

Vergaderjaar 2008–2009

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 143

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 september 2009

Ontvangen ter Griffie van de Tweede Kamer op 3 september 2009.
De ministeriële regeling kan niet eerder worden vastgesteld dan op 1 oktober 2009.

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en ik hebben de Tweede Kamer op 3 oktober 2008 (kamerstuk 2008–2009, 29 665, nr. 107) laten weten voornemens te zijn om het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) aan te passen op basis van de positief beoordeelde experimenten.

Dit is gebeurd in bijgaande ontwerpwijziging van het LVB.¹ In dit LVB is tevens het artikel aangepast dat betrekking heeft op de maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Verder informeren wij u hierbij over de concept ministeriële regeling voor de voortzetting van het experiment voor het langer gebruiken van de nachtelijke vertrek en naderingsprocedures.

Beide (concept)besluiten worden in het vervolg van deze brief toegelicht.

Aanpassing luchthavenverkeerbesluit Schiphol

In het kader van de in artikel 8.24 juncto 8.14 Wet luchtvaart vastgelegde voorhang van wijzigingen van het LVB ontvangt u bijgaand de ontwerp-aanpassing van het LVB en het definitieve milieueffectrapport dat hieraan ten grondslag ligt.

Tevens is het ontwerp in de Staatscourant bekend gemaakt, zodat parallel aan de voorhang bij Eerste en Tweede Kamer, gelegenheid wordt gegeven voor inspraak. Daarnaast wordt de Commissie m.e.r. om advies gevraagd. Vervolgens zal het ontwerp aan de Raad van State voor advies worden voorgelegd. De verwachting is dat de aanpassing in het gebruiksjaar 2010 in werking treedt.

De aanpassing komt enerzijds voort uit de evaluatie van de experimenten in 2008 en de aanvullende evaluatie in 2009. Op basis van deze evaluaties heeft CROS over het vervolg van de experimenten geadviseerd.

In mijn brief van oktober 2008 (kamerstuk 2008–2009, 29 665, nr. 107) heb ik u reeds geïnformeerd over de positieve evaluatie van de experimenten.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Bij twee experimenten (vaste bochtstraal tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep en een wijziging van de vertrekroute vanaf de Polderbaan boven Amsterdam) had de CROS aangegeven dat aanvullende informatie nodig was om tot een advies te kunnen komen. In het evaluatierapport van 2009, dat ik ter informatie heb bijgevoegd, is deze nadere informatie beschreven.¹ Op basis hiervan heeft de CROS op 2 juli 2009 alsnog een positief advies uitgebracht over beide experimenten.

Het totaaleffect van de genoemde experimenten is in het MER beschreven. De definitieve invoering van de experimenten leidt tot een afname van 18 000 ernstig gehinderden in de omgeving van Schiphol. Ik acht dit een mooi resultaat van de uitvoering van het convenant hinderbeperkende maatregelen korte termijn!

Daarnaast heeft de aanpassing betrekking op een alternatieve maatregel voor luchtkwaliteit. Deze maatregel leidt ertoe dat Schiphol een meerjaren-programma wordt voorgeschreven zodat de meest gebruikte vliegtuigopstel- en afhandelingsplaatsen worden voorzien van een vaste stroomaansluiting en pre-conditioned air. Zo wordt Schiphol de mogelijkheid geboden om de aan de maatregel verbonden investeringen te temporiseren gezien de afname van het aantal vliegtuigbewegingen. De maatregel past binnen de afspraken die in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) over Schiphol zijn gemaakt. Per 1 januari 2015 is de luchtkwaliteit op Schiphol op het vereiste niveau.

Voortzetting experiment langer gebruiken van nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures in de vroege ochtend

In december 2007 heb ik u per brief (kamerstuk 2007–2008, 29 665, nr.77) geïnformeerd over de achtergrond, het doel en afspraken met betrekking tot deze hinderbeperkende maatregel.

In het Convenant *hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol tot 2020* zijn onder andere deze afspraken met betrekking tot het alternatief voor de maatregel «verlengen nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures» verder uitgewerkt. Daarbij is afgesproken de huidige maatregel voort te zetten tot eind oktober 2010 en daarna onvoorwaardelijk te beëindigen. In 2010 wordt het besluit genomen hoe met ingang van het gebruiksjaar 2011 verder wordt gegaan met een maatregel die qua effect een soortgelijke hinderbeperkende werking heeft en die geen schade toebrengt aan het mainportgebonden verkeer op de luchthaven Schiphol. De luchtvaartpartijen zoeken hierbij in eerste instantie naar het synchroniseren van de nacht- en dagprocedures.

Het experiment is gestart op 13 maart 2008 en verlengd op 19 november 2008 vanwege de positieve effecten op de hinderbeperking op advies van de CROS voor de periode van een jaar. In die periode heb ik de voortgang van het experiment nauwkeurig gemonitord en geëvalueerd. Ik heb u daar per eerder genoemde brief van 3 oktober 2008 over geïnformeerd.

De Wet luchtvaart staat niet toe de thans geldende regeling nogmaals te verlengen. Om die reden is op basis van een aanvraag van de luchtvaartpartijen (KLM, LVNL en Schiphol) door mij in overeenstemming met mijn collega van VROM een nieuwe concept ministeriële regeling opgesteld waarmee het experiment conform de hierboven bedoelde afspraken nog een jaar wordt voortgezet. Daarbij is de strekking van het experiment ongewijzigd gebleven.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

De effecten van het experiment heb ik gedurende het experiment uitvoerig gemonitord en samengevoegd in het evaluatierapport dat ik u heb toegezonden in oktober 2008. Daarbij heb ik geconcludeerd dat de maatregel weliswaar positieve effecten heeft op de hinderbeperking maar tevens negatieve effecten heeft op de netwerkqualiteit van Schiphol. Om die redenen is in het convenant afgesproken de maatregel voort te zetten tot 2010 en daarna te beëindigen. Gezien het tijdelijke karakter van deze maatregel en de reeds bekende effecten zie ik dan ook geen aanleiding om komend jaar wederom een uitvoerige evaluatie uit te voeren. Op dit moment wordt door de luchtvaartpartijen gewerkt aan een alternatief voor de maatregel. Indien daar meer duidelijkheid over bestaat zal ik u tijdig informeren.

Het ontwerp van de ministeriële regeling vindt u samen met een toelichting als bijlage bij deze brief.¹⁾ Dit ontwerp is tevens aan de CROS toegezonden ter advisering. Voor de regeling geldt een wettelijke inspraakperiode van 4 weken. De inspraakperiode start op 3 september 2009. Na de inspraakperiode zal ik het advies van de CROS en alle inspraakreacties verwerken, de regeling definitief vaststellen en publiceren in de Staatscourant.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

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