

Vergaderjaar 2014–2015

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 214

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 april 2015

Hierbij bied ik u de jaarverslagen van de Alderstafels Schiphol, Lelystad en Eindhoven aan¹. Tevens informeer ik u over mijn besluit om de hinderbeperkende maatregel op Schiphol waarbij de luchtvaartsector de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures tussen 22:30 en 23:00 uur toe kan passen definitief in te voeren. Ik heb dit besluit genomen op basis van de resultaten uit de evaluatie van de maatregel en het positieve advies van de Omgevingsraad Schiphol (ORS). Bijgevoegd treft u het evaluatierapport en het ORS-advies aan².

Jaarverslagen Alderstafels Schiphol, Lelystad en Eindhoven

Evenals voorgaande jaren is door de Alderstafels Schiphol, Lelystad en Eindhoven een jaarverslag opgesteld. In de jaarverslagen wordt gerapporteerd over het werk en de resultaten van de Tafels en de stand van zaken van de uitvoering van de gemaakte afspraken. Uit de jaarverslagen blijkt dat de afgelopen periode grote stappen zijn gezet. Er zijn luchthavenbesluiten voor Lelystad en Eindhoven genomen, waarmee beide luchthavens de mogelijkheid hebben om de groei van Schiphol verder te ondersteunen. Ook is de wet bedoeld om te komen tot een nieuw normen- en handhavingstelsel voor de luchthaven Schiphol aan uw Kamer aangeboden. In het Jaarverslag 2014 Alderstafel Schiphol wordt eveneens, zoals door mij verzocht op 11 februari 2014, gerapporteerd over de ontwikkeling van de verwachte afname van het aantal ernstig gehinderden als gevolg van de vaste bochtstraal tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep en de gevolgen hiervan voor de wijk Floriande in Hoofddorp.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Aldersakkoord en invoering CDA's

In het Aldersakkoord van 2008 zijn afspraken opgenomen over de invoering van CDA's (landingen in glijvlucht) in de late avond van 20.30–23.00 uur. De doelstelling daarvan is onder meer een hinderbeperking in het verder weg van de luchthaven gelegen gebied. In maart 2012 zijn de partijen aan de Alderstafel tot de conclusie gekomen dat de oorspronkelijke afspraken niet integraal uitgevoerd konden worden. Conform de bepaling in het Aldersakkoord, die voorziet in situaties waarin onverhoopt niet tot uitvoering van overeengekomen hinderbeperkende maatregelen kan worden gekomen, is besloten een alternatief pakket aan hinderbeperkende maatregelen op te stellen.

Het overeengekomen «alternatieve pakket voor CDA's» bevat een aantal maatregelen met een vergelijkbare omvang van het hinderbeperkende effect als het oorspronkelijke voorstel met glijvluchtnaderingen tussen 20:30 en 23:00 uur. De Tweede Kamer is hier op 11 december 2012 over geïnformeerd (Kamerstuk 29 665, nr. 181)

Eén van de maatregelen uit het overeengekomen alternatieve pakket is het uitvoeren van CDA's vanaf 22.30 uur, tenzij de operatie zich hiertegen verzet (c.q. de capaciteit van de nachtprocedure op dat moment nog tekort schiet om het verkeersaanbod af te wikkelen). Het gaat hierbij om het toepassen van de bestaande, vanaf 23:00 uur gebruikte nachtprocedures. De nachtprocedures hebben betrekking op zowel landend als startend verkeer. Overigens is bij de totstandkoming van het CDA akkoord in 2012 gekeken naar de effecten van het vervroegen van het gebruik van de huidige nachtprocedures eerder dan 22.30 uur. Op basis van deze verrichte analyse is geconcludeerd dat dit negatieve netwerkeffecten oplevert als gevolg van verminderde afhandelingscapaciteit voor zowel naderend als vertrekkend verkeer. Deze verminderde afhandelingscapaciteit leidt tot vertragingen, vermindering van de punctualiteit en connectiviteit.

De nachtprocedures en het gebruik van CDA's (glijvluchten) zijn belangrijke middelen bij het zo beperkt mogelijk houden van de geluidbelasting in de nachtperiode. Door het gebruik van nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures wordt het vliegverkeer via vaste routes afgehandeld en nadert het vliegverkeer op grotere hoogte en waar mogelijk via een glijvluchtnadering. Doordat de motoren hierbij minder vermogen hoeven te leveren en de vliegtuigen hoger vliegen, zorgt deze procedure voor minder geluidbelasting in (delen van) de omgeving van de luchthaven.

De experimenteerregeling

Op 1 november 2013 is de experimenteerregeling in werking getreden die het gedurende een proefperiode mogelijk maakt, indien het actuele verkeersaanbod en andere operationele omstandigheden het toelaten, tussen 22.30 uur en 23.00 uur de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures te gebruiken, teneinde een gunstig effect op de hinderbeleving te bewerkstelligen.

De experimenteerregeling liep op 1 november 2014 af. Op 16 september 2014 heeft de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS) geadviseerd om de experimenteerregeling voor het gebruiksjaar 2015 met een jaar te verlengen. De regeling waarmee het experiment ongewijzigd met 1 jaar is verlengd, loopt op 31 oktober 2015 af. Tijdig voor het aflopen van de experimenteerregeling dient een formeel besluit genomen te worden omtrent het definitief vastleggen van de maatregel. Om dit besluit tijdig voor te kunnen bereiden, is conform art.8.23a Wet luchtvaart een evaluatie uitgevoerd.

Resultaten evaluatie experiment

Uit het evaluatierapport blijkt dat de nachtprocedures tussen 22:30 – 23.00 uur in de experimenteerperiode daadwerkelijk zijn ingezet. Terwijl in gebruiksjaar 2013 (1 november 2012 tot en met 31 oktober 2013) de eerste 10 minuten 2% van het verkeer via de nachtprocedures is afgehandeld, is dit percentage als gevolg van het experiment in gebruiksjaar 2014 (1 november 2013 tot en met 31 oktober 2014) opgelopen tot 98%. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de luchtvaartsector zich heeft ingespannen en de prestatie heeft geleverd om vrijwel het gehele half uur het verkeer via nachtprocedures af te handelen. De partijen in de Omgevingsraad Schiphol hebben hier met waardering voor de luchtvaartsector kennis van genomen.

Ook heeft Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) aangegeven dat het vervroegen van de nachtprocedures met maximaal een half uur, indien de omstandigheden dit toelieten, geen negatieve invloed heeft gehad op de werkbaarheid. LVNL heeft daarbij wel aangetekend dat niet uitgesloten kan worden dat de werkbaarheid van deze maatregel zal worden beïnvloed indien het verkeersaanbod in de betreffende periode toeneemt.

Uit de evaluatie blijkt verder dat de maatregel, bij het verkeersvolume van gebruiksjaar 2015, per saldo leidt tot een afname van 700 ernstig gehinderden en een afname van 50 woningen met hoge geluidsbelasting. De ruimtelijke effecten, de effecten op de externe veiligheid en de effecten op de lokale luchtkwaliteit zijn dermate klein dat er op deze criteria geen significant effect optreedt. Voor overige inzichten in de effecten van de maatregel in relatie tot alle vooraf opgestelde criteria uit de experimenteerregeling verwijs ik graag naar bijgevoegd evaluatierapport.

Positief advies Omgevingsraad Schiphol

Op 27 maart 2015 heeft de vergadering van de ORS plaatsgevonden waarin het advies over de maatregel is besproken. Middels bijgevoegde brief adviseren de leden van het Regioforum mij om de maatregel waarbij de luchtvaartsector de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures toe kan passen tussen 22:30 en 23:00 uur definitief in te voeren. Voor de overwegingen die bij de totstandkoming van het advies een rol hebben gespeeld verwijs ik u naar bijgevoegd ORS-advies.

Besluit en vervolgstap

Op basis van het evaluatierapport en het positieve advies van de ORS heb ik besloten om de hinderbeperkende maatregel waarbij de luchtvaartsector de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures tussen 22:30 en 23:00 uur toe kan passen definitief vast te leggen in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB). Ik zal hiertoe een ontwerpwijziging van het LVB opstellen en in procedure brengen bij uw Kamer. Om continuering van de maatregel te waarborgen totdat de maatregel definitief in het LVB is verankerd zal ik op basis van artikel 8.23a, zesde lid, Wet luchtvaart tevens van de mogelijkheid gebruik maken om de ministeriele regeling te verlengen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld