

Vergaderjaar 2007–2008

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 73

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 oktober 2007

Hiermee informeer ik u over twee experimenten rond Schiphol die gepland zijn om nog dit jaar van start gaan. De experimenten komen voort uit het convenant hinderbeperking korte termijn, dat onderdeel is van het Aldersadvies. Het eerste experiment betreft het zoveel mogelijk volgens een vaste bochtstraal vliegen tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep (CROS-pilot). Het tweede experiment regelt het volgen van de nachtroutes vanaf de Polderbaan tussen 6:00 en 6:45 uur.

Achtergrond

In 2006 heeft het kabinet een evaluatie uitgevoerd naar het Schipholbeleid.

Tijdens de evaluatie van het Schipholbeleid is een ieder in de gelegenheid gesteld om voorstellen voor verbetering van het Schipholbeleid in te dienen. De Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) heeft tijdens de evaluatie een verbetervoorstel ingediend dat erop gericht was om mogelijke verbeteringen van beleid eerst voor een bepaalde periode in de praktijk uit te testen voordat deze in regelgeving worden vastgelegd.

Om dit mogelijk te maken is eind 2006 aan de Wet luchtvaart het experimenteerartikel toegevoegd (artikel 8.23a).

Vervolgens is als onderdeel van het Aldersadvies een pakket van hinderbeperkende maatregelen opgenomen in het convenant hinderbeperking. De eerder uitgewerkte CROS-pilots maken hier onderdeel van uit. De maatregelen worden met name in 2008 en 2009 uitgevoerd, waarbij de maatregelen waarvan het verwachte effect het grootst is als eerste van start gaan. Voor een aantal van deze maatregelen geldt dat een tijdelijke afwijking verwacht wordt van de in het LVB vastgelegde grenswaarden voor geluid in de handhavingspunten of de hierin vastgelegde luchtverkeerwegen. Deze maatregelen worden gezien als experiment zoals bedoeld in artikel 8.23a van de Wet luchtvaart. Hiervoor kunnen door middel van een ministeriële regeling vervangende grenswaarden vastge-

steld worden of kan een vrijstelling met betrekking tot het routegebruik worden verleend.

De experimenten

Het eerste experiment dat uitgevoerd zal worden betreft een kleinschalige maatregel bij Hoofddorp en Nieuw Vennep waarvoor de CROS een aanvraag heeft ingediend. Bij vertrekkende vluchten die gebruik maken van de Spijkerboor uitvliegroute vanaf de Kaagbaan (baan 24) maken vliegtuigen een bocht tussen Nieuw-Vennep en Hoofddorp. In de huidige situatie snijden sommige vliegtuigen de bocht af terwijl andere vliegtuigen de bocht te ruim nemen. Er wordt dan o.a. over Nieuw-Vennep, Zwaanshoek en/of Hoofddorp gevlogen, hetgeen bijdraagt aan de geluidshinder op deze plaatsen.

Voor dit experiment worden vervangende grenswaarden vastgesteld.

Met het experiment wordt onderzocht of de hinder in deze gebieden per saldo afneemt als vliegtuigen de bocht preciezer vliegen. De bocht wordt daarmee namelijk meer geconcentreerd boven het dunbevolkte gebied tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep in.

Dit experiment wordt uitgevoerd door alle Boeing 737 vliegtuigen van de KLM omdat deze uitgerust zijn met de apparatuur die nodig is om de bocht nauwkeuriger te vliegen. Dit is circa 35% van het totaal van de vertrekkende vluchten vanaf de Kaagbaan die de Spijkerboorroute volgen.

Het tweede experiment dat uitgevoerd wordt betreft de nachtelijke vertekroutes vanaf de Polderbaan. Voor dit experiment zijn door LVNL, KLM en Schiphol de benodigde gegevens aangeleverd en is door hen een aanvraag ingediend. Het experiment houdt in dat de nachtelijke vertekroutes vanaf de Polderbaan, zoals vastgelegd in het LVB, ook tussen 6:00 uur en 6:45 uur worden gevlogen. Dit geldt voor alle vertrekkende straalvliegtuigen vanaf de Polderbaan tussen 6:00 uur en 6:45 uur.

Voor dit experiment worden vervangende grenswaarden vastgesteld en worden de tijdaanduidingen op de kaarten in het LVB voor de luchtverkeerwegen voor het vertrekkend verkeer vanaf de Polderbaan aangepast.

Het langer gebruiken van de nachtelijke vertekroutes vanaf de Polderbaan heeft tot gevolg dat er een geografische verschuiving van de geluidshinder plaatsvindt. In het ene gebied zal, naar verwachting, het aantal ernstig gehinderden en het aantal ernstig slaapverstoorden toenemen en in het andere gebied afnemen. De bedoeling van het experiment is dat het aantal ernstig gehinderden en het aantal ernstig slaapverstoorden per saldo afneemt, zodat uiteindelijk minder mensen hinder ondervinden.

Per saldo betekent dit dat er, naar verwachting, als gevolg van het experiment ongeveer 8000 minder ernstig gehinderden en 2400 minder ernstig slaapverstoorden zullen zijn.

De effecten van de experimenten worden gedurende de uitvoering gemonitord en vervolgens opgenomen in de evaluatie. Voor de monitoring wordt onderzoek gedaan naar onder meer de geluidbelasting in de handhavingpunten en in de gebieden waar het experiment betrekking op heeft en wordt door middel van enquêtes een onderzoek uitgevoerd naar het effect van de experimenten op de beleving.

In de ministeriële regelingen is een artikel opgenomen dat aangeeft hoe in onvoorziene gevallen het experiment kan worden bijgestuurd, opgeschort of gestopt.

Proces ministeriële regelingen

Om beide experimenten te kunnen uitvoeren zijn door CROS, LVNL, KLM en Schiphol vervangende grenswaarden voorgesteld. Deze vervangende grenswaarden zijn opgenomen in de twee bijgevoegde ontwerp ministeriële regelingen.¹

Zoals toegezegd in de wetsbehandeling van het experimenteerartikel informeer ik u hierbij over deze regelingen. Deze liggen nu tevens bij de CROS ter advisering en er vindt tussen 12 oktober a.s. en 8 november a.s. inspraak op de regelingen plaats.

Na de inspraakperiode en het advies van de CROS worden de regelingen door de minister van VROM en mijzelf definitief vastgesteld.

De concentratie van de bocht tussen Hoofddorp en Nieuw Vennep is gepland om op 22 november a.s. van start te gaan en het verlengen van het gebruik van de nachtroutes van de Polderbaan op 21 december a.s. Beide experimenten lopen vervolgens tot en met 31 oktober 2008 (einde gebruiksjaar). Voordat de experimenten aflopen zullen deze geëvalueerd worden om de doeltreffendheid van de maatregelen in de praktijk te kunnen bepalen. Deze evaluatie wordt aan de Tweede Kamer aangeboden, inclusief standpunt van de minister van VROM en mijzelf over de voortzetting van de experimenten.

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

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.