

Vergaderjaar 2007–2008

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 105

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 september 2008

Op grond van artikel 8.29 van de Wet luchtvaart en artikel 3.1, eerste lid, van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI) dient jaarlijks vóór 1 juli door de Inspecteur-generaal Verkeer en Waterstaat (hierna: de inspecteur-generaal) aan de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer verslag te worden uitgebracht. Dit verslag betreft de in de Wet luchtvaart en het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) vastgelegde veiligheids- en milieuaspecten over de eerste helft van het gebruiksjaar.

Hierbij bied ik u dit verslag ter kennisneming aan.¹

Voor Schiphol beslaat het gebruiksjaar de periode 1 november tot en met 31 oktober. In de nu voorliggende rapportage wordt verslag gedaan over de periode 1 november 2007 tot en met 30 april 2008.

Bevindingen en acties

De belangrijkste bevindingen en acties van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (hierna: de Inspectie) over de eerste helft van het gebruiksjaar 2008 zijn, dat:

- de grenswaarden voor het externe veiligheidsrisico, de geluidbelasting en de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken niet overschreden zijn;
- Amsterdam Airport Schiphol (AAS) op 14 maart 2008 schriftelijk aan de Inspectie heeft gemeld dat de geluidbelasting in het «Wettelijk Informatiesysteem Naleving Grenswaarden Schiphol» (WINGS), als gevolg van een softwarematige aanpassing, vanaf 13 november 2007 niet juist berekend is en dat tot het moment dat de herstelwerkzaamheden in WINGS zijn afgerond, gebruik zal worden gemaakt van data uit het Flight and Aircraft Noise Monitoring System (FANOMOS) van de Inspectie;
- de Inspectie AAS op 25 maart 2008 schriftelijk heeft medegedeeld welke gevolgen aan deze situatie verbonden zijn;

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

- AAS op 3 april 2008 schriftelijk heeft aangegeven welke projectmatige aanpak door AAS wordt gehanteerd om de geconstateerde fout te herstellen;
- de luchtvaartsector twee keer een baanpreferentiewijziging heeft doorgevoerd om overschrijdingen van de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten te voorkomen;
- de maximaal toegestane percentages afwijkingen van regels van het LVB inzake het baan- en luchtruimgebruik door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) niet overschreden zijn;
- zich geen situatie heeft voorgedaan waarbij als gevolg van het niet beschikbaar zijn van banen is afgeweken van de beperkingen die gelden voor het baangebruik;
- door twee luchtvaartmaatschappijen dusdanig van een luchtverkeerweg is afgeweken dat ze door de Inspectie zijn aangeschreven en één van deze luchtvaartmaatschappijen inmiddels een waarschuwingsbrief heeft ontvangen;
- uit de monitoring van de maatschappijen die in het gebruiksjaar 2007 een waarschuwingsbrief hebben ontvangen gebleken is dat deze maatschappijen in de eerste helft van het gebruiksjaar 2008 geen significante afwijkingen in het vlieggedrag hebben vertoond, en er dus ook geen sprake is van recidive;
- bij inspecties van bouwkransen in één geval is aangegeven welke restricties er zijn met betrekking tot de hoogte van de bouwkraan en in één geval voorlichting is gegeven om een overtreding te voorkomen;
- in drie gevallen de bouwwerkzaamheden zijn stopgezet in verband met een overtreding van de geldende hoogtebeperking en aan de betreffende aannemersbedrijven hierover een waarschuwingsbrief is gestuurd;
- vijf luchtvaartmaatschappijen wegens slotsmisbruik door de Inspectie zijn aangeschreven en drie hiervan inmiddels een dwangsom van in totaal 75 000 euro hebben betaald.

Toelichting op de bevindingen en acties

Gehanteerde grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten

Vanaf 1 november 2007 gelden de grenswaarden van de 'Ontwerp-wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (hierna: het ontwerp-LVB) en vervolgens de vervangende grenswaarden zoals die in ministeriële regelingen zijn vastgelegd in verband met een aantal experimenten in 2008. Vanaf 22 november 2007 gelden de vervangende grenswaarden zoals vastgelegd in de «Regeling experiment bocht Hoofddorp/Nieuw-Vennep». Vanaf 13 maart 2008 gelden de vervangende grenswaarden zoals die in ministeriële regelingen voor de periode tot en met 31 oktober 2008 zijn vastgelegd in verband met:

- een experiment routewijzigingen (gericht op een vijftal route-wijzigingen aan met name de noordkant van Schiphol);
- een experiment microklimaat Rijsenhout;
- een experiment parallel starten;
- een experiment verlenging gebruiksduur nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures.

Bestuursrechtelijke afhandeling overschrijdingen grenswaarden geluid gebruiksjaar 2007

In verband met overschrijdingen van grenswaarden voor de geluidbelasting in het gebruiksjaar 2007 heeft de inspecteur-generaal in april/mei 2008 een meteoroclausuleberekening en een oorzaakanalyse laten uitvoeren om te bepalen of voor het gebruiksjaar 2008 maatregelen aan

de sector moesten worden opgelegd. Uit de meteo-clausuleberekening is gebleken dat de geconstateerde overschrijdingen niet het gevolg zijn van buitengewone weersomstandigheden. De Inspectie heeft daarop een oorzaakanalyse uitgevoerd die in mei 2008 is afgerond.

Op 29 mei 2008 heeft de inspecteur-generaal op basis van de resultaten van de oorzaakanalyse het besluit genomen om in het gebruiksjaar 2008 geen maatregelen aan de sectorpartijen op te leggen omdat de overschrijdingen het gevolg zijn geweest van groot onderhoud aan de Kaagbaan in combinatie met significant afwijkend weer tijdens de uitvoering van het groot baanonderhoud. Wel wil de inspecteur-generaal lopende het gebruiksjaar 2008 intensiever toezicht te houden op het handelen van de sectorpartijen bij het voorkomen van overschrijdingen van grenswaarden voor de geluidbelasting in het algemeen.

Voor nadere bijzonderheden verwijs ik korthedshalve naar mijn brief van 16 juli 2008 aan de Tweede Kamer.

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