özütok (GL), Smeets (PvdA), Vacature (algemeen), Slob (CU), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GL), Jager (CDA), Vergeer (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Vacature (LPF), Oplaat (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA), Szabó (VVD), Aptroot (VVD), Ten Hoopen (CDA) en Heemskerk (PvdA).

1

Kan worden aangegeven wie initiatiefnemer wordt van de MER?

Zoals ook in de brief aangegeven zijn Schiphol Group en de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) samen de initiatiefnemer van de m.e.r.-procedure. Schiphol is met LVNL als bedrijf verantwoordelijk voor het nemen van initiatief om milieueffecten in kaart te brengen als gevolg van wijzigingen in operationele activiteiten. Met Schiphol en LVNL als initiatiefnemer wordt het voor de rijksoverheid mogelijk om haar eigen rol als bevoegd gezag op een eenduidige wijze te vervullen.

2

Hoe is planning van MER en aanpassing van grenswaarden? Kan er in samenhang met convenant worden besloten als MER-traject vertraagd is?

Voor de planning van het MER verwijs ik u graag naar bijlage 1 van de begeleidende brief. Conform het kabinetsstandpunt wordt in samenhang besloten over het benutten van de milieuruimte en de afspraken over de mogelijkheden om de hinder terug te dringen. Dit is in de planning aangegeven. Als het MER vertraging op zou lopen kan nog altijd in samenhang worden besloten, conform de eerdere toezegging hierover per brief van 25 augustus 2006.

In de m.e.r.-procedure worden opties voor een betere benutting en voor de beperking van de hinder voor zowel de korte als de middellange termijn onderzocht. Betere benutting maakt een verhoging van het aantal vliegbewegingen mogelijk. De onderzoeksresultaten voor de korte termijn zijn in mei 2007 beschikbaar. Op dat moment kunnen ook de convenantafspraken voor de korte termijn worden vastgelegd. De onderzoeksresultaten voor de middellange termijn zijn naar verwachting begin 2008 beschikbaar. In samenhang daarmee worden dan de convenantafspraken voor middellange termijn gemaakt. De totale m.e.r.-procedure, dus inclusief inspraak en besluitvorming, loopt tot medio 2008.

3

Welke rollen vervullen de bestuurlijke regiegroep Schiphol (BRS) en het CROS in de totstandkoming van het convenant?

In één integraal traject met de m.e.r.-procedure worden twee convenanten opgesteld waarbij de BRS en de CROS zijn betrokken:

- Een convenant tussen de luchtvaartpartijen, de LVNL, het Rijk en mogelijk ook de BRS waarin afspraken worden gemaakt over hinderbeperkende maatregelen. De CROS adviseert over de maatregelen. De maatregelen, die in de m.e.r.-procedure worden onderzocht, hebben zowel betrekking op de korte als de middellange termijn;
- en een convenant tussen de BRS en de luchtvaartpartijen over compenserende maatregelen en leefbaarheid. Ook dit convenant heeft zowel betrekking op de korte als de middellange termijn. Het Rijk is hierbij op verzoek van de regionale bestuurders betrokken. De CROS adviseert over de maatregelen.

4

Wanneer ontvangt de Kamer het toegezegde wetsvoorstel dat (CROS)-pilots mogelijk moet maken?

U heeft het wetsvoorstel dat experimenten met hinderbeperkende maatregelen mogelijk maakt in de tweede helft van september 2006 ontvangen. Tevens heeft u antwoord ontvangen op de gestelde vragen. In het wetgevingsoverleg van 24 oktober is het wetsvoorstel besproken.

5

Wat is stand van zaken met betrekking tot de MER op dit moment?

Op dit moment werken Schiphol en LVNL samen aan een voorstudie ten behoeve van de formele m.e.r.-procedure. Deze voorstudie krijgt zijn beslag in de startnotitie die in januari 2007 verschijnt. In de voorstudie worden alternatieven voor de m.e.r.-procedure gedefinieerd voor zowel korte als middellange termijn.

6

Klopt het dat actualiseren van grenswaarden nu als volwaardige optie naast salderen onderzocht wordt?

Ja, mede naar aanleiding van het Algemeen Overleg met uw Kamer op 28 juni van dit jaar is actualiseren een van de alternatieven die voor de korte termijn die worden onderzocht.

7

Hoe is de verdere planning van de MER en het aanpassen van de grenswaarden? Kan er in samenhang met het convenant worden besloten als het MER-traject vertraagd is?

Zie hiervoor het antwoord op vraag 2.

8

Welke overschrijdingskans van grenswaarden in handhavingspunten voorziet u voor het lopende jaar en voor 2007?

De overschrijdingskans is zeer moeilijk aan te geven. Voor dit gebruiksjaar is het zo dat de Inspectie verkeer en Waterstaat op 19 oktober jl. van Schiphol het bericht ontving dat als gevolg van het om veiligheidsredenen buiten gebruik stellen van de Aalsmeerbaan, de grenswaarden in twee handhavingspunten nabij de Buitenveldertbaan overschreden zijn. Na afloop van het gebruiksjaar zal de Inspectie bepalen of maatregelen moeten volgen. U wordt hierover geïnformeerd in de eerstvolgende handhavingsrapportage.

Op basis van de huidige inzichten is er een gerede kans dat aan het eind van het komend gebruiksjaar 2006–2007 mogelijk een te hoge geluidbelasting of overschrijding plaatsvindt van de grenswaarde in enkele handhavingspunten.

9

Komt besluitvorming na de verkiezingen op tijd om mogelijke capaciteitsknelpunten op de korte termijn te voorkomen? Heeft het kabinet een scenario voor de situatie waarin dit niet het geval is?

Zoals in het antwoord op vraag 8 aangegeven is er op basis van de huidige inzichten een gerede kans dat aan het eind van het gebruiksjaar 2006–2007 een overschrijding plaatsvindt van de grenswaarde in enkele handhavingspunten. Op dit moment is nog niet precies te voorspellen óf en wanneer een overschrijding zich voordoet. Wanneer in mei 2007 meer inzicht over de overschrijdingskans ontstaat, zal de aard van de overschrijding in samenhang worden gezien met de dan beschikbare onderzoeksresultaten van het integrale MER onderzoek naar beleidsalternatieven. Dan zal ook aan de Tweede Kamer worden voorgelegd of een tussentijdse aanpassing van de Luchthavenbesluiten gewenst is.

10

Wat is de stand van zaken omtrent het te sluiten convenant? Op welke wijze heeft het kabinet gevolg gegeven aan het gesprek met de Kamer op 28 juni?

In de afgelopen periode is bij de betrokken partijen geïnformeerd naar hun zienswijzen voor zowel de aanpak van het proces als voor kansrijke hinderbeperkende maatregelen. In mei 2007 leidt dit tot afspraken over de maatregelen op korte termijn, met een doorkijk naar de lange termijn. Begin 2008 zullen afspraken zijn gemaakt voor hinderbeperkende maatregelen voor de middellange termijn. Voor een beknopte beschrijving van de aanpak verwijs ik u naar de begeleidende brief.

11

Wat moet verstaan worden onder het «opnieuw vaststellen van de grenswaarden in de handhavingspunten», dat nu ineens onderzocht gaat worden? Dit betekent toch niets anders dan het helemaal op de schop nemen van het normenstelsel? Ziet de regering in dat het nu al, 3 jaar nadat het 5-banenstelsel is ingevoerd, oprekken van de milieunormen geen bijdrage levert aan het herstel van vertrouwen in Schiphol? Hoe kan de regering een privatisering van de luchthaven wensen, nu dit normenstelsel in het geheel niet stabiel blijkt te zijn, terwijl een belangrijke voorwaarde voor privatisering is dat de borging van publieke belangen uitgekristalliseerd moet zijn?

In navolging op het overleg met uw Kamer op 28 juni 2006 wordt ook het actualiseren van de grenswaarden in de m.e.r.-procedure onderzocht. Met actualiseren wordt bedoeld dat, binnen de eisen voor gelijkwaardige bescherming, van de grenswaarden in de handhavingspunten opnieuw worden vastgesteld met behulp van de actuele inzichten en/of scenario's. De milieuruimte wordt dus niet opgerekt.

De aanpassing van grenswaarden kan nodig zijn voor de benutting van de aan de luchtvaart te beschikking gestelde milieuruimte binnen de gelijkwaardigheidscriteria. Zoals ook in de begeleidende brief is toegelicht zijn de grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten destijds gebaseerd op één specifiek scenario uit 2001 met het verwachte gebruik van de luchthaven in 2005/2010. In praktijk ontwikkelt de luchtvaart op Schiphol zich echter anders dan vooraf met scenario's en modellen is berekend. Het stelsel zoals dat nu is vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) houdt onvoldoende rekening met deze veranderende omstandigheden. Hierdoor komt een aantal grenswaarden onder druk.

In antwoorden op kamervragen in het kader van de voorgenomen privatisering van NVLS heeft het kabinet al eerder aangegeven dat er met betrekking tot de regels omtrent milieu, veiligheid, geluid en dergelijk geen sprake is van een statische situatie, maar van een dynamische, waarbij aanpassing niet alleen mogelijk, maar onder omstandigheden zelfs geboden is (bijvoorbeeld door de internationale harmonisatie van regels en normen). Dit hoeft geen beletsel te zijn voor vervreemding van een minderheidsbelang in NVLS. De onderneming, in welke handen de aandelen dan ook zijn, dient zich te houden aan de publieke regelgeving.

12

Klopt het volgens het kabinet dat er in het kader van een eventuele uitplaatsing vanuit Schiphol bij zowel de gemeente Lelystad als de provincie Flevoland bereidheid is medewerking te verlenen aan de uitbreiding van de luchthaven Lelystad mits dat gebeurt binnen de grenzen van de Planologische Kernbeslissing Luchtvaartterreinen Maastricht en Lely-

stad, de lusten (werkgelegenheid van direct circa 2000 arbeidsplaatsen bij een passagiersaantal van minimaal 2 miljoen per jaar) worden geoptimaliseerd en de lasten worden geminimaliseerd door luchtroutes zoveel mogelijk buiten het stedelijke gebied en de belangrijkste natuurgebieden te houden? Zo ja, kan het kabinet dan aangeven op welke wijze zij vorm wil geven aan een luchthaven systeem in Nederland en de ontwikkeling van luchthaven Lelystad? Wat is in dit verband de relatie met het nu in behandeling zijnde wetsvoorstel regionale burger en militaire luchthavens?

Ja, dat heb ik van Lelystad en Provincie Flevoland vernomen. In dat kader heeft de exploitant van de luchthaven Lelystad bij het Rijk een verzoek ingediend om een nieuw aanwijzingsbesluit (vergunning) vast te stellen dat ontwikkeling van de luchthaven binnen de grenzen van de huidige PKB toestaat. Momenteel stelt de exploitant een milieueffectrapportage op dat de verwachte milieueffecten van de beoogde groei van de luchthaven, in beeld brengt. Na acceptatie van dit MER en na overleg met de regio zal het Rijk een nieuw aanwijzingsbesluit opstellen.

Vooralsnog zal het kabinet geen besluit nemen over de vraag of en zo ja hoe zij een luchthavensysteem in Nederland vorm zou willen geven. Deze vraag komt pas op als de luchthaven Schiphol een optie voor uitbreiding van Schiphol formuleert waarin de luchthaven Lelystad een rol speelt. Wel onderzoekt het kabinet momenteel de voor- en nadelen van een luchthavensysteem in de zin van artikel 8 van de Verordening nr. 2408/92 van de Raad van Europa van 29 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes. Overigens staat het luchthavens altijd vrij om – binnen (Europese) regels – samen te werken bij het verdelen van vluchten over luchthavens, zo ook Schiphol en Lelystad die beide tot de Schiphol-groep behoren.

Er is geen relatie tussen het wetsvoorstel Regionale Burger- en Militaire Luchthavens en het instellen van een luchthavensysteem. In beginsel is een luchthavensysteem ook mogelijk als het bevoegd gezag over één van de participerende luchthavens een andere is (bijv. de provincie) dan het Rijk. Wel zal dan een intensievere afstemming tussen de desbetreffende overheden moeten plaatsvinden. Mede op verzoek van de Tweede Kamer heb ik ten aanzien van luchthaven Lelystad in het kader van genoemd wetsvoorstel aangegeven dat het bevoegd gezag voorshands bij het Rijk zal blijven.

13

Is de veronderstelling dat zowel Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) als de indeling van het luchtruim een belangrijke rol zullen spelen bij de toekomstige ontwikkelingen rondom de luchtzijdige bereikbaarheid van de luchthaven Schiphol en eventuele innovaties om de hinder voor omwonenden te beperken in de ogen van de regering juist? Zo ja, is het kabinet bereid een visie naar de Kamer te sturen waarin zij ingaat op een mogelijke integratie van het (nationale) civiele en militair gecontroleerde luchtruim en de positie en rol(len) van LVNL als zelfstandig bestuursorgaan, kennis instelling en sector partij in zowel nationaal als internationaal perspectief, met bijzondere aandacht voor de kansen die (verdergaande) civiel-militaire samenwerking op het vlak van luchtverkeersleiding biedt?

Ja, het kabinet is bereid een dergelijke notitie aan uw Kamer toe te zenden. Daarvoor zal binnenkort een strategische studie worden gestart wordt. Daarbij worden adviseurs met relevante internationale ervaring ingeschakeld. De resultaten worden in 2007 aan uw Kamer voorgelegd.

Wat is de stand van zaken t.a.v. de gelijkwaardigheidscriteria; wanneer kan de Kamer deze tegemoet zien?

Het bepalen van de nieuwe gelijkwaardigheidscriteria, ook wel referentiekader genoemd, is een gecompliceerde opgave. Dit kost meer tijd dan aanvankelijk gedacht. Het heeft nogal wat moeite gekost een goed, actueel en bruikbaar woningbestand te maken. Het woning- en populatiebestand voor de geactualiseerde eisen, moet – overeenkomstig het kabinetsstandpunt – zo recent mogelijk zijn. Verder gelden voor deze exercitie kwaliteitseisen, zoals: is het woning- en populatiebestand betrouwbaar, en kan er goed en nauwkeurig mee worden geteld? Het bestand wat aan de eisen voldoet is kortgeleden beschikbaar gekomen, te weten het woningbestand van RIVM peiljaar 2005. Het aantal woningen in dit bestand is – uiteraard – hoger dan in het «oude» bestand uit 1990 dat tot dusverre is gebruikt.

De criteria zijn in ieder geval nodig voor de richtlijnen voor het MER voor het beter benutbaar maken van de milieuruimte. De criteria zullen dan of zoveel eerder als mogelijk aan uw Kamer worden gezonden.