



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

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

16 mei 2006

-

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DGTL/06.007918

-

Onderwerp

"Buitengebied" Schiphol

Geachte voorzitter,

Naar aanleiding van het kabinetsstandpunt Schiphol heeft uw Kamer nadere informatie gevraagd over de bescherming van het buitengebied rond Schiphol en, in verband daarmee, de bescherming van het binnengebied, en de betrokkenheid van omwonenden en gemeenten in de omgeving van de luchthaven bij het convenant voor hinderbeperking. Graag geven wij u deze nadere informatie.

Zoals in het kabinetsstandpunt is aangegeven, hanteert het kabinet twee uitgangspunten bij aanpassingen van het Schipholbeleid. In de eerste plaats wil het kabinet Schiphol behouden als een belangrijk luchtvaartknooppunt in Noordwest-Europa. Het kabinet wil er daarom voor zorgen dat de luchtvaart daadwerkelijk de groeiruimte krijgt die werd voorzien toen het Schipholbeleid in 2003 werd vastgesteld.

In de tweede plaats erkent het kabinet dat het vliegverkeer in de ruime omgeving van Schiphol hinder veroorzaakt. Het kabinet wil die hinder zo veel mogelijk terugdringen. Met name in het gebied verder van de luchthaven waar de meeste mensen wonen die last hebben van het vliegverkeer, het zogeheten 'buitengebied', ziet het kabinet kansen voor verbetering.

Uw Kamer heeft gevraagd om een nadere toelichting over het tweede punt, het terugdringen van de hinder, met name in het buitengebied.

Met de huidige regels voor Schiphol, zoals de ring van handhavingspunten, de vliegroutes en de minimum vlieghoogten wordt het buitengebied beschermd, maar er

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

liggen kansen voor verbetering van de bescherming. Door het kabinet is in het Kabinetsstandpunt Schiphol dan ook vastgesteld dat aanvullende bescherming van het buitengebied noodzakelijk is. Een van de redenen voor een aanvullende bescherming, is het feit dat het merendeel van de geluidhinder die door Schiphol wordt veroorzaakt (circa 98 procent) optreedt in dat gebied.

Convenant met maatregelenpakket om de hinder terug te dringen

Het kabinet heeft besloten dat de hinder die door de geluidbelasting van Schiphol wordt veroorzaakt, met name in het buitengebied, waar de meeste gehinderden wonen, zoveel mogelijk moet worden teruggedrongen. Vooral verder van Schiphol kan het vliegverkeer minder dan nu over woongebieden vliegen. Voor het terugdringen van de hinder door geluidbelasting zal het kabinet met de luchtvaartpartijen (Schiphol, luchtvaartmaatschappijen en de Luchtverkeersleiding Nederland) een convenant afsluiten, waarin harde afspraken zullen worden vastgelegd over de maatregelen die nodig zijn om de geluidhinder, vooral in het buitengebied, terug te dringen.

Zoals gezegd, blijkt uit de evaluatie van het Schipholbeleid dat de beperking van de hinder kan worden verbeterd. Dicht bij Schiphol is in de afgelopen jaren al geoptimaliseerd, met name door vliegroutes zo min mogelijk boven woongebieden te leggen.

Verder van Schiphol zijn de effecten van het vliegverkeer lager, maar wonen juist veel meer mensen. Bijna alle gehinderden wonen dan ook verder van Schiphol. En juist in dat gebied ziet het kabinet kansen om de hoeveelheid hinder te beperken.

Het feit dat vooral verder van Schiphol de meeste mogelijkheden liggen voor de beperking van de hinder, betekent niet dat het kabinet het gebied dichtbij Schiphol, waar de overlast het hoogst is, niet van belang vindt. Integendeel: juist daar zijn de effecten het grootst en is ook bescherming nodig. In dat gebied worden daarom niet alleen maatregelen genomen om de hinder bij de bron (het vliegverkeer) te beperken, maar worden ook op de grond, in het ruimtegebruik maatregelen genomen, zoals geluidsisolatie, verhuismogelijkheden, en schadecompensatie. Bovendien wordt dat gebied door de beperkingen aan het ruimtegebruik zo leeg mogelijk gehouden, waardoor het relatief dun bevolkt is.

Het kabinet ziet op basis van de evaluatie van het Schipholbeleid en de vele verbetervoorstellen de volgende mogelijkheden voor het terugdringen van de hinder in het buitengebied:

- het bevorderen dat 'glijlandingen', die nu alleen 's nachts worden uitgevoerd, ook in de vroege ochtend (van 6 tot 7 uur) en overdag worden gebruikt;
- de routes voor starts en landingen zo verleggen dat zo min mogelijk over woongebieden wordt gevlogen;
- aanvliegen over zee;
- op grotere hoogten naar Schiphol vliegen;

- het invoeren van vaste routes voor naderend vliegverkeer;
- geluidsarme startprocedures ontwikkelen.

Daarnaast ziet het kabinet de volgende mogelijkheden waarmee de hinder zowel dicht bij als verder van Schiphol kan worden teruggedrongen:

- "geluid-flitspalen" waarmee de meest lawaaiige vliegtuigen worden beboet;
- bevorderen van stil vliegverkeer en het terugdringen van lawaaiig en vervuilend vliegverkeer, met name in de nacht, onder meer door beprijzing;
- overlast door grondgeluid terugdringen;
- uitgebreid meetsysteem voor vliegtuiggeluid;
- mogelijkheid om verbeteringen in de praktijk uit te kunnen proberen, als experiment;
- de voorspelbaarheid van het vliegverkeer te vergroten.

Het kabinet vraagt de luchtvaartpartijen om deze mogelijkheden uit de evaluatie te betrekken bij het opstellen van het pakket hinderbeperkende maatregelen voor het convenant.

Op dit moment legt het Milieu- en Natuurplanbureau (MNP) de laatste hand aan een verkenning op welke manier het vliegen in het gebied rond Schiphol zo geoptimaliseerd kan worden, dat het vliegverkeer zo min mogelijk hinder veroorzaakt. Het kabinet zal de luchtvaartpartijen vragen deze bevindingen van het MNP naast de resultaten van de evaluatie te betrekken bij het opstellen van het pakket van hinderbeperkende maatregelen. Bovendien zal het kabinet de luchtvaartpartijen vragen het Meerjarenplan Geluidshinder dat de luchtvaartpartijen in 2000 aan uw Kamer hebben aangeboden te betrekken.

Het kabinet hecht sterk aan de handhaafbaarheid van de afspraken om de hinder terug te dringen. Daarom wordt in het kader van het convenant uitgewerkt hoe de afspraken gehandhaafd kunnen worden en welke juridische vorm (wet- en regelgeving of privaatrechtelijke afspraken) het beste is om de afspraken in vast te leggen. Daarbij wordt bijzondere aandacht besteed aan welke partij welke maatregel kan uitvoeren, en wat de verantwoordelijkheden en de positie van de verschillende luchtvaartpartijen is. Zo heeft bijvoorbeeld de verkeersleiding als ZBO een andere positie dan Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen.

Met de uitvoering van het convenant wil het kabinet vasthouden aan de tendens van de afgelopen vijftien jaar, waarin het vliegverkeer fors is toegenomen, en de hinder over het geheel niet is toegenomen en op bepaalde plaatsen is afgenomen. Het kabinet wil dat dit convenant met de luchtvaartsector en luchtverkeersleiding nog dit najaar gereed is.

Wettelijke bescherming van het buitengebied

Voor de wettelijke bescherming van de omgeving van Schiphol zal een referentiekader worden vastgesteld. De structuur van dit referentiekader is te vinden in bijlage 4 van het kabinetsstandpunt Schiphol, die wij u in april hebben aangeboden. Omdat juist verder van Schiphol de meeste ernstig gehinderden wonen, vergroot het kabinet het buitengebied waarop getoetst wordt op de hoeveelheid hinder van circa 52 dB Lden (de equivalent van 20 Ke, die voor de huidige Luchthavenbesluiten werd gehanteerd) naar 48 dB Lden. Het kabinet heeft gekozen voor het 48 Lden-geluidniveau, omdat deze waarde straks in de Wet geluidhinder ook voor wegverkeer als voorkeurswaarde wordt gehanteerd.

Het referentiekader is de wettelijke eis waar alle toekomstige luchthavenbesluiten aan moeten voldoen. Voor geluid gaat het om het aantal geluidbelaste woningen (ook in de nacht), het aantal ernstig gehinderden en het aantal mensen met slaapverstoring. De Wet luchtvaart bood al een algemene waarborg, omdat in de wet is bepaald dat de bescherming van alle volgende Luchthavenbesluiten per saldo voor geluid, externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging gelijkwaardig aan of beter moet zijn dan de bescherming die werd geboden door de eerste Luchthavenbesluiten. Met het vaststellen van een referentiekader wordt deze bescherming door de wet expliciet gemaakt. Het is de bedoeling van het kabinet, zoals al is aangegeven in het kabinetsstandpunt, dit referentiekader voor een gelijkwaardige bescherming vast te leggen in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. Langs deze weg biedt het kabinet een wettelijke bescherming van het buitengebied. Het referentiekader zal op korte termijn worden uitgewerkt zal eind juni gereed zijn. Het referentiekader geldt tevens als één van de voorwaarden voor het mogen toepassen van saldering tussen de handhavingpunten.

Salderen van vliegtuiglawaai

Het kabinet wil saldering tussen de zogeheten handhavingpunten rond de luchthaven mogelijk maken, maar wil voor dat het de saldering in de regelgeving vastlegt, de effecten in beeld brengen. De effecten van salderen zullen in een milieueffectrapportage (m.e.r.) worden onderzocht onder andere op de effecten die dit heeft voor de omgeving. Het kabinet zal geen extra beperkingen aan het ruimtegebruik stellen naar aanleiding van het salderen. In het milieueffectrapport moet onderzocht worden wat de gevolgen zijn van salderen als het stelsel volledig op de proef wordt gesteld of als binnen de normen op een andere manier wordt gevlogen. Punt van aandacht is ook welke gevolgen salderen heeft voor externe veiligheid en de lokale luchtkwaliteit. Dit is nog niet onderzocht. In het najaar van 2006 zullen wij komen met een uitwerking van de beide

elementen: het salderen en het convenant met harde afspraken voor het terugdringen van de hinder, en zullen daarover in samenhang besluiten. Het kabinet streeft ernaar dat salderen en de concrete bescherming van het buitengebied elkaar versterken.

Proces

De maatregelen om de hinder terug te dringen, zullen door de luchthaven, de luchtverkeersleiding of luchtvaartmaatschappijen moeten worden genomen. Het convenant zal dan ook door het Rijk en de luchtvaartpartijen worden gesloten. Het kabinet vindt het van groot belang dat ook andere belanghebbenden bij het opstellen van het maatregelenpakket worden betrokken. Het kabinet wil dat de luchtvaartpartijen het maatregelenpakket afstemmen met de bestuurders en bewoners uit de omgeving van Schiphol die zijn vertegenwoordigd in de CROS. Dit is van belang omdat die partijen een goed beeld hebben van de hindersituatie in de praktijk.

Het kabinet zal de luchtvaartpartijen vragen om in augustus 2006 een eerste voorstel voor een pakket van hinderbeperkende maatregelen te doen. Daarin moet helder worden gemaakt wat de voorwaarden zijn voor de invoering van de verschillende maatregelen, de planning en de verwachte effecten van de maatregelen op de hinder en de capaciteit van het vliegverkeer. Daaruit wordt duidelijk welke maatregel wanneer ingevoerd kan worden en in hoeverre de maatregel bijdragen aan het beperken van de hinder.

Het Rijk en de luchtvaartpartijen zullen vervolgens het overleg starten waarbij de effecten van de maatregelen gezamenlijk in kaart worden gebracht en besluitvorming over het te sluiten convenant plaatsvindt. Op basis van het voorstel zal het kabinet aan het eind van het najaar een convenant opstellen. Het kabinet wil zover mogelijk, de maatregelen later vastleggen in de Luchthavenbesluiten Schiphol.

De saldering zal zoals in het kabinetsstandpunt Schiphol is aangekondigd worden vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. Het kabinet zal deze wijziging van de Luchthavenbesluiten vanwege de efficiëntie combineren met de andere wijzigingen in de besluiten die volgen uit het actieprogramma voor de korte termijn (uit hoofdstuk 7 van het kabinetsstandpunt). Het kabinet zal de milieueffecten in kaart brengen in een milieueffectrapport. Het kabinet zal het proces daarvoor terstond starten, met een zogeheten startnotitie.

In het najaar is heeft het kabinet alle informatie over het referentiekader voor de wettelijke bescherming, de gevolgen van salderen en de effecten van het maatregelen in het buitengebied beschikbaar om over deze onderwerpen een besluit te kunnen nemen.

Wij hopen u langs deze weg inzicht te hebben gegeven over de bescherming van het buitengebied, het binnengebied en de betrokkenheid van gemeenten en omwonenden bij het convenant over hinderbeperkende maatregelen.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

mw drs. M.H. Schultz van Haegen

DE STAATSSECRETARIS VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN
MILIEUBEHEER

drs. P.L.B.A. van Geel