

Vergaderjaar 2006–2007

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 67

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 september 2007

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu en ik hebben de Tweede Kamer op 25 juni 2007 laten weten voornemens te zijn om het advies van de heer Alders over te nemen en het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol aan te passen in lijn met het Alders-advies en in samenhang met een convenant hinderbeperkende maatregelen en een convenant leefbaarheid. Dit onder voorbehoud van een definitief en aanvaard MER voor de korte termijn ontwikkeling van Schiphol. Vervolgens heeft op 26 juni 2007 (kamerstuk 29 665, nr. 66) overleg plaatsgevonden met de Vaste Kamercommissie van Verkeer en Waterstaat en zijn op 5 juli 2007 moties aangenomen (Handelingen der Kamer II, vergaderjaar 2006–2007, nr. 90, blz. 5070–5073 en blz. 5155–5156) die mee zijn genomen in de besluitvorming van het kabinet.

Toelichting besluit

Op 12 juli 2007 is van Schiphol en de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) het definitieve MER ontvangen dat voldoet aan de hieraan gestelde Richtlijnen voor de milieueffectrapportage voor de korte termijn die op 29 juni zijn vastgesteld. Daarnaast zijn de in het MER gemaakte berekeningen door een extern bureau getoetst. Het MER is vervolgens aanvaard. Met de aanvaarding van het MER is aan de voorwaarden voldaan om het besluit te nemen over de aanpassing van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB). De minister van VROM en ik hebben besloten de procedure voor aanpassing van het LVB in gang te zetten. De grenswaarden voor geluidbelasting in de handhavingpunten worden daarbij zodanig aangepast dat Schiphol binnen de criteria voor gelijkwaardigheid, in lijn met het coalitieakkoord, het kabinetstandpunt en het Aldersadvies, tot 2010 verder kan groeien op basis van huidige inzichten. Schiphol heeft verklaard dat zij tot 2010 maximaal 480 000 vliegtuigbewegingen per jaar wil toestaan. De aanpassing van de grenswaarden is gebaseerd op het MER en het gevolg van de gevraagde balans tussen groei en maatregelen ter beperking van de hinder en ter verbetering van de leefomgeving.

In het kader van de in de wet vastgelegde voorhang van wijzigingen van het LVB ontvangt u bijgaand¹ de ontwerp-aanpassing van het LVB en het definitieve MER².

Tevens is het ontwerp in de Staatscourant bekend gemaakt, zodat parallel aan de voorhang bij Eerste en Tweede Kamer, gelegenheid wordt gegeven voor inspraak. Daarnaast wordt de Commissie m.e.r. om advies gevraagd. Vervolgens zal het ontwerp aan de Raad van State voor advies worden voorgelegd. De verwachting is dat de aanpassing voorjaar 2008 in werking treedt.

Zoals ik ook in de beantwoording op de vraag van de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat heb aangegeven zal de Inspecteur Generaal van Verkeer en Waterstaat bij de handhaving over het gebruiksjaar 2007 rekening houden met grenswaarden in het ontwerp-besluit. Dit is ook aan Schiphol en de Luchtverkeersleiding Nederland kenbaar gemaakt.

Omdat de verschillen tussen de relevante geluids- en externe risicocontouren ten opzichte van de beperkingengebieden in het Luchthavenindelingbesluit (LIB) beperkt zijn, achten de minister van VROM en ik het niet nodig voor de korte termijn het LIB aan te passen. Wel is geconstateerd dat de voorziene bouwlocatie Hoofddorp-West ligt binnen de 20 Ke contour behorende bij het planalternatief. De initiatiefnemers zijn verzocht om hieraan voor het MER voor de middellange termijn bijzondere aandacht te besteden.

Criteria voor gelijkwaardige bescherming

De voorgenomen LVB aanpassing voldoet aan de in de wet opgenomen eis dat altijd een bescherming aan de omgeving moet worden geboden die per saldo gelijkwaardig of beter is dan de bescherming die door het eerste Luchthavenverkeersbesluit (LVB 2004) werd geboden.

De concretisering van deze gelijkwaardige bescherming is uitgedrukt door middel van de gelijkwaardigheidscriteria. De gelijkwaardigheidscriteria zijn, zoals ik de Tweede Kamer op 25 mei 2007 heb laten weten, geactualiseerd. De voorgenomen LVB-aanpassing voldoet zowel aan de «oude» als aan de geactualiseerde criteria. Bij toekomstige aanpassingen van het LVB gelden de geactualiseerde gelijkwaardigheidscriteria als het referentiekader.

In het kabinetsstandpunt Schiphol van april 2006 is verder aangekondigd dat het kabinet het geconcretiseerde beschermingsniveau (de gelijkwaardigheidscriteria) als een referentiekader voor toekomstige besluiten vastlegt in regelgeving. De mogelijkheden hiervoor heb ik inmiddels onderzocht.

Ik heb onder meer bij de Tweede Kamer de behoefte geconstateerd aan meer duidelijkheid over de wijze waarop de criteria voor gelijkwaardigheid worden vastgelegd. Daarnaast heb ik in mijn brief van 25 mei 2007 het voornemen kenbaar gemaakt om de criteria periodiek te actualiseren om voortaan te kunnen blijven werken met actuele gegevens en rekenmethoden.

Om invulling te geven aan deze voornemens, deel ik u mede dat ik de geldende criteria voor gelijkwaardige of betere bescherming gezamenlijk met de minister van VROM zal vastleggen in een ministerieel besluit. Om duidelijkheid te geven over toekomstige actualisatie van de gelijkwaardigheidscriteria zal ik een voorstel doen tot aanpassing van de Wet Luchtvaart. In dit voorstel zal een aanvulling op artikel 8.17 worden opgenomen waarin wordt vastgelegd op welke wijze de criteria in de toekomst zullen worden vastgesteld. Het doel hiervan is te komen tot een duidelijk proces, waarin voorop staat dat aanpassing van de criteria, conform kabinetsstandpunt, geschiedt volgens zoveel mogelijk vooraf bekende regels.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

² Definitief MER links

<http://www.verkeerenwaterstaat.nl/images/onderdelen/Samenvatting.pdf>

<http://www.verkeerenwaterstaat.nl/images/onderdelen/Hoofdrapport.pdf>

http://www.verkeerenwaterstaat.nl/images/onderdelen/Bijlage_A.pdf

http://www.verkeerenwaterstaat.nl/images/onderdelen/Bijlage_B.pdf

Tevens zal worden voorzien in een procedure waarbij de Tweede Kamer ook de mogelijkheid krijgt om op de gelijkwaardigheidscriteria te reageren voordat deze definitief worden.

Uitvoering moties

Naar aanleiding van het debat in de Tweede Kamer over Schiphol zijn twee moties aangenomen die voor dit korte termijnbesluit van belang zijn. Hieronder geef ik aan hoe aan deze moties uitwerking is of wordt gegeven.

In de eerste motie van de leden Haverkamp en Tang wordt de regering verzocht om gelijktijdig met de toezending van het ontwerp-LVB aan de Kamer mee te delen op welke wijze zij door wettelijke en handhaafbare normen het buitengebied wil gaan beschermen.

In antwoord op deze motie, die ik zoals ik ook bij de behandeling van de moties heb aangegeven volledig ondersteun, kan ik mededelen dat met het actualiseren van de gelijkwaardigheidscriteria ook de wettelijke bescherming van het buitengebied is meegenomen. Hiertoe is het gebied vergroot waarop de maximale aantallen gehinderden en slaapverstoorden is bepaald. Daarnaast loopt, zoals ook in mijn brief van 25 mei 2007 over de beleidsaanpak Schiphol is opgenomen, een verkenning naar mogelijke verbeteringen van het normen- en handhavingstelsel. In deze verkenning worden ook de mogelijkheden bekeken voor handhaving van de maximale geluidbelasting in het buitengebied. De verkenning wordt eind 2007 afgerond en hierover wordt u in het kader van de besluitvorming over de middellange termijn geïnformeerd.

In de tweede motie van dezelfde kamerleden wordt de regering verzocht om via de voorzitter de leden van de tafel niet alleen te bedanken voor hun inspanning, maar ook te vragen of de leden op basis van de MER zich nog steeds verbinden aan het akkoord en om daarna met de haar beschikbare kennis op basis van het Aldersadvies van 11 juni en de consultatie hierover, de MER te aanvaarden en een besluit te nemen.

Deze motie was al uitgevoerd op het moment dat deze op 5 juli 2007 werd ingediend en deze brief maakt onderdeel uit van de in de motie genoemde besluitvorming. Zoals ik u ook tijdens de behandeling in de Kamer heb gemeld heeft de heer Alders de genoemde consultatie uitgevoerd. Op basis hiervan heeft hij mij erop gewezen dat de bewonersdelegatie twijfels heeft over de noodzaak tot verhoging van grenswaarden in een zevental overige handhavingpunten, die niet in verband staan met een toename van gebruik van de Buitenveldertbaan of met het parallel starten. De bewonersdelegatie verzoekt in de studie naar de middellange termijn uitdrukkelijk aandacht te besteden aan de noodzaak tot aanpassing van de grenswaarden in deze zeven punten. De heer Alders heeft de bewoners toegezegd dat hij er op toe ziet dat dit in de studie wordt meegenomen. Met inachtneming van deze toezegging heeft de bewonersdelegatie te kennen gegeven geen bezwaar te hebben tegen de resultaten van het MER korte termijn. Ook de andere partijen hebben aangegeven zich nog steeds te verbinden aan het akkoord voor de korte termijn. Met die kennis is het MER aanvaard en is het besluit tot aanpassing van het LVB genomen.

Vervolprocedure

De ontwerpwijziging van het LVB, het MER rapport en de convenanten liggen vanaf 10 september 2007 gedurende 6 weken ter inzage. Op 3 oktober 2007 vindt een informatie-inspraakavond plaats in Hoofddorp. Nadat de inspraakperiode is geweest, de Kamer heeft aangegeven of zij wil overleggen en ontvangst van het advies van de Commissie voor de

m.e.r. zal het besluit voor advies naar de Raad van State worden
gezonden. Het besluit kan daarna van kracht worden.

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