

Vergaderjaar 2006–2007

**29 665**

## **Evaluatie Schipholbeleid**

**Nr. 47**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 mei 2007

De Vaste Kamercommissie van Verkeer en Waterstaat heeft verzocht om een actualisatie van de uitwerking en uitvoering van het kabinetsstandpunt Schiphol. In de brief van 13 april jongstleden (Kamerstuk 29 665, nr. 44) heb ik u kort de voortgang van het MER/convenant-proces voor de korte en middellange termijnontwikkeling van Schiphol gemeld. Daarbij heb ik de toezegging gedaan voorafgaande aan het Algemeen Overleg op 7 juni 2007 u als aanvulling te informeren over mijn beleidsaanpak Schiphol.

Hierbij zend ik u, mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, deze toegezegde beleidsaanpak, waarmee ik u ten behoeve van het Algemeen Overleg in samenhang wil informeren over de verschillende trajecten binnen het Schipholdossier. Het merendeel van deze trajecten is in het kabinetsstandpunt over Schiphol (april 2006) aangekondigd. Tevens geef ik in deze brief aan waar ik, in navolging op het coalitieakkoord, specifieke accenten zet.

Tot slot voeg ik twee documenten ter informatie bij:

- de startnotitie voor de m.e.r.-procedure<sup>1</sup> die op dit moment ter inzage ligt. Dit document is opgesteld door NV Luchthaven Schiphol en de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) als de initiatiefnemers van het MER.
- visie en opties voor de lange termijn van Schiphol<sup>1</sup>, zoals de NV Luchthaven Schiphol die ziet. De NV Luchthaven Schiphol heeft dit document op verzoek van het rijk opgesteld, zoals aangekondigd in het kabinetsstandpunt Schiphol.

#### **1. Betekenis van de mainport Schiphol**

Nederland is van oudsher een internationaal knooppunt van verbindingen. Dat is een belangrijke pijler onder onze welvaart, waarbij onze ligging in Europa en onze twee mainports, de haven van Rotterdam en de luchthaven Schiphol, van groot belang zijn. In het kabinetsstandpunt

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Schiphol van april 2006 is het veilig stellen van dit belang binnen milieuranvoorwaarden nog eens uiteengezet en ik wil daaraan vasthouden. Consistentie dient zowel de concurrentiepositie van de Randstad, als een toekomstvast ruimtelijk beleid en maatschappelijke transparantie van overheidshandelen.

Onze uitgangspositie verdient daarbij met regelmaat aandacht en bezinning. De internationale concurrentie zit niet stil en bovendien is de groei van verkeers- en vervoersstromen in ons dichtbevolkte land steeds gekoppeld aan vragen rond milieu, geluid, ruimtelijke ordening en veiligheid. Het Schipholbeleid kenmerkt zich door het zoeken van een evenwicht tussen verschillende belangen. In het coalitieakkoord is voor de aanpak van dit kabinet een aantal specifieke uitgangspunten geformuleerd.

## **2. Uitgangspunten voor het Schipholbeleid**

Hieronder geef ik aan hoe ik de punten over Schiphol uit het coalitieakkoord oppak.

*«Schiphol kan binnen de bestaande milieu- en geluidsnormen doorgroeien, waarbij woningen op grotere afstand van Schiphol beter beschermd worden tegen geluidhinder»*

Onder de bestaande milieu- en geluidsnormen versta ik de criteria voor gelijkwaardigheid zoals deze volgen uit de gelijkwaardigheidseis die is vastgelegd in artikel 8.17, zevende lid van de Wet Luchtvaart. Dit beschermingsniveau is, bij het van kracht worden van hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart, in het overgangsrecht vastgelegd met «criteria voor een gelijkwaardige bescherming», die een maximum stellen aan de hinder, de slaapverstoring, het aantal woningen met een hoge geluidsbelasting en het aantal woningen in het gebied met bepaalde veiligheidsrisico's. In het kabinetsstandpunt Schiphol is aangegeven dat geactualiseerde criteria voor gelijkwaardige bescherming door de bewindslieden van VenW en VROM zullen worden vastgesteld in de regelgeving. Vooruitlopend daarop ontvangt u de geactualiseerde criteria voorafgaand aan het Algemeen Overleg in een aparte brief.

Bij de actualisering van de criteria voor gelijkwaardigheid is tevens het gebied waarop zij van toepassing zijn uitgebreid. Hiermee zullen ook woningen op grotere afstand van Schiphol beter beschermd worden tegen geluidhinder. De betere bescherming van het buitengebied krijgt verder vorm door afspraken in een convenant met Schiphol, LVNL en KLM over maatregelen die de hinder in het buitengebied beperken. Waar mogelijk worden deze maatregelen overeenkomstig de brief van 16 mei 2006 later in de luchthavenbesluiten vastgelegd.

*«Op korte termijn worden de mogelijkheden bezien van de ontwikkeling van Lelystad als overloop, met inachtneming van overige regionale vliegvelden»*

In 2004 is een nieuwe PKB voor Lelystad vastgesteld waarin ruimte is gereserveerd voor ontwikkeling van Lelystad Airport tot een volwaardige regionale luchthaven. In 2005 heeft de exploitant een verzoek ingediend om op basis van de PKB een nieuwe aanwijzing vast te stellen. De nieuwe aanwijzing moet een baanverlenging van 1250 meter tot 2100 meter mogelijk maken evenals een grotere Ke-zone, waardoor de «general aviation» van Schiphol kan worden overgeplaatst en ook intra-Europees point-to-point-verkeer mogelijk wordt. Binnen de geldende beperkingen uit de PKB voor geluidruimte en openingstijden (nachtsluiting) kan Lelystad Airport naar verwachting groeien tot 2 à 2,5 miljoen passagiers. In 2006 is deze procedure gestart en eind maart 2007 heeft de exploitant een MER ingediend. Dit MER is de basis voor een door het bevoegd gezag (V&W en

VROM) op te stellen (voor)ontwerp-aanwijzingsbesluit, dat ik komende zomer in het bestuurlijk overleg met de regio wil voorleggen.

In het traject voor de lange termijnverkenning (zie hieronder) zullen onder meer de mogelijkheden worden bezien van de ontwikkeling van Lelystad als overloop, met inachtneming van overige regionale velden. De NV Luchthaven Schiphol is vorig jaar gevraagd om de opties aan te geven die zij ziet voor de lange termijn (zie bijlage). Het rijk verkent vervolgens de te verwachten knelpunten op lange termijn en de mogelijke oplossingsrichtingen. Voor de zomer van 2007 zal ik de Kamer een probleemanalyse doen toekomen als eerste stap in het traject van de verkenning. Op basis van genoemde lange termijn verkenning zal eind 2007/begin 2008 een nader standpunt over de positie en verdere ontwikkeling van Lelystad worden ingenomen. Bij deze standpuntbepaling zal het Rijk ook de potentiële rol van andere regionale luchthavens betrekken.

Daarbij zal ook ten behoeve van een effectieve sturing op de verdeling van de schaarse luchthavencapaciteit in Nederland onderzocht worden in hoeverre een luchthavensysteem een adequaat instrumentarium biedt voor uitplaatsing van verkeer naar regionale luchthavens. In formele zin is het vorig jaar ingediende wetsvoorstel RBML met daarin de decentralisatie voor regionale luchthavens geen belemmering voor het instellen van een luchthavensysteem, maar het brengt wel sturingsvragen met zich mee.

Bij nota van wijziging op het wetsvoorstel is door het vorige kabinet reeds bepaald dat de luchthaven Lelystad vooralsnog een luchthaven van nationale betekenis zal blijven en dat de bevoegdheden voor deze luchthaven niet worden gedecentraliseerd. Vanwege de genoemde sturingsvraag wil ik luchthavens die potentieel onderdeel van zo'n luchthavensysteem zouden kunnen uitmaken of een rol kunnen spelen bij de overloop van Schiphol vooralsnog beschouwen als nationale luchthaveninfrastructuur. Graag bespreek ik met de Kamer welke luchthavens dit betreft.

Het genoemde wetsvoorstel RBML voorziet naast decentralisatie in een adequate basis voor normering van regionale luchthavens. Hierbij gaat het om een nieuw stelsel voor normering voor de geluidbelasting op basis van Europese geluidmaten en invoering van beleid gericht op externe veiligheid. Daarnaast bevat het wetsvoorstel een stroomlijning van besluitvormingsprocedures. Tenslotte voorziet het wetsvoorstel in implementatie van veiligheidsvoorschriften van ICAO. In het licht van de volgend jaar uit te voeren ICAO-audit is het van belang dat deze voorschriften in Nederland spoedig kracht van wet krijgen. Met name ook in dit licht wil ik de Kamer verzoeken de behandeling van het wetsvoorstel verder voortvarend ter hand te nemen.

*«De aandelen Schiphol zullen niet op de beurs worden gebracht. Het voornemen tot vernietiging van het raadsbesluit van Amsterdam inzake de verkoop van aandelen Schiphol zal niet worden uitgevoerd. Het kabinet start overleg met de luchthaven Schiphol en de gemeente Amsterdam om op een andere manier middelen vrij te maken uit het overheidsaandeel zonder afstand te doen van de zeggenschap en om de mogelijkheden voor Schiphol om vreemd vermogen aan te trekken te vergroten. De extra opbrengsten uit het overheidsaandeel in Schiphol zullen bij voorrang worden aangewend voor ontsluiting van de Noordvleugel. Ultimo 2007 zal een definitief besluit worden genomen.»*

Bovenstaande afspraken uit het coalitieakkoord worden momenteel uitgewerkt met het Ministerie van Financiën.

### *Vliegticketbelasting (en ETS)*

Het kabinet is van mening dat waar de mate van milieuvervuiling en milieubevordering onvoldoende in marktprijzen tot uiting komt, financiële prikkels worden ingevoerd. Het coalitieakkoord voorziet in de instelling van een vliegticketbelasting met ingang van 2008. Om invoering in 2008 mogelijk te maken is snelle besluitvorming en fiscale wetgeving nodig. Hiertoe wordt interdepartementaal overlegd, vindt overleg plaats met de luchtvaart- en reissector en wordt onderzoek gedaan naar de effecten van een aantal denkbare varianten voor de vormgeving van de belasting. In het kader van het internaliseren van externe kosten van luchtvaart is ook het verhandelen van CO<sub>2</sub>-emissierechten van belang. Ten aanzien van het Europese Emissiehandelssysteem (ETS) heeft de Europese Commissie voorgesteld om vanaf 2011 de emissies van de gehele vlucht van alle in de EU aankomende en alle uit de EU-vertrekkende vluchten onder het systeem te brengen. Het kabinet is van mening dat het vanuit milieuoogpunt de voorkeur verdient om zo veel mogelijk vluchten bij het handelssysteem te betrekken. Nederland steunt dus de Commissie in haar streven om de emissies van alle inkomende en vertrekkende vluchten onder het systeem te laten vallen.

Voor zowel de ticketbelasting als het verhandelen van emissierechten geldt dat de effecten op het milieu, de nationale economie en de luchtvaart goed in kaart gebracht moeten worden.

*«Ruimtelijke projecten, zoals de ontwikkeling van de Nationale Landschappen, de mainport Schiphol, de Noord- en Zuidvleugel en de verdere ontwikkeling van Almere, Zuid-Oost Brabant en Noord Limburg worden in samenhang gezien met infrastructuur en (openbaar) vervoer.»*

De mainportontwikkeling zal integraal en in samenhang met andere ontwikkelingen die samenkomen in het Urgentieprogramma Randstad plaatsvinden. Over het Urgentieprogramma wordt u later dit jaar geïnformeerd.

### **3. Uitwerking**

De specifieke punten uit het coalitieakkoord zullen ook op meer strategisch niveau uitwerking krijgen in een strategische beleidsvisie. Deze is voorzien voor eind 2007/begin 2008 en omvat de volgende onderdelen:

1. Mainportstrategie: nut en noodzaak voor lange termijnontwikkeling van Schiphol. Belangrijke onderwerpen hierin zijn:
  - de governance structuur van de verschillende partijen rond de mainport en de rol van het rijk hierbinnen. Daarbij zal ik nagaan in hoeverre de effectiviteit van de «mainportketen» versterkt kan worden;
  - mogelijke maatregelen voor selectiviteit gericht op enerzijds verkeer met een hoge maatschappelijk-economische waarde («mainportgebonden verkeer») en anderzijds goede geluid- en milieuprestaties;
  - de samenhang van de mainportontwikkeling en de luchthaven-capaciteit op regionale luchthavens (waarbij mogelijke uitplaatsing naar regionale luchthavens met behulp van een luchthavensysteem een optie is);
2. Luchthavenstrategie: ten aanzien van de regionale luchthavens is een integrale visie op de luchthavenontwikkeling en de invulling van de rijksrol van belang. .
3. Luchtruimstrategie: visie op de ontwikkeling van luchtverkeersdienstverlening voor de middellange- en lange termijn. Dit ter invulling van de vraag van de Tweede Kamer om met een visie op dit onderwerp te komen.

Ik wil de belangrijke afwegingen met betrekking tot de mainportontwikkeling in de diverse trajecten maken met behulp van betrokkenheid van meerdere partijen. Daarbij spreek ik de luchtvaartpartijen (LVNL, Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen) aan op hun maatschappelijk verantwoord ondernemerschap richting hun omgeving. Dit betekent dat ik ernaar streef dat de luchtvaartpartijen met de omgeving moeten zorgen voor een aanvaardbaar evenwicht tussen de verdere ontwikkeling van de mainport en de consequenties hiervan voor de omgeving. Deze directe relatie is van belang om tot duurzame afwegingen te komen. Het rijk zal zich hierbij actief opstellen en waar nodig ook faciliterend optreden. Het overleg, onder leiding van Commissaris van de Koningin van de provincie Groningen, de heer Alders, over MER en de convenanten voor de korte en middellange termijn is hiervan een goed voorbeeld (zie 4.2).

#### **4. Lopende trajecten**

Hieronder ga ik meer specifiek in op de belangrijkste lopende trajecten.

##### *4.1 Korte termijnproblematiek en maatregelen overschrijding*

In 2006 zijn voor het eerst sinds het van kracht worden van de Schipholwet 2003 de grenswaarden voor geluid in een drietal handhavingspunten (nabij de Buitenveldertbaan) overschreden. U bent hierover in februari schriftelijk geïnformeerd. Ten aanzien van het gebruiksjaar 2007 heeft Schiphol in zijn Operationeel Plan aangegeven dat er een zeer grote kans bestaat dat de grenswaarde in één of meer handhavingspunten voor de geluidbelasting opnieuw overschreden wordt. Door Schiphol is aangegeven dat de hoge overschrijdingskans voortkomt uit de verschillen tussen de huidige operationele praktijk en de uitgangspunten voor de berekeningen in het MER 2004, waarvoor een verkeersscenario uit 2000 is gebruikt en waarop de huidige grenswaarden zijn gebaseerd. In dit verband speelt bij de Polderbaan en Zwanenburgbaan ook de zogeheten parallel startenproblematiek waardoor beide banen niet optimaal kunnen worden gebruikt. Dit levert als knelpunt op dat in geval van onder marginaal zicht, voor starts naar de Buitenveldertbaan moet worden uitgeweken, waardoor lokaal overschrijdingen kunnen ontstaan, zoals in het gebruiksjaar 2006 het geval is geweest.

De Inspecteur-Generaal van Verkeer en Waterstaat, die belast is met de handhaving, heeft naar aanleiding van de overschrijdingen in het gebruiksjaar 2006 maatregelen getroffen. Deze maatregelen zijn erop gericht om herhaling van deze overschrijdingen te voorkomen. De belangrijkste maatregel schrijft voor dat op 15 oktober 2007 (twee weken voor einde gebruiksjaar) de tot dan gerealiseerde geluidbelasting in de handhavingspunten die in het gebruiksjaar 2006 overschreden zijn, niet meer dan 90% van de dan beschikbare geluidsruijme mag zijn. Op dit moment wordt die beschikbare geluidsruijme bepaald door de grenswaarden zoals die zijn vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit (LVB). Deze grenswaarden kunnen in de loop van het gebruiksjaar nog veranderen als gevolg van vervangende grenswaarden voortvloeiend uit een vrijstellingsbesluit in verband met groot baanonderhoud en/of experimenten die onder de experimenteerregeling vallen (zie respectievelijk artikel 8.23 en artikel 8.23a van de Wet Luchtvaart). Daarnaast is, voortkomend uit de evaluatie van de Schipholwet, een traject in gang gezet om te komen tot nieuwe grenswaarden in het LVB, dit in samenhang met een pakket van voldoende hinderbeperkende en -compenserende maatregelen. U bent hierover geïnformeerd in de brief van 25 oktober 2006 en 13 april 2007. Dit traject kan ook van invloed zijn op hoe door de Inspecteur-Generaal met de handhaving van de «90%-maatregel» wordt omgaan.

#### 4.2 Korte en middellange termijntraject; benutten milieuruimte en beperken hinder

Zoals in het kabinetsstandpunt van 2006 en de kamerbrief van 25 oktober 2006 is aangegeven, biedt de handhavingssystematiek voor geluid onvoldoende flexibiliteit om de beschikbare milieuruimte volledig te benutten. De grenswaarden zoals die nu zijn vastgelegd in het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) houden onvoldoende rekening met veranderende omstandigheden die het gebruik van de luchthaven beïnvloeden. In het kabinetsstandpunt van april 2006 heeft het kabinet besloten aan Schiphol de ruimte te willen geven om de wettelijk vastgelegde milieuruimte beter te benutten. Ook in het Coalitieakkoord is vastgelegd dat Schiphol binnen de bestaande milieu- en geluidsnormen, te weten de gelijkwaardigheids-criteria, kan doorgroeien. Dit zou via een aanpassing van het LVB (of via een door de bewonersdelegatie van de Alderstafel voorgestelde pilot) kunnen leiden tot aangepaste grenswaarden voor de handhavingpunten. Over een eventuele aanpassing van de grenswaarden zal besloten worden in samenhang met convenanten voor hinderbeperkende en hindercompenserende maatregelen. Een traject hiervoor is vorig jaar in gang gezet met brede betrokkenheid van partijen onder leiding van de heer Alders.

Voor zowel de m.e.r.-procedure voor de betere benutting van de milieuruimte als de convenanten (hinderbeperking en omgevingskwaliteit) is er een onderscheid tussen korte en een middellange termijn. De korte termijn moet gezien worden als overgangperiode tot 2010, zodat de uitwerking en de besluitvorming voor de middellange termijn kan worden afgerond.

De MER voor de korte termijn heeft betrekking op het beter benutten van de milieuruimte (zie Startnotitie). De MER voor de middellange termijn beslaat een breder terrein (bijvoorbeeld andere operationele concepten dan het huidige zogeheten 2+1 baangebruik) en heeft een langere doorlooptijd.

Aanpassingen van het LVB, en voor de middellange termijn mogelijk ook het Luchthavenindelingsbesluit (LIB), vinden plaats binnen de eis voor gelijkwaardige bescherming.

Tevens is het Rijk in samenspraak met betrokken partijen parallel aan het middellange termijntraject een verkenning gestart naar mogelijke verbeteringen van het normen- en handhavingssysteem. Dit mede naar aanleiding van de inbreng van het Milieu- en Natuurplanbureau en het kabinetsstandpunt Schiphol. In de verkenning wordt onder andere bezien of het systeem geschikt is voor alle alternatieven uit het MER voor de middellange termijn.

In het *convenant hinderbeperking* worden afspraken gemaakt over maatregelen die de geluidshinder voor de omwonenden beperken. Deze maatregelen worden indien nodig via het experimenteerartikel uitgevoerd. Een aantal pilots, die de CROS uitwerkt om als experiment te kunnen uitvoeren, zal onderdeel uitmaken van dit convenant. Partijen bij het convenant zijn VenW en VROM, Schiphol, LVNL, KLM en BRS. Bewoners hebben via CROS – waarvan vertegenwoordigers deelnemen aan het Alders-tafeloverleg – een adviserende rol bij de totstandkoming van het convenant en de monitoring en evaluatie ervan.

In het *convenant omgevingskwaliteit* worden afspraken gemaakt over verbeteringen van de kwaliteit van de leefomgeving van de regio rond Schiphol en over het compenseren van omwonenden die ondanks de maatregelen voor hinderbeperking ernstig gehinderd worden. Dit convenant wordt gesloten tussen de BRS, Schiphol, LVNL, de luchtvaartpartijen en het Rijk. De CROS adviseert namens de bewoners.

Op dit moment loopt de inspraak voor de startnotitie, worden de richtlijnen voor het MER opgesteld en onderzoeken en convenanten voor de korte termijn afgerond. Voor het zomerreces zal ik gezamenlijk met de minister van VROM, op basis van advies van de overlegtafel van Alders, een mogelijke aanpassing van de grenswaarden in de handhavingspunten voor de korte termijn afwegen ten opzichte van de inhoud van de convenanten. De Tweede Kamer wordt over de convenanten, het MER en het besluit voor de korte termijn geïnformeerd. Indien besloten wordt om het LVB voor de korte termijn aan te passen, wordt vervolgens de formele procedure doorlopen.

De resultaten van het MER en de convenanten voor de middellange termijn zijn begin 2008 beschikbaar. Hierna kan de besluitvorming over de regelgeving plaatsvinden. In 2009/2010 kan dan formeel de nieuwe situatie voor de middellange termijn ingaan.

#### *4.3 Verkenning lange termijn*

In het kabinetsstandpunt Schiphol is geconstateerd dat, afhankelijk van de ontwikkeling van de vraag naar vliegverkeer en de inzet van nieuwe technologie, tussen circa 2015 en 2025 de fysieke grens van Schiphol wordt bereikt. Conform het kabinetsstandpunt heeft het Rijk aan Schiphol het verzoek gedaan om dit voorjaar een visie en eventuele opties voor knelpunten op de lange termijn te leveren. Schiphol heeft deze visie inclusief opties recentelijk aangeleverd.

Het Rijk is parallel aan het verzoek aan Schiphol om een visie en opties aan te leveren, een verkenningstraject gestart. De eerste stap in dit traject is een probleemanalyse waarin de knelpunten, die bij dit vraagstuk aan de orde zijn, in kaart worden gebracht. In de probleemanalyse wordt vanuit de maatschappelijke belangen een beeld neergezet van de huidige betekenis van de mainport en de kansen en bedreigingen op lange termijn. Deze probleemanalyse wordt voor de zomer aan de Kamer toegezonden en vormt de basis voor beoordeling van de opties van Schiphol in de tweede stap van het verkenningstraject.

De tweede stap in de verkenning is het in beeld brengen van de consequenties van de door Schiphol gepresenteerde opties en het in beeld brengen van mogelijke alternatieve oplossingsrichtingen van het kabinet. Het is daarbij van belang dat de analyse door het Rijk van de knelpunten op lange termijn en de mogelijke oplossingsrichtingen daarvoor aan een deskundige, kritische, en integrale toets van de planbureaus onderworpen wordt. Ik zal daarom aan de gezamenlijke planbureaus (CPB, RPB, MNP en KIM) op deze punten een advies vragen.

Het Rijk neemt op basis van de gepleegde analyses en het advies van de planbureaus eind 2007/begin 2008 een go/no go-besluit. Dit besluit zal gaan over het al dan niet voortzetten in een volgende fase van onderzoek naar ruimtelijke opties, en zo ja, welke. Hierbij zal onder meer een afweging gemaakt worden over een luchthavensysteem en selectiviteitsbeleid. Uiteraard wordt de Tweede Kamer hierbij betrokken.

#### *Samenhang trajecten*

De samenhang tussen het geschetste korte en middellange termijntraject en het lange termijntraject is als volgt. Op korte termijn (2007/2008) kunnen de grenswaarden op een beperkt aantal punten worden aangepast, waarbij betere benutting van de milieuruimte en hinderbeperking en leefbaarheid in de afweging betrokken zullen worden. Op basis hiervan zou Schiphol de komende jaren de vraag naar (selectieve) capaciteit kunnen opvangen.

Op middellange termijn wordt de optimalisering van het operationeel concept van het luchthavengebruik gezien en worden mogelijke verbete-

ringen in het normen- en handhavingssysteem doorgevoerd. Dit in samenhang met selectiviteitsmaatregelen voor het gebruik van de luchthaven en opnieuw afspraken over hinderbeperking en leefbaarheid. Voor de langere termijn, wanneer mogelijk de grenzen van de fysieke en operationele capaciteit zijn bereikt, moet een nut en noodzaak-besluit worden genomen over de verdere ontwikkelingsmogelijkheden van de mainport. Hierbij wordt ook naar de mogelijkheden van een luchthavensysteem gekeken.

#### *4.4 Luchtruimstudie*

Ik heb in vervolg op de brief aan de Kamer van 25 oktober 2006 het bureau Roland Berger opdracht gegeven om een strategische studie uit te voeren naar de lange termijn ontwikkelingen van de luchtverkeersdienstverlening in Nederland. De Kamer zal eind 2007 een visie op luchtverkeersdienstverlening voor de middellange- en lange termijn ontvangen.

Reden voor deze studie is dat als gevolg van de Single European Sky wetgeving de luchtverkeersdienstverlening in Europa zal veranderen. De studie dient ertoe om de strategische vraagstukken te verhelderen en om een gezamenlijke visie te ontwikkelen over de mogelijke opties in verschillende scenario's ten behoeve van de Nederlandse positionering. Daarbij worden ook de opties voor LVNL in relatie tot mainport Schiphol onderzocht.

In de studie wordt de relatie tussen de mainport Schiphol en de organisatie van de luchtverkeersleiding in verschillende scenario's in kaart gebracht. In het kabinetsstandpunt Schiphol (april 2006) is eerder aangegeven dat luchtverkeersleiding een belangrijke rol heeft in de ontwikkeling van de mainport Schiphol. LVNL heeft een belangrijke rol in de ontwikkeling van vliegprocedures en -routes voor Schiphol die de afhandeling van zoveel mogelijk vliegtuigen met zo min mogelijk overlast (geluidhinder, emissies) mogelijk maken.

Een belangrijke ontwikkeling is de vorming van een grensoverschrijdend functioneel luchtruimblok, dat momenteel in het project Functional Airspace Block (FAB) Central Europe wordt bestudeerd met Benelux, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland. Ook het Verenigd Koninkrijk is bij dit project betrokken, zij het in de rol van meewerkende partner. Naast het waarborgen van het belang van de mainport Schiphol, gaat het ook om het zekerstellen dat militaire (trainings)vluchten ongehinderd kunnen plaatsvinden, het optimaliseren van de samenwerking tussen civiele en militaire luchtverkeersleiding, de mogelijkheden om met luchtverkeersleiding geluidhinder terug te brengen en de vraag hoe de organisatie van de luchtverkeersleidingactiviteiten in een grensoverschrijdend FAB te structureren.

#### *4.5 ICAO-audit*

In april 2008 zal in het Koninkrijk der Nederlanden–Nederland, de Nederlandse Antillen en Aruba – een audit uitgevoerd worden door de International Civil Aviation Organisation (ICAO). Deze audit gebeurt in het kader van het Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP). De doelstelling van het USOAP is om de wereldwijde luchtvaartveiligheid te verbeteren door in de lidstaten op regelmatige basis een audit uit te voeren. Daarbij wordt onderzocht in hoeverre de betreffende lidstaat voldoet aan de veiligheidsgerelateerde ICAO Standards and Recommended Practices (SARPS).

Recent is een Pre Audit Status Scan uitgevoerd, waarbij bepaald is in hoeverre door Nederland voldaan wordt aan de ICAO regelgeving. De



bevindingen uit deze pre audit worden voor januari 2008 opgepakt, zodat het luchtvaartveiligheidssysteem tijdig op orde is voor de ICAO audit in april 2008.

Ik hoop u met deze brief goed geïnformeerd te hebben over de belangrijkste lopende trajecten en de specifieke accenten die ik – in overeenstemming met het coalitieakkoord – zet met betrekking tot het Schipholdossier.

De minister van verkeer en waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings