

Vergaderjaar 2016–2017

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 235

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 december 2016

Op mijn verzoek heeft de Omgevingsraad Schiphol (ORS) aangegeven hoe zij de door mij gevraagde advisering over de ontwikkeling van Schiphol tijdig vorm gaat geven. Op 29 november 2016 heb ik een brief ontvangen van de ORS waarin dit uiteen wordt gezet. Die brief is bijgevoegd¹. Met deze brief informeer ik u over de planning van de ORS voor de door mij gevraagde advisering, en hoe zich dit verhoudt tot mijn inzet voor de nieuwe regelgeving in het kader van het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol (NNHS).

Advisering door de ORS

Onderstaand omschrijf ik de belangrijkste lopende processen die voorliggen bij de ORS. Door alle partijen is commitment uitgesproken om in ORS-verband gezamenlijk tot gedragen voorstellen te komen die ter advisering aan het kabinet kunnen worden voorgelegd. Verder hebben alle partijen benadrukt dat de afspraken over het NNHS zoals deze in de Aldersakkoorden gemaakt zijn voor de termijn tot en met 2020 onverkort staan, inclusief het maximum van 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar t/m 2020.

Adviesaanvraag middellangetermijnontwikkeling Schiphol

Op 10 februari 2016 heeft in uw Kamer de plenaire behandeling van de wijziging van de Wet luchtvaart voor de invoering van het NNHS (Kamerstuk 34 098) plaatsgevonden (Handelingen II 2015/16, nr. 53, item 13). Het NNHS houdt – kort gezegd – in dat wordt uitgegaan van strikt preferentieel baangebruik, in combinatie met het opleggen van maximale aantallen vliegtuigbewegingen per jaar en in de nacht. Na 2020 is verdere groei mogelijk via de 50/50 verdelingsregel voor de milieuwinst. Het wetsvoorstel is vervolgens met brede steun van uw Kamer aangenomen.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Op 8 maart 2016 heeft ook de Eerste Kamer het wetsvoorstel aanvaard. Nu is de verankering van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) aan de orde. Daarvoor is het van belang dat de milieueffecten van het nieuwe stelsel inzichtelijk worden gemaakt. Deze effecten worden opgenomen in het Milieueffectrapport (MER). Hieronder ga ik in op de stand van zaken van het MER.

Per brief van 14 maart 2016 heb ik de ORS verzocht om mij te adviseren over de middellangetermijnontwikkeling van Schiphol. Ik heb de ORS gevraagd om zich te buigen over de vraag van de toekomstbestendige ontwikkeling van de luchthaven in balans met de omgeving, ook na 2020. In de adviesaanvraag staan de kaders hiervoor omschreven. Ik heb in het bijzonder aandacht gevraagd voor de vierdebaanregel, de uitwerking van de 50/50 verdelingsregel voor de milieuwinst die kan worden benut na 2020 en voor het aantal nachtvluchten².

De voorzitter van de ORS heeft vastgesteld dat de partijen de agenda van het gesprek willen verbreden tot een verkenning van de contouren van een nieuw akkoord dat de periode tot 2030 in ogenschouw neemt. Hiermee geven partijen invulling aan mijn oproep om zich te buigen over de toekomstbestendige ontwikkeling van de luchthaven in balans met de omgeving na 2020.

Nieuw rekenvoorschrift/stand van zaken MER

Op 25 augustus 2016 heeft de Commissie voor de Milieueffectrapportage in een tussenadvies over de effecten van de geluidsarmere start- en landingsprocedures op Schiphol aangegeven dat de berekeningen van geluidseffecten met actuelere rekenvoorschriften kunnen worden uitgevoerd. Vanwege dit advies heb ik aangegeven inzicht te willen krijgen in de geluidseffecten voor het gehele MER indien deze berekend worden conform de nieuwste inzichten (te weten de laatste wijziging van het Europese rekenvoorschrift Doc29)³.

Aan deze berekeningen wordt nu gewerkt. Dit is aanvulling op het MER dat Schiphol recent heeft opgesteld op basis van geluidsberekeningen volgens het huidige Nederlandse rekenmodel en aan mij heeft aangeboden. De planning is de berekeningen in februari 2017 te hebben afgerond. Daarna zal het MER worden aangevuld met nieuwe berekeningen, waarna ik u deze samen met het ontwerpbesluit tot wijziging van het LVB uw Kamer zal toesturen.

Ik heb de ORS verzocht om mee te kijken en mee te denken over mijn voorstel voor de aanpassing van het rekenvoorschrift, zodat op zo kort mogelijke termijn een gedeeld inzicht kan ontstaan over de hinder en de gerealiseerde hinderbeperking. Dit teneinde een spoedige wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) met betrekking tot de ligging van de beperkingengebieden te bewerkstelligen. De nieuwe berekeningen zullen de basis vormen voor de verdeling van de milieuruimte na 2020 als gevolg van de gerealiseerde hinderbeperking.

Planning advisering en nieuwe regelgeving

In de brief van de ORS is in de bijlage een gedetailleerde planning opgenomen. Deze ambitieuze planning leidt tot advisering naar aanleiding van de adviesaanvraag middellangetermijnontwikkeling Schiphol en het

² Kamerstuk 29 665, nr. 224.

³ Kamerstuk 29 665, nr. 234.

nieuwe rekenvoorschrift in april 2017. Zo spoedig mogelijk na ontvangst van de advisering zal een ontwerpbesluit tot wijziging van het LVB en het LIB met betrekking tot de ligging van de beperkingengebieden aan uw Kamer worden aangeboden.

Korte termijn

Met de inwerkingtreding van de gewijzigde Wet luchtvaart en het gewijzigde LVB zal het NNHS in werking treden. De partijen van de ORS geven aan dat het wenselijk is om op korte termijn, dat wil zeggen al vóór de gewijzigde wet- en regelgeving in werking treedt, de afspraken van het nieuwe stelsel te verankeren. Alle partijen zijn dan ook bereid om vanuit hun eigen rollen en bevoegdheden zich maximaal in te spannen om bij te dragen aan de borging van de afspraken. Ik onderschrijf deze oproep. Zoals hiervoor vermeldt zullen in het nieuwe stelsel maximale aantallen vliegtuigbewegingen per jaar en in de nacht worden opgelegd.

Het NNHS omvat een plafond van 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar tot en met het gebruiksjaar 2020. Schiphol heeft meermaals aangegeven de afspraak te respecteren dat tot en met 2020 maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar plaatsvinden. Schiphol loopt als gevolg van de snelle groei van de afgelopen jaren tegen operationele knelpunten bij de groei naar 500.000 vliegtuigbewegingen aan. Daarom wordt nu ingezet op tijdelijke maatregelen om de periode te overbruggen tot de oplevering van de nieuwe pier in 2019 en de nieuwe terminal in 2023. Op deze manier wordt ervoor gezorgd dat Schiphol klaar is voor verdere groei in de toekomst.

Daarnaast zal in het NNHS een maximaal aantal vliegtuigbewegingen in de nacht worden opgelegd. Over de gerealiseerde hinderbeperking door glijvluchtlandingen en het aantal nachtvluchten dat op basis hiervan is toegestaan, is al enige tijd discussie tussen de delegaties in de Omgevingsraad Schiphol (ORS). Daarom heb ik in mijn adviesaanvraag aan de ORS van 14 maart 2016 over de toekomstbestendigheid van het NNHS nadrukkelijk aangegeven dat de invulling van de afspraak over de nachtvluchten als onderwerp van bespreking tussen partijen in het College van Advies ORS moet worden geagendeerd. In de brief bij de Gebruiksprognose 2017 geeft de ORS hierover aan dat de gesignaleerde ontwikkeling van het aantal nachtvluchten in verhouding tot de eerder tussen partijen gemaakte afspraken de noodzaak onderstreept dat partijen spoedig in het beraad over de middellange termijnontwikkeling tot afspraken komen op dit punt⁴. Hierover heeft het Rijk inmiddels een planning ontvangen in de brief van de ORS van 29 november 2016.

Losstaand van de lopende discussie in de ORS en hier niet op vooruitlopend, vind ik het wenselijk om te verzekeren dat de maximale grens van 32.000 nachtvluchten wordt geborgd. De grens van 32.000 vluchten in de nacht zal ik borgen met een ministeriële regeling onder het oude stelsel. De regeling zal worden vastgesteld voor ten hoogste 1 jaar en kan één keer worden verlengd met maximaal 1 jaar. De gewenste inwerkingtreding van deze regeling is in het voorjaar 2017. Daarnaast schep ik in het nieuwe LVB de mogelijkheid om het nachtplafond te verlagen. Afhankelijk van de uitkomst van het middellangetermijn traject in de ORS over het aantal nachtvluchten kan daaraan invulling worden gegeven in de regelgeving.

⁴ Kamerstuk 29 665, nr. 232.

Adviesaanvraag wonen/vliegen

Per brief van 13 september 2016 heb ik de ORS verzocht om mij te adviseren over het vraagstuk wonen en vliegen. Ik heb gevraagd om mij te adviseren over een gedragen middellange termijnoplossing waarmee de mogelijkheden worden aangereikt om zowel de ambities van het kabinet ten aanzien van de groei van de luchtvaart op Schiphol als het invullen van de woningbouwopgave in de regio rondom de luchthaven waar te kunnen maken. Daarbij dient zorg te worden gedragen voor een toereikend beschermingsniveau van de omgeving tegen geluidhinder en in verband met externe veiligheid. Nagegaan dient te worden op welke wijze het beter op elkaar afstemmen van ontwikkelingen in de lucht en ontwikkelingen op de grond meer mogelijkheden biedt voor maatwerk. Het betreft het totale ruimtelijke plaatje, de contouren en de mogelijkheden daarbinnen in relatie tot luchtverkeer en vice versa⁵.

De adviesaanvraag staat los van het op 1 april 2016 bekend gemaakte kabinetsbesluit «Wonen en vliegen in de regio Schiphol». Voor het LIB, en meer specifiek het gebied binnen de afwegingscontour geluid en externe veiligheid (voorheen 20 Ke) en het beperkingengebied LIB4 daarvan, zijn over de ruimtelijke aspecten afspraken gemaakt en in samenhang daarmee ook over de uitwerking door de regio van een aanpak voor informatievoorziening, klachtenafhandeling en vrijwaring van de luchtvaartsector van extra kosten. De verdere uitwerking hiervan zal ik toetsen alvorens te besluiten over de inwerkingtreding van het gewijzigde LIB. Deze samenhangende afspraken wil ik zo spoedig mogelijk effectueren, vooruitlopend op (en onafhankelijk van) het ORS-advies voor de middellange termijn. De ORS zal uiterlijk in april 2017 mij hun advies doen toekomen over het vraagstuk wonen en vliegen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma

⁵ Kamerstuk 29 665, nr. 234.