

HANS ALDERS

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

Groningen, 13 juni 2007

Geachte ministers,

Graag breng ik u op de hoogte van de uitkomsten van het overleg over Schiphol en de regio dat de betrokken partijen op 11 juni jongstleden hebben gevoerd.

Het proces

Het overleg over Schiphol en de regio is ingesteld door de toenmalige staatssecretaris van V&W mevrouw M. Schultz van Haegen en staatssecretaris van VROM, de heer P. van Geel en is in december 2006 gestart. De deelnemers aan het overleg zijn Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland, KLM, betrokken bestuurders van provincie en gemeenten verenigd in de BRS en vertegenwoordigers van Commissie Regionaal overleg luchthaven Schiphol die de belangen van de bewoners en platforms behartigen. De ministeries van V&W en VROM zijn in het overleg ambtelijk vertegenwoordigd.

De opdracht aan het overleg luidt kort samengevat: het uitbrengen van een advies over de mogelijkheden de milieuruimte van de luchthaven beter te benutten en deze voorstellen te onderbouwen met een milieueffectenonderzoek. Dit in combinatie met het maken van afspraken over hinderbeperkende maatregelen en voorstellen te doen ter verbetering van de leefbaarheid in de omgeving van Schiphol. Deze maatregelen en voorstellen moesten zo mogelijk worden vastgelegd in een of meer convenanten waarvan het karakter niet vrijblijvend, maar hard en handhaafbaar moet zijn. Sinds december 2006 zijn de partijen zes keer onder mijn leiding bijeen geweest. Daarnaast is een gezamenlijke werkorganisatie in het leven geroepen ter voorbereiding en uitvoering van de door het overleg opgedragen onderzoeken.

De partijen hebben zich gebogen over de vraag hoe een balans gevonden kan worden tussen enerzijds de ontwikkeling van Schiphol en anderzijds de duurzame bescherming en ontwikkeling van de omgeving. Alle betrokkenen hebben hun inzichten en opvattingen ingebracht. De initiatiefnemers hebben het noodzakelijke milieueffectenonderzoek

gedaan naar alternatieven voor de periode tot 2010, de korte termijn. Daarnaast is door het KDC¹ onderzoek verricht naar een alternatief dat is ingebracht door de bewonersdelegatie. Tevens hebben alle partijen inbreng geleverd in de convenanten voor hinderbeperkende maatregelen en voor het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving.

De probleemstelling

- Partijen hebben vastgesteld dat bij de huidige regelgeving en bij de huidige ontwikkeling van het vliegverkeer, niet in de eerste plaats qua aantallen vliegtuigbewegingen als wel naar de aard en samenstelling van het verkeer, er op de korte termijn problemen optreden die de ontwikkeling van de luchthaven ernstig belemmeren.
- Dat leidde in 2006 en voorzienbaar ook in 2007 tot overschrijdingen van een aantal van de thans geldende grenswaarden in de handhavingpunten.
- Deze situatie heeft ertoe geleid dat partijen een splitsing hebben aangebracht in hun onderzoek. Eerst is gezocht naar een oplossing voor de korte termijn, de periode 2007-2010 om daarna over te gaan naar het zoeken van een oplossing voor de middellange termijn, de periode tot 2018/2020.
- Partijen zijn met elkaar nagegaan in hoeverre een oplossing voor de korte termijn geboden kan worden, zodanig dat er voldoende tijd ontstaat om tot overeenstemming te komen over een duurzame ontwikkeling voor de middellange termijn.
- Voor de oplossing van de korte termijn is als uitgangspunt gehanteerd dat deze geen beperking vormt voor de mogelijke oplossingen voor de middellange termijn en niet zou leiden tot onomkeerbare situaties.

De onderzoeken en besprekingen voorafgaand aan het overleg van 11 juni jongstleden hebben geleid tot een viertal hoofddocumenten: de resultaten van de MER, de resultaten van het bewonersalternatief en de afspraken in de convenanten over hinderbeperkende maatregelen en leefbaarheid. Deze documenten zijn als bijlage gevoegd bij dit advies.

Onderzochte en besproken onderwerpen

1. Uitkomsten van het milieueffectenonderzoek voor de korte termijn.
De milieueffecten van het verwachte gebruik van de luchthaven tot 2010 zijn in beeld gebracht op basis van drie verkeersvolumes (480.000, 500.000, 520.000). Er zijn vier verschillende beleidsopties onderzocht:
 - 1) actualiseren van de grenswaarden in handhavingpunten;
 - 2) salderen tussen grenswaarden in handhavingpunten;
 - 3) voorstel BRS²: salderen onder voorwaarde dat niet in twee achtereenvolgende jaren in dezelfde handhavingpunten een overschrijding plaatsvindt;
 - 4) een combinatie van actualiseren en salderen;

¹ Het kennis en ontwikkelingscentrum van de luchtvaartpartijen.

² Bestuurlijke Regie Schiphol, waarin provincie Noord-Holland en gemeenten samen werken

2. Effectberekeningen van het alternatief dat door de bewonersdelegatie is voorgesteld, in de vorm van een experiment. Het gaat hierbij om afwisselend preferent baangebruik in noordelijke en zuidelijke richting, afgewisseld met perioden met preferent oost/west baangebruik, waardoor de voorspelbaarheid toeneemt en daardoor mogelijk minder hinder wordt ervaren. De effectberekeningen moesten tevens inzicht geven of de tot medio 2010 verwachte ontwikkeling van de luchtvaart op Schiphol kan plaatsvinden.

3. Convenant hinderbeperking

In dit convenant zijn afspraken vastgelegd ter beperking van de geluidhinder die van het vliegverkeer wordt ondervonden door omwonenden. Partijen in het convenant zijn: V&W, VROM, de gemeenten Haarlemmermeer, Amsterdam, Amstelveen en Noord Holland, LVNL, Schiphol en KLM.

4. Convenant leefomgeving

In dit convenant zijn afspraken vastgelegd over activiteiten voor verbetering van de kwaliteit van de woon, werk- en leefomgeving in de Schipholregio voor de korte termijn (tot 2010) tussen Schiphol, KLM, LVNL, de gemeenten Haarlemmermeer, Amsterdam, Noord Holland, Amstelveen en het rijk.

Belangrijkste conclusies van de onderzoeken en convenantbesprekingen

Alle onderzochte en gepresenteerde beleidsopties blijven binnen de eisen van de gelijkwaardige bescherming van de omgeving. In alle gevallen zal meer hinder dan nu optreden, als gevolg van de toename van het aantal vluchten waarmee in de alternatieven is gerekend. Dit leidt tot een bijstelling van een aantal grenswaarden op plekken dichtbij de bebouwde omgeving.

Om binnen de milieuruimte meer te kunnen vliegen is bij de beleidsoptie Actualiseren een verhoging van grenswaarden in 18 handhavingspunten noodzakelijk, 13 punten kunnen neerwaarts worden bijgesteld, bij een volume van 500.000. Bij een volume van 480.000 gaan er 13 omhoog, 15 omlaag en blijven er 7 nagenoeg gelijk³. De milieueffecten - uitgedrukt in de grenswaarden in handhavingspunten - als gevolg van de jaarvolumes 480.000, 500.000 en 520.000 verschillen onderling weinig van elkaar. De verschillen worden vooral door andere factoren bepaald, onder meer weersomstandigheden en baangebruik.

De opties Salderen en het voorstel van de BRS Salderen voor maximaal 1 jaar achtereen in een bepaald handhavingspunt, voldoen niet aan de doelstellingen voor de korte termijn. Ze bieden geen ruimte voor de ontwikkeling van het vliegverkeer op Schiphol tot 2010.

De optie Actualiseren in combinatie met Salderen biedt de meest robuuste oplossing voor groei naar circa 520.000 vliegtuigbewegingen binnen de gelijkwaardigheidsgrenzen. Een dergelijke ontwikkeling van het vliegverkeer verhoudt zich niet met het

³ onder nagenoeg gelijk verstaan we een wijziging tot en met plus of min 0.25 dB.

bewonersalternatief voor de middellange termijn, dat uitgaat van een maximum van 500.000 bewegingen op Schiphol en zou daarmee in strijd met de uitgangspunten leiden tot een ongewenste onomkeerbare situatie. De optie Actualiseren met salderen valt daarmee af voor de korte termijn.

Bij het bewonersalternatief is sprake van een vergelijkbare situatie als actualiseren, maar dan met een ander preferent baangebruik: er wordt dan meer Oost-West gevlogen. Het voorstel vraagt om een duidelijk grotere aanpassing van enkele grenswaarden dan in de optie Actualiseren. Dit voorstel is daarom voor partijen niet aantrekkelijk.

De optie Actualiseren biedt de mogelijkheid voor groei naar circa 500.000 vliegtuigbewegingen met een acceptabele overschrijdingskans. Deze optie is ook mogelijk voor een groei naar 480.000 bewegingen en leidt ook dan tot een te accepteren overschrijdingskans. Deze optie is acceptabel voor alle partijen.

De belangrijkste afspraken in het convenant over hinderbeperking zijn:

- Partijen werken aan het aanpassen van verschillende vliegroutes en vliegprocedures die zullen leiden tot minder gehinderden;
- De luchtverkeersleiding zal samen met bestuurders en omwonenden van Aalsmeer, Uithoorn en Amstelveen gericht zoeken naar vliegtechnische verbeteringen binnen de wettelijke kaders;
- Schiphol gaat voortvarend door met maatregelen tegen grondgeluid in Hoofddorp, samen met de gemeente Haarlemmermeer en CROS. Onderzoek naar grondgeluid start in Amstelveen.
- Schiphol ontmoedigt lawaaiige vliegtuigtypes in de nacht door forse tariefsverhoging en verhoogt ook voor de dagperiode tarieven van lawaaiige toestellen. Deze selectiviteitsmaatregelen leveren circa 3.000 minder ernstig gehinderden en circa 1.800 minder slaapverstoorden op.

Belangrijkste punten convenant leefomgeving

Voor de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving is voor de komende periode afgesproken:

- Onderzoek te starten in Zwanenburg / Halfweg en Amstelveen, Uithoorn en Aalsmeer naar gebiedspecifieke projecten gericht op een verbeterde woon-, werk- en leefomgeving;
- Schrijvende gevallen aan te pakken. Het gaat daarbij om omwonenden en bedrijven waarvoor de compensatieregelgeving niet toereikend wordt geacht. Inmiddels is daarvoor door de provincie Noord-Holland en door Schiphol beide 10 miljoen euro vrijgemaakt.

Conclusie en advies

Gehoord alle overwegingen en beraadslagingen van partijen en de inzichten van de beschikbare resultaten concludeer ik tot het volgende advies:

1. Gegeven de verklaring van Schiphol dat zij, gehoord de belangen van de omgeving, tot 2010 maximaal 480.000 vliegbewegingen toestaat, zullen op basis daarvan de

grenswaarden in de handhavingpunten van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) worden geactualiseerd. Het thans geldende preferentieel baangebruik van 2+1, met in de in- en outbound piek een 2+2 gebruik blijft in deze fase van kracht;

2. Daarbij wordt er vanuit gegaan dat voor 31 maart 2008 partijen advies (inclusief convenanten over hinderbeperking en leefbaarheid voor de middellange termijn) zullen uitbrengen over de verdere ontwikkeling van Schiphol op de middellange termijn waardoor uiterlijk voor aanvang van het gebruiksjaar 2010, of zoveel eerder als mogelijk is, een nieuw besluit van kracht wordt.
Bij aanpassingen van het LVB voor de korte en middellange termijn wordt de milieuruimte getoetst aan de geactualiseerde gelijkwaardigheidscriteria die eenzelfde bescherming bieden als het eerste (herstelde) LVB conform de Wet luchtvaart;
3. Partijen hebben overwogen of de aanpassing onder 1 aan een horizonbepaling zou moeten worden gebonden (1 november 2009) teneinde voldoende druk te houden op het proces. Overwogen is dat het proces tot nu toe het vertrouwen schenkt dat een ieder zich inzet voor tijdige beschikbaarheid van alle gegevens (o.a. netwerkanalyse, MKBA, inclusief zicht op de lokale economische effecten (op micro niveau), MER middellange termijn en de resultaten van de onderzoeken naar een nationaal luchthavensysteem) zodat partijen in staat zijn om op 31 maart 2008 een advies uit te brengen. De partijen hebben de voorzitter uitdrukkelijk gevraagd om daarop toe te zien.
Partijen realiseren zich dat bij het uitblijven van een advies, het conform punt 1 gewijzigde LVB van toepassing zal blijven en dat verdere besluitvorming dan uitsluitend een zaak zal zijn van het kabinet en de Tweede Kamer.

Aan het slot van de beraadslagingen heb ik mijn conclusies gedeeld met de partijen en ieder der partijen heeft kenbaar gemaakt geen overwegende bezwaren tegen mijn conclusies te hebben. De vertegenwoordigers aan de gesprekstafel die betrokken zijn bij de beide convenanten hebben laten weten het voornemen te hebben om tot tekening over te gaan. De vertegenwoordigers van de gemeenten Amstelveen en Haarlemmermeer zullen dit voornemen met een positief advies hunnerzijds voorleggen aan de respectievelijke colleges van burgemeester en wethouders. Op grond daarvan meen ik u dit advies te kunnen uitbrengen dat kan rekenen op voldoende draagvlak bij de betrokken partijen.

Hoogachtend,

Hans Alders.

