

Aan

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw W. J. Mansveld
Postbus 20906
2000 EX Den Haag

Groningen, 13 november 2014.

Geachte Staatssecretaris,

Op 8 oktober 2013 heb ik u namens de Tafel Schiphol het advies aangeboden met de uitwerking van een nieuw normen- en handhavingstelsel voor de luchthaven Schiphol. De regels en normen die daarin worden voorgesteld zijn getoetst door externe inhoudelijke deskundigen op hun robuustheid bij een ontwikkeling naar 510.000 vliegtuigbewegingen.

Ik heb er toen melding van gemaakt dat uit deze studie is gebleken dat, en ik citeer nu het advies, “er vanaf een volume van 470.000 bewegingen, een serieus knelpunt kan ontstaan met regel 4 die handelt over het maximaal gebruik van de vierde baan. Op basis van de thans (oktober 2013 H.A.) ter beschikking staande informatie over het vliegverkeer, de mogelijkheden in het luchtruim, alsmede de vooruitzichten van verbeteringen in de operatie op Schiphol kan niet worden uitgesloten dat ofwel de regel zal worden overtreden dan wel dat de vereiste punctualiteit niet kan worden gehaald.”

In mijn advies d.d. 5 juni 2014 (‘Verkenning marktontwikkelingen luchtvaart’) heb ik eveneens in vergelijkbare bewoordingen verwezen naar dit knelpunt, met daarbij de kanttekening dat de luchtvaartsector heeft aangegeven zich in te spannen om dit knelpunt op te lossen.

De signalering van dit knelpunt rond de 4^e regel heeft destijds namelijk in het advies van oktober 2013 over de invulling van het nieuwe stelsel geleid tot twee bepalingen die opgenomen zijn in het advies:

- Enerzijds heeft de luchtvaartsector aangegeven mogelijkheden te zien voor een oplossing van (een deel van) de gesignaleerde knelpunten in combinatie met de tijdspanne waarin de verwachte groei zich zou voordoen. Mogelijke oplossingen zouden liggen op het terrein van
 - 1) een verhoging van de piekruurcapaciteit waardoor meer verkeer zou kunnen worden verwerkt op de primaire banen en de inzet van een vierde baan zou kunnen worden beperkt;

- 2) verbeteringen in het luchtruim, waardoor er meer ruimte zou ontstaan voor een planmatige afwerking van het verkeer op Schiphol;
 - 3) operationele maatregelen op de luchthaven, waardoor de afhandelingcapaciteit zou worden vergroot.
- Anderzijds is in het advies aangegeven dat het denkbaar is “dat het onverkort vasthouden aan de normen, bij een toename van het aantal vliegbewegingen, kan leiden tot ongewenste en onacceptabele effecten op de kwaliteit van de netwerkoperatie op de luchthaven”. Afgesproken is dat in dergelijke gevallen partijen zich gezamenlijk zullen beraden, en “mocht dit leiden tot een gedeeld inzicht en een eenstemmig besluit over een noodzakelijke aanpassing van een of meer normen, het bevoegd gezag daarvoor een voorstel doen toekomen”.

Op 22 oktober j.l. heeft een overleg tussen de delegatieleiders van de partijen aan Tafel plaatsgevonden. De vertegenwoordigers van de luchtvaartsector hebben daarin gemeld dat zij er op dit moment in ontoereikende mate in slagen om een substantiële bijdrage te kunnen leveren aan het oplossen van het hiervoor beschreven knelpunt met de regel voor de inzet van de vierde baan. Dit geldt met name voor de ophoging van de piekuurcapaciteit (de huidige piekuurcapaciteit is 106-110).

Ontwikkelingen in de luchtvaart, vooral die betrekking hebben op het vergroten van de verkeersveiligheid, hebben een drukkende werking op het verhogen van de capaciteit. Dit geldt met name voor de ophoging van de piekuurcapaciteit.

Daarnaast is het tempo waarin verbeteringen in het luchtruim kunnen plaatsvinden in belangrijke mate afhankelijk van de voortgang die op dit terrein in Europees verband wordt geboekt. Dit tempo ligt lager dan werd gehoopt.

Dit alles laat onverlet dat partijen aan Tafel in het advies van oktober 2013 hebben vastgesteld dat er betekenisvolle stappen zijn gezet in de implementatie van de in 2008 afgesproken hinderbeperkende maatregelen. Daarmee wordt het volume van 510.000 inpasbaar binnen de wettelijke criteria voor gelijkwaardigheid, zoals ik u in mijn brief d.d. 5 juni inzake de vraagontwikkeling op Schiphol meer uitvoerig heb aangegeven. Het thans gesignaleerde knelpunt rond de 4^e baan regel wordt daardoor echter niet opgelost.

De delegatieleiders hebben kennis genomen van de boven omschreven mededelingen tijdens het genoemde overleg d.d. 22 oktober en zich hierop bereid verklaard het gesprek aan te gaan waarbij twee zaken verkend dienen te worden:

- a. In welke mate en op welke termijn kunnen de door de sector verkende mogelijkheden – zoals piekuurcapaciteit, luchtruimwijzigingen, operationele maatregelen – een bijdrage aan de oplossing voor het eerder gesignaleerde knelpunt bieden;
- b. Vervolgens is aan de orde wat de verdere mogelijkheden zijn voor het oplossen van het resterende knelpunt.

Partijen hebben de bereidheid uitgesproken om gezamenlijk deze verkenning uit te voeren.

De uitkomst van het aangekondigde gesprek tussen partijen kan gevolgen hebben voor de precieze invulling van het uitwerkingsbesluit, het zogenoemde luchthavenverkeersbesluit Schiphol. Hoewel de formele behandeling van dit besluit eerst aan de orde is nadat de behandeling van het wetsvoorstel in de Kamer is afgerond, meen ik er goed aan te doen u hierop in dit stadium te wijzen.

De partijen hebben aangegeven er naar te streven binnen twee maanden overeen te komen hoe, gegeven het gesignaleerde knelpunt, uitwerking kan worden gegeven aan de voorliggende wet- en regelgeving inzake het nieuwe normen- en handhavingstelsel en de in dat kader vereiste milieueffectrapportage (MER) t.b.v. het luchthavenverkeersbesluit.

Hoogachtend,

Hans Alders