

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
5 juni 2007	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
VENW/DGTL/8574	2060714730
Onderwerp	
Kamervragen Duyvendak	

Geachte voorzitter,
Hierbij doe ik u toekomen de antwoorden op de Kamervragen van de heer Duyvendak (GL).

1. Kent u het bericht "maatregelen tegen overschrijding geluidsbelasting Schiphol" (website inspectie Verkeer en Waterstaat, 8 mei 2007)?

1. Ja, ik ken het bericht.

2. Deelt u de beoordeling van de inspectie Verkeer en Waterstaat dat er overschrijding van de geluidsnormen bij Schiphol dreigt? Zo nee, waarom niet?

2. Ja. Op 25 oktober 2006 (TK nr 29 665, nr. 39) bent u geïnformeerd over de overschrijding van de grenswaarden voor geluid in het in het gebruiksjaar 2005–2006. Aanvankelijk was de kans dat er een overschrijding zou plaatsvinden gering. Op 19 oktober 2006 heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat van Schiphol echter het bericht ontvangen dat, als gevolg van het om veiligheidsredenen buiten gebruik stellen van de Aalsmeerbaan, in twee handhavingspunten nabij de Buitenveldertbaan een hogere geluidbelasting is geconstateerd dan de vigerende grenswaarden op deze punten. De waarden voor het Totaal Volume Geluid (TVG), voor zowel etmaal als nacht, zijn echter niet overschreden. Ook is Schiphol in gebruiksjaar 2006 ruim binnen de criteria voor gelijkwaardigheid gebleven.

In dezelfde brief bent u geïnformeerd dat op basis van de huidige inzichten er een gereede kans is dat aan het eind van het komende gebruiksjaar 2006–2007 mogelijk

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95

een overschrijding plaatsvindt van de grenswaarde voor geluid in enkele handhavingspunten. In het Operationeel Plan 2007 van Schiphol is dit ook aangegeven.

3. Deelt u de mening dat de problemen met de geluidsnormen door de luchtvaartsector zelf zijn veroorzaakt, en ook door de sector zelf moeten worden opgelost? Zo nee, waarom niet?

3. Ik ben van mening dat geldende grenswaarden niet door de luchtvaartpartijen overschreden mogen worden. Ik acht het daarom terecht dat de Inspecteur Generaal Verkeer en Waterstaat maatregelen heeft opgelegd die erop gericht zijn nieuwe overschrijdingen bij de Buitenveldertbaan te voorkomen.

Bij de overschrijdingen van grenswaarden die in het gebruiksjaar 2006 hebben plaatsgevonden hebben meerdere factoren een rol gespeeld:

1) het incident met de Aalsmeerbaan, die als gevolg van problemen met de toplaag aan het eind van het gebruiksjaar tijdelijk niet kon worden gebruikt.

2) het feit dat de problematiek van het parallel starten bij de Polderbaan en de Zwanenburgbaan niet tijdig is opgelost. In het geval van marginaal zicht wordt, voor starts, naar de Buitenveldertbaan uitgeweken, waardoor de handhavingspunten bij deze baan te zwaar worden belast.

3) de inzet van de Buitenveldertbaan vanwege veiligheidsredenen (harde wind, marginaal zicht bij het parallel starten, buien e.d.) en voor het realiseren van voldoende piekcapaciteit bij de overgang van noordelijk naar zuidelijk baangebruik en vice versa. Om vertragingen te voorkomen wordt tijdens het ombouwen van de verkeersstromen de Buitenveldertbaan als tweede landingsbaan ingezet.

Deze factoren moeten door de sector worden opgelost.

Tegelijkertijd is in de evaluatie van de Schipholwet geconcludeerd dat de wijze waarop de grenswaarden in de handhavingspunten voor geluid zijn vastgesteld onvoldoende flexibiliteit biedt om de beschikbare milieuruimte voldoende te benutten. Dit is zo in het kabinetsstandpunt van 2006 is aangegeven. Vanwege het maatschappelijk-economisch belang van de luchthaven Schiphol wil het Kabinet dat de milieuruimte optimaal kan worden benut voor verdere ontwikkeling, in samenhang met afspraken over concrete maatregelen die de hinder voor omwonenden beperken en afspraken over het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving.

4. Bent u bereid nu al aan de luchtvaartsector duidelijk te maken dat er wat u betreft geen sprake over normoverschrijding kan zijn? Zo nee, waarom niet?

4. De Inspecteur-Generaal IVW (IG) heeft dit reeds, in overeenstemming met mij, richting de luchtvaartsector duidelijk gemaakt. De maatregelen, waaronder de 90% maatregel, zoals op 7 mei jl. zijn opgelegd zijn daarop gericht. Ze hebben tot doel te voorkomen dat de overschrijdingen die zich in het gebruiksjaar 2006 bij de Buitenveldertbaan hebben voorgedaan, in het gebruiksjaar 2007 opnieuw voordoen.

De 90% maatregel betekent dat het verbruik van de voor de L-den handhavingspunten 21, 22 en 23 in het gebruiksjaar 2007 voor de handhaving beschikbare geluidsruimte op 15 oktober niet meer dan 90% mag bedragen. Op deze wijze wordt een buffer van 10% gecreëerd die noodzakelijk is om meer zekerheid te hebben dat de Buitenveldertbaan ook nog vanaf 15 oktober tot het eind van het gebruiksjaar kan worden gebruikt, zonder dat dit direct tot een overschrijding van de voor dat gebruiksjaar geldende grenswaarden leidt. Wat betreft de te handhaven grenswaarden voor het gebruiksjaar 2007 zijn er de volgende mogelijkheden:

1. de grenswaarden zoals die momenteel van kracht zijn op basis van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB), dan wel;
2. vervangende grenswaarden in het kader van een vrijstellingsbesluit in verband met groot baanonderhoud in 2007 en/of experimenten die onder de experimenteerregeling vallen dan wel;
3. aangepaste grenswaarden. In navolging van het Kabinetstandpunt uit april 2006 wordt op dit moment voorbereid dat in de loop van dit gebruiksjaar een formeel politiek standpunt wordt ingenomen ten aanzien van de aanpassing van de huidige grenswaarden. Dit kan leiden tot een wijziging van het LVB.

Ad 1) Als de huidige grenswaarden uit het LVB als uitgangspunt worden genomen voor de handhaving, dan heeft dit grote negatieve gevolgen voor een volwaardig functioneren van de luchthaven Schiphol. Om binnen de huidige grenswaarden te blijven dienen Schiphol en LVNL vergaande capaciteitsreducerende maatregelen te nemen. Die capaciteitsreducerende maatregelen hebben gevolgen voor de mainport doelstelling, met name de betrouwbaarheid, punctualiteit, kwaliteit en afhandeling. Hierdoor ontstaat ook voor de lange termijn een nadelig effect op de knooppuntfunctie van Schiphol en het netwerk van met name KLM en haar partners in het Skyteam.

Ad 2) Schiphol heeft voor het gebruiksjaar 2007 een aanvraag voor vervangende grenswaarden ingediend in verband met groot baanonderhoud in 2007 (conform artikel 8.23) dat voorziet in de mogelijkheid om tijdelijk vervangende grenswaarden voor het lopende gebruiksjaar vast te stellen in verband met groot onderhoud. Voor het gebruiksjaar 2006 zijn op basis van dit artikel ook vervangende grenswaarden vastgesteld. De aanvraag is in behandeling en kan leiden tot een tijdelijke aanpassing van de grenswaarden. Naar verwachting zal in juni een besluit worden genomen over vrijstelling en vervangende grenswaarden voor groot onderhoud. De Tweede Kamer wordt over het besluit geïnformeerd.

Ad 3) Om betere benutting van de milieuruimte voor de korte termijn (periode tot 2010) mogelijk te maken is naar aanleiding van het Kabinetstandpunt een MER-traject gestart dat gericht is op het aanpassen van de grenswaarden voor geluid zoals deze zijn opgenomen in het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) binnen de bescherming van de gelijkwaardigheidscriteria. Hiervoor voeren Schiphol en de LVNL momenteel een milieueffectenonderzoek uit in samenhang met een convenant hinderbeperking en convenant omgevingskwaliteit. Dit gebeurt in een open proces o.l.v. de heer J.G.J. Alders. In het kader van de overlegtafel van Alders is ook nog een andere optie door

de bewonersvertegenwoordigers voorgesteld voor de korte termijn, namelijk in de vorm van een pilot.

Eind juni zal hierover mede op basis van een advies van de overlegtafel van Alders een politiek besluit worden genomen. De Tweede Kamer wordt over dit besluit geïnformeerd.

Indien genoemd politiek besluit wordt genomen - met als voorwaarde dat groei van Schiphol gecombineerd wordt met een goed pakket van maatregelen in het kader van het convenant hinderbeperking en convenant leefomgeving -, dan zal naar verwachting rond de zomer het ontwerpbesluit tot (tijdelijke) aanpassing van grenswaarden voor geluid in handhavingspunten in procedure worden gebracht.

Indien er echter wordt gekozen voor de door de bewoners voorgestelde pilot als alternatief voor de korte termijn, dan kan dit leiden tot vervangende grenswaarden.

Het is van belang voor Schiphol, de omgeving en de luchtvaartpartijen, dat begin juli duidelijk wordt wat het kader is voor de handhaving van het gebruiksjaar 2007. De luchtvaartpartijen moeten vervolgens vóór 5 juli een plan van aanpak indienen, waarin zij aangeven hoe een normoverschrijding wordt voorkomen.

5. Bent u bereid nu al duidelijk te verklaren dat u op geen enkele manier mee zult werken aan een versoepeling of aanpassing van de geluidsnormen van Schiphol in het nu lopende gebruiksjaar vanwege de dreigende normoverschrijding bij de Buitenveldertbaan? Zo nee, waarom niet?

5. Er is geen sprake van het versoepelen of aanpassen van de normen in het lopende gebruiksjaar vanwege de dreigende overschrijding van de grenswaarde bij de Buitenveldertbaan.

In het Kabinetstandpunt van april 2006 heeft het Kabinet op basis van de evaluatie van de Schipholwet aangegeven dat zij de maatschappelijk-economische betekenis van Schiphol wil behouden en waar mogelijk versterken. Zoals reeds aangegeven in antwoord 3 heeft het Kabinet in kabinetsstandpunt geconstateerd dat de vaststelling van de grenswaarden in de handhavingspunten niet meer adequaat is en Schiphol de beschikbare milieuruimte niet volledig kan benutten. Om die reden voeren Schiphol en LVNL momenteel een m.e.r. uit. Dit kan, zoals uitgelegd in de antwoorden op vraag 4, leiden tot aanpassing van de grenswaarden in de handhavingspunten in samenhang met afspraken over concrete maatregelen die de hinder voor omwonenden beperken en afspraken over het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. Dit alles dient binnen de wettelijke eis van gelijkwaardige of betere bescherming vastgelegd in de geactualiseerde criteria voor gelijkwaardigheid plaats te vinden.

Aanpassing van de grenswaarden lopende het gebruiksjaar is niet nieuw. Ook in 2004 is het LVB lopende het gebruiksjaar aangepast om de zogenaamde invoerfout te herstellen.

Zoals in vraag 4 is aangegeven kunnen de grenswaarden ook tijdelijk worden aangepast in verband met groot onderhoud. De wet biedt deze mogelijkheid omdat er omstandigheden denkbaar zijn waarin het normale gebruik van de luchthaven zo ernstig wordt belemmerd, dat het onverkort handhaven van het luchthavenverkeersbesluit niet meer redelijk is. Dit kan zich bijvoorbeeld voordoen bij groot onderhoud aan een baan of in het geval dat door een verkeerde landing een baan onverwacht niet meer in gebruik kan worden genomen. Artikel 8.23 biedt de Minister de mogelijkheid om bij een dergelijke technische probleemsituatie vrijstelling te verlenen van een regel in het luchthavenverkeersbesluit en om een grenswaarde voor geluidsbelasting in een bepaald punt (of punten) te vervangen door andere grenswaarden. Zie ook het antwoord op vraag 4.

Voor beide trajecten geldt dat ze van belang zijn voor de handhaving in gebruiksjaar 2007. De IVW zal deze trajecten meewegen bij de beoordeling van het gebruiksjaar 2007.

6. Als er ambtelijk onderzoek plaatsvindt naar een eventuele aanpassing van de geluidsnormen bij de Buitenveldertbaan bent u dan bereid dit onmiddellijk te laten stilzetten? Zo nee, waarom niet?

6. Er vindt als zodanig geen ambtelijk onderzoek plaats voor het aanpassen van de geluidsnormen bij de Buitenveldertbaan. Bij brief van 25 oktober 2006 en 13 april 2007 bent u geïnformeerd over verdere uitwerking en aanpak van het Kabinetsstandpunt. Conform de aanpak zoals beschreven in deze brieven is een overlegtafel onder leiding van Alders in het leven geroepen waar zowel de betere benutting van de milieuruimte als de hinderbeperkende en compenserende maatregelen worden besproken.

In navolging van deze brief voeren Schiphol en LVNL een milieueffectenonderzoek uit voor het eventueel aanpassen van de grenswaarden van het LVB. Het Rijk is in deze het bevoegd gezag. Eind juni zal over het eventueel aanpassen van de grenswaarden in combinatie met een convenant hinderbeperking en een convenant leefomgeving een besluit worden genomen. Dit zal, conform het Coalitie Akkoord, binnen de wettelijke eis van gelijkwaardige of betere bescherming vastgelegd in de geactualiseerde criteria voor gelijkwaardigheid gebeuren.

7. Bent u met mij van mening dat de wet, die experimenten mogelijk moet maken met aanpassingen van de geluidsnormen, expliciet voor die situaties is bedoeld waarin bewoners voordeel hebben bij aanpassing van de normen, en dat hiervan in het onderhavige geval geen sprake is? Zo nee, waarom niet?

7. Ja, die mening deel ik. Met het experimenteerartikel is ruimte gecreëerd om maatregelen, die tot doel hebben om de geluidhinder voor omwonenden rond de luchthaven Schiphol te verminderen, eerst in de praktijk uit te testen (experimenteren) voordat deze in regelgeving worden vastgelegd. De experimenteerwet (art 8.23a Wet

luchtvaart, hoofdstuk 8) geeft duidelijk aan waarvoor experimenten dienen en onder welke omstandigheden van de experimenteerbepaling gebruik mag worden gemaakt. De Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS), geeft in haar wettelijke advies aan of het experiment een gunstig effect kan hebben op de hinderbeleving.

8. Bent u met mij van mening dat toepassing van deze wet in dit geval misbruik van wet zou zijn? Zo nee, waarom niet?

8. Dat is in het onderhavige geval niet te zeggen omdat er (nog) geen aanvraag is ingediend. Er is dus ook geen advies van de CROS over het effect op de hinderbeleving.

9. Bent u met mij van mening dat het tijd wordt dat de luchtvaartsector zich eindelijk eens aan de normen leert te houden? Zo nee, waarom niet?

9. Nee, ik deel de mening niet dat de sector zich 'eindelijk' aan de normen moet houden. De overschrijding in 2006 betreft de eerste overschrijding van grenswaarden sinds de Schipholwet in werking is getreden. Het is terecht dat de IG maatregelen oplegt vanwege het overschrijden van grenswaarden. De wettelijke eis van gelijkwaardige of betere bescherming vastgelegd in de geactualiseerde criteria voor gelijkwaardigheidscriteria is hierbij niet overschreden. Ook voor de toekomst geldt dat ik van mening ben dat de geldende grenswaarden niet door de luchtvaartpartijen overschreden mogen worden. Het lopende MER-traject moet daarom leiden tot grenswaarden die voor de komende jaren adequaat zijn. Ook dit dient binnen de wettelijke norm van gelijkwaardigheid plaats te vinden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings