



Aan
Stichting Platform Leefmilieu Regio Schiphol
t.a.v. de heer drs. J.H. Griese
Kerklaan 14
1189 WG AMSTELVEEN

Contactpersoon	Doorkiesnummer
J. Gosse	
Datum	Bijlage(n)
17 maart 2005	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGL 05.U00481	-
Onderwerp	
Evaluatie Schipholbeleid, uitvoering motie Baarda en andere zaken	

Geachte heer Griese,

Ik heb kennis genomen van uw brief van 2 februari 2005. In deze brief geeft u aan dat u het standpunt van het kabinet over Schiphol niet deelt. Het rijksbeleid voor Schiphol is na een zorgvuldige politieke afweging tot stand gekomen en vastgesteld door kabinet en parlement. Zowel ik als één van mijn medewerkers, de heer Gosse hebben u een toelichting gegeven op het beleid en uw vragen daarover beantwoord. Dat u het desondanks niet met het huidige beleid eens bent, is begrijpelijk. Het beleid is het resultaat van de afweging tussen twee publieke belangen: het economische belang van de mainport Schiphol enerzijds en de beperking van de overlast die de mainport in de omgeving veroorzaakt anderzijds. Het kabinet en de Kamer hechten aan het economisch belang van Schiphol, en kiezen er daarom voor om een sterke mainportfunctie te behouden. Dat betekent onvermijdelijk overlast in de omgeving, ook binnen de milieugrenzen die aan de luchtvaart op Schiphol worden gesteld. Ik heb begrip voor uw standpunt dat u die overlast niet acceptabel acht, maar kan daar geen oplossing voor bieden.

U geeft in uw brief uw standpunt weer over een aantal aandachtspunten. In de bijlage bij deze brief geef ik u op uw verzoek daarop een reactie, zodat u volledige duidelijkheid heeft over mijn visie op deze zaak. Uw reactie heeft in een groot deel van de gevallen betrekking op de communicatie tussen mij en de Kamers. Die communicatie voer ik, met alle respect voor uw standpunten, direct met de Kamers.

Daarnaast wil ik u nogmaals van harte uitnodigen voor een gesprek om van gedachten te wisselen.

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

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895



Tot slot geef ik u nog het volgende in overweging: bij veel van uw vragen is mij niet duidelijk wat het achterliggende doel is dat u wilt bereiken. Ik veronderstel dat het u er om gaat de overlast van het vliegverkeer te verminderen. Waar daar mogelijkheden voor zijn, met behoud van een sterke mainport, werk ik daar graag aan mee. Ik nodig u dan ook van harte uit om uw standpunten om te vormen tot concrete voorstellen voor verbetering van het Schipholbeleid, zodat ik deze bij de evaluatie van het beleid kan betrekken. Uw voorstellen kunt u tot 1 juli 2005 indienen bij:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
t.a.v. Projectbureau evaluatie Schipholbeleid
Postbus 90771
2509 LT Den Haag.

Ik hoop u hiermee duidelijkheid te hebben gegeven.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

mw drs M.H. Schultz van Haegen



Bijlage: reactie op de aandachtspunten in de brief van 2 februari 2005, van dhr. Griese

Onderstaand zijn de "stellingen", in de brief van 2 februari 2005 van dhr. Griese weergegeven. Onder elke stelling is een reactie gegeven op het aandachtspunt dat door de heer Griese is aangegeven in zijn brief.

Uw uitleg van een gelijkwaardige overgang als gevraagd in de motie—Baarda is: dat u toetst of aan de overgangsartikelen in de Wet luchtvaart worden voldaan.

U stelt dat u zich in deze uitleg niet kan vinden.

Reactie:

Ik onderschrijf de stelling nogmaals, in lijn met de ondubbelzinnige tekst in de motie. Daarnaast heb ik juist omdat er discussie bestaat over hoe de motie al dan niet zou moeten worden uitgevoerd, aan de Eerste en Tweede Kamer gevraagd welke aanvullende informatie zij wensen.

Vanuit de Tweede Kamer is daar onder meer door Groen Links op gereageerd. Groen Links heeft exact dezelfde verzoeken gedaan als u eerder aan mij heeft gericht. Die verzoeken worden zoals ik u heb aangegeven, zover dat mogelijk en redelijk is, uitgevoerd. Het lijkt me daarom dat aan uw wensen in deze al tegemoet wordt gekomen.

De toets op gelijkwaardigheid (met de PKB Schiphol uit 1995) vormt een essentieel onderdeel van de evaluatie.

U stelt dat de criteria waaraan voor de gelijkwaardigheid moet worden getoetst eerst moeten worden vastgesteld.

Reactie:

U gaat hierbij voorbij aan de zaken die de wetgever in de Schipholwet al heeft vastgelegd: juist om de gelijkwaardige overgang van de PKB naar het nieuwe Schipholbeleid eenduidig vast te leggen, zijn daarvoor in de Schipholwet eisen vastgelegd in overgangsartikelen. Gelijkwaardigheid is immers voor veel uitleg vatbaar. Juist om die reden acht ik uw onvrede over de eisen aan gelijkwaardigheid in de Wet begrijpelijk. Dat is voor mij echter geen reden om het besluit van de wetgever ter discussie te stellen.

Ook in het plan van aanpak van de evaluatie van het Schipholbeleid dat met de Tweede Kamer is besproken, is exact aangegeven aan welke eisen voor de ex post toets aan de eisen van gelijkwaardigheid zal worden getoetst.

Er zal dus niet zoals u verzoekt opnieuw een definitie van gelijkwaardigheid worden opgesteld voor de evaluatie van het Schipholbeleid.

U behoudt zicht het recht voor om de door de kamers gevraagde informatie te verstrekken voor zover het U als redelijk voorkomt

U geeft aan dat hierdoor de Kamers in hun functioneren worden belemmerd.

Reactie:

Ik onderschrijf de stelling, en heb dit ook met de Eerste en Tweede Kamer besproken. De communicatie daarover voer ik zoals u begrijpt met de Kamers. De Kamers hebben niet zoals u vooronderstelt, aangegeven in het functioneren te worden belemmerd. Ik vertrouw er dan ook op dat dat geenszins het geval is.



Overigens wijs ik u er op dat het veelal niet gaat om bestaande informatie, maar om nieuw onderzoek. Enerzijds zal moeten worden gezien of dergelijk onderzoek uitvoerbaar is, anderzijds zullen de algemene middelen afgewogen moeten worden ingezet.

U bent van mening, dat door de toets op de overgangsartikelen een afdoend beeld wordt gegeven van de milieuhinder.

U deelt deze stelling niet.

Reactie:

In deze stelling die u mij toedicht herken ik mij niet. De milieuhinder wordt in de evaluatie van het Schipholbeleid zeer uitgebreid in kaart gebracht, om de effectiviteit van het beleid te kunnen beoordelen. Zie ook het plan van aanpak voor de evaluatie van het Schipholbeleid hierover.

U levert gegevens over het aantal gehinderden en slaapverstoorden vanaf 1990 zover bekend

U vraagt duidelijkheid over de gebruikte dosismaten en wilt weten of deze gemeten of berekend zijn.

Reactie:

Voor de gegevens over de ontwikkelingen vanaf 1990 waar u om gevraagd heeft, zal gebruik gemaakt moeten worden van berekeningen, waarbij uiteraard voor zover beschikbaar alle gegevens van het feitelijke vliegverkeer worden gebruikt. Gemeten gegevens waarmee de door u gevraagde informatie kan worden verkregen zijn mij niet bekend. Daartoe zou een gebiedsdekkend en dicht meetnet beschikbaar moeten zijn, waarmee gegevens vanaf 1990 verzameld zouden zijn. Een dergelijk meetnet is noch bij Schiphol, noch bij welke andere luchthaven of geluidsbron beschikbaar.

De groei van de luchtvaart mag plaatsvinden binnen milieugrenzen: Per saldo "stand still" ten opzichte van de situatie van 1990 inclusief een forse verbetering.

U stelt in uw reactie dat "per saldo" nietszeggend is en dat er geen relatie wordt gelegd met het aantal personen waarom het gaat.

Reactie:

Ik moet dat ontkennen. In de Schipholwet zijn in de overgangsartikelen harde eisen vastgelegd aan aantallen woningen met een hoge geluidbelasting, aantallen ernstig gehinderden, slaapverstoorden en het aantal woningen met een veiligheidsrisico. Daaraan is getoetst in het MER Schiphol 2003, ex ante, en zal worden getoetst in de evaluatie, ex post. Voor details over deze toetsing verwijs ik u graag naar het plan van aanpak voor de evaluatie van het Schipholbeleid.

U schrijft dat de geluidszone een grenswaarde van 35 Ke kende en er geen lagere waarden per woonkern golden

U stelt in uw reactie dat dit pertinent onjuist is, en er ook een grenswaarde van 20 Ke gold. U geeft aan dat ik de historie vervals.

**Reactie:**

Gezien deze ferme beweringen van uw kant heb ik de oude en nieuwe wetgeving rond Schiphol er op na geslagen en kan nergens de door u genoemde grenswaarden voor het buitengebied ontdekken, anders dan de 35 Ke. In de PKB staat slechts een vermelding van een "indicatief referentiegetal" voor het aantal ernstig gehinderden in de 20 Ke contour, behorend bij de geluidszone. In de Luchtvaartwet was, tot het van kracht worden van de Schipholwet, overal behoudens de geluidszone een grenswaarde van 35 Ke van toepassing. Ik kom dan ook tot de conclusie dat ik uw ferme bewering niet wordt onderbouwd. Wellicht dat u de handschoen op dit punt nog kan oppakken, aangezien u erg stellig bent in uw reactie. Zonder onderbouwing van uw kant met een wettelijke grondslag ga ik er van uit dat u uw stelling intrekt.

U schrijft: de mainport Schiphol levert een belangrijke bijdrage aan onze economie; de regio Groot-Amsterdam staat voor 15% van het Nederlandse BNP".

U bent van mening dat ik de economische betekening van de mainport Schiphol overwaardeer.

Reactie:

De informatie over de bijdrage aan het BNP van Schiphol binnen de regio Groot-Amsterdam waaraan u refereert is juist. De weging van dergelijke informatie zal altijd een politieke zijn, die kabinet en Kamers zorgvuldig zullen maken, om de publieke belangen van Nederland te behartigen.

Ten slotte: u stelt in uw brief dat alle punten hierboven, behalve de laatste, onderdeel zijn van de opdracht aan de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid. Te uwer informatie, de opdrachten van de CDV luiden, samengevat:

1. In aanvulling op het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB), voorstellen te formuleren over een handhavingssysteem in het buitengebied, d.w.z. het gebied buiten de "ring van handhavingpunten" in het LVB.
2. Voorstellen te formuleren over de rol die geluidsmetingen kunnen spelen bij de handhaving van de geluidsbelasting.
3. Ex-post evaluatie uit te voeren van de overgang van Ke naar Lden en van LAeq-nacht naar Lnight op basis van de actuele geluidsbelasting in de periode 2000-2005.
4. Te adviseren hoe geluidsmetingen kunnen worden ingezet bij het informeren van omwonenden.
5. Te toetsen of de motie Baarda ook conform deze motie wordt uitgewerkt.