

Vergaderjaar 2006–2007

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 49

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 juni 2007

Op 15 juni 2007 heb ik u geïnformeerd over het advies van de overlegtafel van de heer Alders (kamerstuk 29 665, nr. 48). Ik heb hierbij aangegeven dat ik u voorafgaand aan het Algemeen Overleg over Schiphol (dat op 26 juni aanstaande wordt voortgezet) zou informeren over het standpunt dat ik gezamenlijk met de minister van VROM heb ingenomen over het benutten van de beschikbare milieuruimte. In deze brief informeer ik u hierover en heb ik tevens de beantwoording van uw schriftelijke vragen van 21 juni jl. bijgevoegd (Kamerstuk 29 665, nr. 50).

De minister van VROM en ik hebben het voornemen om het advies van de heer Alders over te nemen en het Luchthavenverkeerbesluit in lijn met het Alders-advies aan te passen. Een besluit kan echter pas genomen worden wanneer het MER Schiphol voor de korte termijn beschikbaar is en de daarvoor benodigde stappen formeel afgerond zijn.

In deze brief ga ik hiertoe in op de volgende zaken:

1. Aanleiding
2. Gevolgd proces en uitkomsten
3. Voorgenomen besluit
4. Vervolgproces
5. Traject middellange termijn.

1. Aanleiding

In het kabinetsstandpunt van april 2006 over de evaluatie van het Schipholbeleid is geconstateerd dat de voorziene groeiruumte voor de luchtvaart niet volledig kan worden benut. Concreet gaat het erom dat de in de handhavingpunten vastgelegde grenswaarden voor geluidbelasting in het ene handhavingpunt al worden bereikt (en in 2006 zelfs zijn overschreden) terwijl op andere punten nog (veel) ruimte over is.

Het kabinet heeft in het kabinetsstandpunt aangegeven dat betere benutting zou worden onderzocht in een milieueffectrapportage (m.e.r.) en dat de besluitvorming hierover in samenhang zou plaatsvinden met in een

convenant vastgelegde afspraken over maatregelen voor hinderbeperking en verbetering van de leefomgeving.

In het Coalitieakkoord is aangegeven dat Schiphol binnen de bestaande milieu- en geluidsnormen kan doorgroeien en dat er een betere bescherming moet komen voor woningen die verder van Schiphol zijn gelegen. In de beleidsaanpak Schiphol die u op 25 mei jl. heeft ontvangen heb ik aangegeven hoe ik hiermee omga, en dat de overlegtafel van de heer Alders een belangrijke rol speelt vanwege de brede betrokkenheid van partijen.

2. Betrokkenheid van partijen, doorlopen proces en resultaat (Advies Alders)

Betrokkenheid van partijen

De overlegtafel onder leiding van de heer Alders is in december 2006 van start gegaan. Aan het overleg hebben de volgende partijen deelgenomen: regionale en lokale bestuurders uit de BRS, de CROS als vertegenwoordiger van de omwonenden en de bewonersplatforms, de luchtvaartpartijen Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland(LVNL) en KLM, en een ambtelijke vertegenwoordiging van het rijk.

Bij de opzet van de Alderstafel is uitgebreid stil gestaan bij de vraag: hoe kan de omgeving van Schiphol zo goed mogelijk vertegenwoordigd worden? Na gesprekken met alle betrokkenen is besloten de omgeving aan de Alderstafel te laten vertegenwoordigen door zowel de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) als door de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS). Ook de Tweede Kamer hechtte aan betrokkenheid van zowel de BRS als de CROS.

Met de BRS is afgesproken dat zij zorg zouden dragen voor de betrokkenheid van hun achterban (dat zijn alle provincies en gemeenten rond Schiphol). En met de CROS is afgesproken dat zij voor de betrokkenheid zouden zorgen van de bewonersplatforms. Aan beide organisaties is gevraagd om maximaal 4 vertegenwoordigers af te vaardigen. Zowel de BRS als de CROS zijn dus met 4 personen vertegenwoordigd. De luchtvaartsector is vertegenwoordigd door totaal 6 personen (2 personen namens Schiphol, 2 namens KLM en 2 namens LVNL). De vraag wie namens de BRS en de CROS afgevaardigd zouden worden, is aan de betreffende organisaties zelf overgelaten.

Ik ben dan ook van mening dat met de samenstelling van het overleg een evenwichtige vertegenwoordiging van de verschillende belangen is bereikt.

Doorlopen proces en bereikte resultaat

In het afgelopen half jaar is de overlegtafel zes keer bij elkaar gekomen en zijn met de partijen in het overleg de volgende resultaten behaald: Startnotitie MER is uitgebracht door initiatiefnemers Schiphol en LVNL en inspraak hierop heeft plaatsgevonden.

- Het advies van de Commissie m.e.r. over de richtlijnen MER korte termijn komt binnenkort beschikbaar en wordt aan de Tweede Kamer verstuurd. Mede op basis hiervan worden de richtlijnen door het bevoegd gezag vastgesteld.
- Er is een notitie opgeleverd met voorlopige onderzoeksresultaten die in principe onderdeel zijn van het uiteindelijke MER voor de korte termijn (tot 2010).
- Op initiatief van de bewoners is voor de korte termijn een alternatief

voor het aanpassen van de grenswaarden uitgewerkt, passend bij de zogeheten pilot 1 accent, waarin rustperiodes worden gecreëerd die mogelijk leiden tot minder hinder;

- Er zijn afspraken gemaakt in twee convenanten over hinderbeperkende maatregelen en het verbeteren van de omgevingskwaliteit. Deze convenanten zijn door de luchtvaartpartijen en regionale bestuurders op 21 en 22 juni ondertekend, de minister van VROM en ik zullen binnenkort tekenen;
- Op basis van bovengenoemde resultaten is een advies uitgebracht aan de minister van VROM en mijzelf over de balans tussen enerzijds de groei ruimte benutten door het aanpassen van de grenswaarden (binnen de gelijkwaardigheidseisen) voor de periode tot 2010 en anderzijds de maatregelen ter beperking van de hinder en ter verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. De inhoudelijke kern van het advies is:
 - Gegeven de verklaring van Schiphol dat zij tot 2010 maximaal 480 000 vliegbewegingen per jaar wil toestaan adviseert de heer Alders de grenswaarden in de handhavingpunten van het LVB op basis hiervan te actualiseren.
 - Bij het convenant hinderbeperking gaat het onder meer om het ontmoedigen van lawaaiige vliegtuigen door tariefdifferentiatie en andere vliegroutes (dus minder over bewoond gebied vliegen). LVNL zal een zogenaamd microklimaten-programma starten dat gericht is op maatwerk geluidmanagement op woonkernniveau (het volledige convenant is in de bijlage bijgevoegd).
 - Door de onderzoekers, die naast het MER naar de verwachte effecten van de hinderbeperkende maatregelen hebben gekeken, is aangegeven dat de hinderbeperkende maatregelen aan het eind van de periode van de korte termijn als verwacht effect hebben dat het aantal ernstig gehinderden met 14 000 afneemt. De toename van het aantal gehinderden door de groei van het luchtverkeer bedraagt 15 000. Dit getal is het saldo van locaties dichtbij de luchthaven (per saldo meer) en locaties verder weg gelegen van de luchthaven (per saldo minder). Dit ondanks een toename van het aantal vliegbewegingen van 440 000 naar 480 000. Lokaal zijn er uiteraard verschillen.
 - Voor de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving worden gebiedspecifieke projecten opgezet. Daarnaast is door de provincie Noord-Holland en Schiphol 20 miljoen euro beschikbaar gesteld voor een voortvarende aanpak van de zogenoemde schrijnende gevallen (het volledige convenant is in de bijlage bijgevoegd).
 - De partijen zijn het er over eens dat uiterlijk 31 maart 2008 advies wordt uitgebracht over de middellange termijn zodat een besluit over de toekomst van Schiphol en de regio voor 2010 van kracht kan zijn.

3. Voornemen voor de korte termijn

Ik ben verheugd dat het de betrokken partijen aan de Alderstafel is gelukt tot een afgewogen advies te komen voor de korte termijn ontwikkeling van Schiphol. Het is zeer positief dat partijen geslaagd zijn in de opgave om gezamenlijk een balans te vinden in selectieve groei van de luchthaven tot 2010 gecombineerd met een pakket hinderbeperkende maatregelen, en dat partijen aan de slag gaan met het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving

Ik vind het van belang dat naast de luchtvaartpartijen ook de regionale partijen en bewoners het belang erkennen van een verantwoorde ontwikkeling van Schiphol en het voor de Nederlandse economie belangrijke netwerk van verbindingen. Verder is van belang dat de luchtvaartpartijen

zich committeren aan hinderbeperkende maatregelen en dat Schiphol de selectieve groei zo in zal zetten dat Schiphol tot 2010 niet meer dan 480 000 vliegbewegingen toestaat.

Met deze oplossing voor de korte termijn is ruimte gecreëerd voor een overleg tussen partijen over de middellange termijn.

De minister van VROM en ik hebben het voornemen om het advies van de heer Alders over te nemen en het LVB in lijn met het Alders-advies aan te passen. Een besluit kan echter pas genomen worden wanneer het MER Schiphol korte termijn beschikbaar is. Hiervoor moet nog een aantal stappen genomen worden. De planning hiervan is in paragraaf 4 toegelicht.

De kern van het voornemen is:

- De grenswaarden zodanig aanpassen dat Schiphol binnen de criteria voor gelijkwaardigheid, in lijn met het coalitieakkoord en het kabinetstandpunt, tot 2010 verder kan groeien en een groei tot 480 000 vliegtuigbewegingen mogelijk wordt. De partijen aan de Alderstafel hebben aangegeven – vanwege de balans met de convenanten en zicht op oplossingen voor de middellange termijn – in te kunnen stemmen met deze oplossing.
- Er wordt toegezien op een voortvarende uitvoering van de maatregelen in de convenanten zodat de beoogde effecten op de hinderbeperking ook daadwerkelijk worden behaald.
- Er nu geen onomkeerbare zaken worden vastgelegd die de besluitvorming voor de middellange termijn belemmeren.
- Verwacht wordt dat de verschillen tussen de relevante geluids- en externe risicocontouren ten opzichte van de beperkingengebieden in het luchthavenindelingsbesluit (LIB) beperkt zijn. Het is daarom naar verwachting niet nodig het LIB aan te passen.
- Wanneer het MER formeel is aanvaard en het voorgenomen besluit in de formele procedure voor aanpassing van het Luchthavenverkeerbesluit wordt gebracht, stel ik de Inspecteur-Generaal (IG) van Verkeer en Waterstaat in kennis. De IG kan hiermee rekening houden bij de handhaving over gebruiksjaar 2007.

4. Vervolprocedure voor definitieve besluitvorming

Voor de besluitvorming over het aanpassen van het LVB wordt de hiervoor gebruikelijke procedure gevolgd. Er is nu reeds een voornemen geformuleerd omdat hiermee tijdig duidelijkheid kan worden gegeven richting de luchtvaartpartijen voor het operationeel kader 2007. De nog te volgen stappen zijn hieronder weergegeven. Eind juni worden de richtlijnen – mede op basis van het advies van de commissie m.e.r. – vastgesteld en 1 juli wordt het MER door de initiatiefnemers, Schiphol en de LVNL, opgeleverd. Indien het MER voldoet aan de eisen wordt dit spoedig daarna aanvaard. Vervolgens wordt het besluit formeel bekrachtigd om het LVB aan te passen en worden de luchtvaartpartijen hierover geïnformeerd.

De formeel/juridische procedure tot aanpassing van het Luchthavenverkeerbesluit wordt op basis van het in deze brief beschreven voornemen vervolgd. Dit betekent dat in de zomerperiode een ontwerp tot wijziging van het LVB wordt opgesteld waarover na de zomer tezamen met het MER inspraak plaatsvindt. Dit ontwerp wordt bij de Tweede en Eerste Kamer voorgehangen. Eind dit jaar zal de LVB-aanpassing bij de Raad van State kunnen worden voorgelegd. Na verwerking van het advies van de Raad van State wordt het besluit van kracht.

5. Proces middellange termijn

In de komende periode wordt voortvarend aan de slag gegaan met de uitvoering van de convenanten voor de korte termijn.

Daarnaast wordt het middellange termijntraject voortgezet. Dit traject zal uiterlijk 31 maart 2008 leiden tot een advies van de gezamenlijke partijen aan de Alderstafel. Belangrijke producten hiervoor zijn:

- convenanten hinderbeperking en omgevingskwaliteit voor de middellange termijn;
- netwerkanalyse van het mainportverkeer van Schiphol;
- maatschappelijke kosten-bateninganalyse (MKBA), inclusief zicht op de regionale en zo mogelijk lokale economische effecten;
- MER middellange termijn, inclusief onderzoeksresultaten van hinderbeperkende maatregelen die mogelijk zijn afhankelijk van het te kiezen gebruik van de luchthaven en het luchtruim.
- en de resultaten van de onderzoeken naar een nationaal luchthavensysteem, waarmee een verdeling van vliegverkeer in Nederland naar aard zou kunnen plaatsvinden over de nationale luchthaven Schiphol en regionale luchthavens.

De antwoorden op vragen die door de verschillende fracties zijn gesteld naar aanleiding van de eerste termijn en de eerder toegestuurde stukken van de Alderstafel, vindt u bijgevoegd. Ik stuur u de getekende versie van de convenanten zodra deze door de minister van VROM en mij zijn ondertekend.

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