

Vergaderjaar 2008–2009

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 136

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 februari 2009

Op grond van artikel 8.29 van de Wet luchtvaart en artikel 3.1, tweede lid, van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (RMI) dient jaarlijks vóór 1 januari door de Inspecteur-generaal Verkeer en Waterstaat (hierna: de inspecteur-generaal) aan de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer verslag te worden uitgebracht. Dit verslag betreft de in de Wet luchtvaart en het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) vastgelegde veiligheids- en milieuaspecten over de periode van een gebruiksjaar.

Hierbij bied ik u dit verslag ter kennisneming aan.¹

Voor Schiphol beslaat het gebruiksjaar de periode 1 november tot en met 31 oktober. In de nu voorliggende rapportage wordt verslag gedaan over de periode 1 november 2007 tot en met 31 oktober 2008.

Bevindingen en acties

De belangrijkste bevindingen en acties van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (hierna: de Inspectie) over het gebruiksjaar 2008 zijn, dat:

- de grenswaarden voor het externe veiligheidsrisico, het totale volume geluid en de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken, niet overschreden zijn;
- in twee handhavingspunten L_{den} en in één handhavingspunt L_{night} een overschrijding van de vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting heeft plaatsgevonden;
- in verband met deze overschrijdingen een procedure is gestart om de inspecteur-generaal te adviseren over eventuele maatregelen voor het gebruiksjaar 2009;
- de toenmalige inspecteur-generaal in mei 2008 het besluit heeft genomen om voor het gebruiksjaar 2008 geen maatregelen aan de sector op te leggen in verband met overschrijdingen van grenswaarden voor de geluidbelasting in het gebruiksjaar 2007 (zie toelichting);

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

- Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) geen regels van het LVB inzake het gebruik van het luchtruim overtreden heeft; zich geen situatie heeft voorgedaan waarbij als gevolg van het niet beschikbaar zijn van banen is afgeweken van de beperkingen die gelden voor het baangebruik;
- door vijf luchtvaartmaatschappijen dusdanig van een luchtverkeerweg is afgeweken dat ze door de Inspectie zijn aangeschreven en één van deze luchtvaartmaatschappijen inmiddels een waarschuwingsbrief heeft ontvangen;
- uit de monitoring van de maatschappijen die in het gebruiksjaar 2007 een waarschuwingsbrief hebben ontvangen gebleken is dat deze maatschappijen in het gebruiksjaar 2008 geen significante afwijkingen in het vlieggedrag hebben vertoond, en er dus ook geen sprake is van recidive;
- bij inspecties van bouwkransen in vijf gevallen is aangegeven welke restricties er zijn met betrekking tot de hoogte van de bouwkraan en in drie gevallen voorlichting is gegeven om een overtreding te voorkomen;
- in vier andere gevallen de bouwwerkzaamheden zijn stopgezet in verband met een overtreding van de geldende hoogtebeperking en aan de betreffende aannemersbedrijven hierover een waarschuwingsbrief is gestuurd;
- zes luchtvaartmaatschappijen wegens slotsmisbruik door de Inspectie zijn aangeschreven, en drie luchtvaartmaatschappijen die in het gebruiksjaar 2007 waren aangeschreven, een dwangsom van in totaal 75 000 euro hebben betaald.

Toelichting op de bevindingen en acties

Gehanteerde grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten

In de periode 1 november 2007 tot 22 november 2007 is anticiperend gehandhaafd op de grenswaarden van het toenmalige ontwerp van het gewijzigde LVB. In de periode 22 november 2007 tot 13 maart 2008 is gehandhaafd op de vervangende grenswaarden die samenhangen met het eerste experiment Schiphol dat op 22 november 2007 van start is gegaan. Van 13 maart 2008 tot het einde van het gebruiksjaar 2008 is gehandhaafd op de vervangende grenswaarden zoals die in de ministeriële regelingen voor de experimenten Schiphol voor de periode tot en met 31 oktober 2008 zijn vastgelegd.

Overschrijdingen grenswaarden geluid en stuurmaatregelen sector

Na afloop van het gebruiksjaar 2008 is door de Inspectie vastgesteld dat zich in de L_{den} -handhavingspunten 33 en 32 en L_{night} -handhavingspunt 21 een overschrijding van de vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting heeft voorgedaan. Tevens is door middel van een zogenaamde meteoclusuleberekening door de Inspectie vastgesteld dat de overschrijdingen niet het gevolg waren van buitengewone weersomstandigheden. Inmiddels is een procedure gestart om de inspecteur-generaal te adviseren over eventuele maatregelen. Daarbij zal rekening worden gehouden met de omstandigheden waaronder de overschrijdingen hebben plaatsgevonden. In dat verband zal door de Inspectie een oorzakaanalyse worden uitgevoerd. Tevens is vereist dat de IG in zijn besluit de verschillende belangen heeft afgewogen en een redelijke en proportionele maatregelen treft.

Naar aanleiding van een dreigende overschrijding van de grenswaarde voor de geluidbelasting in L_{den} -handhavingspunt 33 hebben AAS en LVNL mij op 4 september 2008 een brief gestuurd. In deze brief hebben AAS en LVNL aangegeven dat de dreigende overschrijding alleen kon worden weggenomen door de Aalsmeerbaan als secundaire baan gedurende de

gehele dagperiode in te zetten. Concreet betekent dit een stuurmaatregel waarbij startend verkeer van de Kaagbaan naar de Aalsmeerbaan wordt overgeheveld. Een dergelijke stuurmaatregel zou echter naar de mening van de sector tot veel (extra) geluidsoverlast in Aalsmeer en Uithoorn leiden. Ook werd gevreesd voor een verstoring van het overleg aan de Alderstafel over de ontwikkeling van Schiphol voor de middellange termijn.

In mijn reactie van 12 september 2008 op deze brief heb ik mijn begrip uitgesproken over het door de sector geschetste dilemma. Tegelijkertijd heb ik in mijn reactie duidelijk gemaakt dat de inspecteur-generaal op basis van de huidige wet gehouden is maatregelen te treffen indien er na afloop van het gebruiksjaar sprake is van een overschrijding. In verband hiermee heb ik de sector toen in overweging gegeven de overschrijding in L_{den} -handhavingspunt 33 te voorkomen, dan wel de (mate van) overschrijding te beperken door te zoeken naar een oplossing gericht op een optimalisatie van het baangebruik en een minimale belasting van punt 33. Ook heb ik in mijn reactie aangegeven dat de kabinetsreactie op het Aldersadvies in de afweging van de IG over het nemen van maatregelen een rol kan spelen.

AAS en LVNL hebben uiteindelijk besloten bovengenoemde stuurmaatregel niet uit te voeren. Het gevolg hiervan is geweest dat de Inspectie na afloop van het gebruiksjaar 2008 heeft moeten vaststellen dat naast L_{den} -handhavingspunt 33 ook L_{den} -handhavingspunt 32 en L_{night} -handhavingspunt 21 overschreden zijn. Dit gegeven zal tezamen met de resultaten van genoemde oorzaakanalyse worden meegenomen bij de besluitvorming van de inspecteur-generaal over eventuele maatregelen in het gebruiksjaar 2009.

Bestuursrechtelijke afhandeling overschrijdingen grenswaarden geluid gebruiksjaar 2007

In verband met overschrijdingen van de grenswaarden voor de geluidbelasting in L_{den} -handhavingspunt 30 en L_{night} -handhavingspunt 20 in het gebruiksjaar 2007 heeft de Inspectie in mei 2008 een oorzaakanalyse uitgevoerd om te bepalen of voor het gebruiksjaar 2008 maatregelen aan de sector moesten worden opgelegd. Uit deze analyse bleek dat de overschrijdingen direct samenhangen met groot onderhoud aan de Kaagbaan in september 2007 in combinatie met significant afwijkend weer gedurende de uitvoering van het groot baanonderhoud. Hierdoor moest gedurende het groot onderhoud aan de Kaagbaan, de Zwanenburgbaan veelvuldig voor landingen vanuit het zuiden worden ingezet (ook 's nachts), waardoor enkele handhavingspunten in korte tijd zwaar zijn belast.

Voor het gebruiksjaar 2008 was geen groot onderhoud aan de Kaagbaan voorzien waardoor het niet in de lijn der verwachting lag dat de grenswaarden van de betreffende handhavingspunten in het gebruiksjaar 2008 opnieuw zouden worden overschreden. In verband hiermee heeft de toenmalige inspecteur-generaal op 29 mei 2008 het besluit genomen om voor het gebruiksjaar 2008 geen maatregelen aan de sectorpartijen op te leggen.

Voor nadere bijzonderheden verwijs ik korthedshalve naar de brief die ik hierover op 16 juli 2008 naar de Tweede Kamer heb gestuurd.¹

Uit de nu voorliggende handhavingsrapportage blijkt dat L_{den} -handhavingspunt 30 en L_{night} -handhavingspunt 20 die in het gebruiksjaar 2007 overschreden waren, in het gebruiksjaar 2008 niet opnieuw zijn overschreden. Hieruit kan worden opgemaakt dat bovengenoemd besluit van de toenmalige inspecteur-generaal om met betrekking tot deze handha-

¹ Tweede Kamer 2007–2008, 29 665, nr. 103.

vingspunten voor het gebruiksjaar 2008 geen maatregelen aan de sectorpartijen op te leggen, juist is geweest.

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