

Vergaderjaar 2001–2002 Nr. 88g

**27 603**

## **Wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 april 2002

Indien ik goed ben geïnformeerd, dreigt thans de plenaire behandeling door uw Kamer van het wetsvoorstel tot Wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol (27 603), waarvan de nadere memorie van antwoord door u op 9 april jl. is ontvangen, vertraging op te lopen.

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer is voornemens de uitvoeringsbesluiten behorend bij het wetsvoorstel Schiphol 2003 op 24 april aanstaande te behandelen.

Naar mijn stellige overtuiging is het, zowel vanwege de onmiskenbare milieuvoordelen voor omwonenden rond de luchthaven die het wetsvoorstel en de uitvoeringbesluiten bieden als vanuit het belang van de luchtvaartsector, dringend gewenst dat uw Kamer op zeer korte termijn over gaat tot finale besluitvorming omtrent het wetsvoorstel.

Nu ook, naar aanleiding van het nader voorlopig verslag, van de zijde van de regering een nadere memorie van antwoord is gezonden, staat mijns inziens niets een plenaire behandeling van het wetsvoorstel in de weg.

De gehele planning van het project Schiphol 2003 is gericht op invoering van het nieuwe stelsel met ingebruikneming van het vijfbanenstelsel per 1 januari 2003.

De PKB Schiphol en omgeving was reeds gericht op ingebruikneming van het vijfbanenstelsel per die datum. Op dat moment zou de milieu- en veiligheidsbelasting voor de omgeving, op de in de PKB aangegeven wijze moeten verminderen. Zo is bijvoorbeeld als eerder is gemeld, bij ingebruikname van het vijfbanenstelsel, sprake van een meer dan 80% reductie van het aantal vluchten dat via de Schiphol-Oostbaan en de Buitenveldertbaan over Amsterdam en Amstelveen (in 2001 circa 40 000) wordt afgewikkeld. Bij vertraging van de besluitvorming zal ook de winst in verminderde geluidbelasting in de nacht als gevolg van het verschuiven van het nachtverkeer van de Zwanenburgbaan naar de vijfde baan niet direct worden gerealiseerd.

Voorzieningen voor externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging, die

het nieuwe stelsel wèl kent in tegenstelling tot het nu geldende regime, kunnen dan ook niet in werking treden.

De vijfde baan wordt aangelegd en gefinancierd door de luchtvaartsector. De totale hiermee samenhangende investeringen bedragen enkele honderden miljoenen euro's. Deze investeringen door de luchtvaartsector zijn gedaan in de verwachting dat de overheid haar besluitvorming zodanig rond zou hebben dat per 1 januari 2003 het vijfbanenstelsel operationeel kan zijn. Het niet tijdig in gebruik nemen van de vijfde baan tast de rentabiliteit van deze investeringen aan.

Een van de uitgangspunten van het nieuwe stelsel is gelijkwaardigheid met het stelsel van de PKB Schiphol en omgeving, zoals geformuleerd in de overgangsartikelen in het wetsvoorstel. Het milieueffectrapport, dat ten grondslag ligt aan de uitvoeringsbesluiten van het wetsvoorstel, geeft aan dat ruimschoots wordt voldaan aan de in de Schipholwet geformuleerde criteria voor gelijkwaardigheid.

Bij de invoering van het nieuwe stelsel wordt dus onmiskenbaar milieuwinst gerealiseerd, zelfs meer dan op grond van de PKB is vereist en in het bijzonder ook in het buitengebied tot de 20 Ke.

Juist omdat het nieuwe stelsel nog in de praktijk moet worden beproefd, is voorzien in een uitgebreid monitoringsprogramma. Onderdeel daarvan zal zijn de in het kader van de ontwerp Europese richtlijn Omgevingslawaai in de toekomst verplicht te stellen noise mapping. Net zoals in het nieuwe stelsel alvast wordt geanticipeerd op de nieuwe Europese dosismaten Lden en Lnight.

Het monitoringsprogramma leidt in 2005 tot een evaluatie van het stelsel. Daaruit kunnen aanpassingen van het stelsel voortvloeien. De evaluatie betreft niet alleen aspecten van milieu en externe veiligheid. Voor zover bij de evaluatie (mogelijke) belemmeringen aan het licht komen met betrekking tot de juridische/bestuurlijke effectieve werking van het stelsel, zullen deze bij de oordeelsvorming over de daaruit te trekken consequenties worden betrokken. Voor zover bij de evaluatie juridische belemmeringen aan het licht komen, kan er reden zijn om ook de Raad van State bij die oordeelsvorming te betrekken.

Toegezegd is ook dat het nieuwe stelsel in 2005 op enkele punten zal worden uitgebreid. Deze uitbreiding betreft het statistisch causaal veiligheidsmodel (inclusief groepsrisico), bij de ontwikkeling waarvan een internationaal samengesteld expert panel is betrokken en – voor wat betreft geluid – de uitbreiding van het handhavingssysteem tot het buitengebied (het gebied tussen 35 en 20 Ke). In het huidige stelsel vindt geen monitoring van de geluidbelasting plaats in het buitengebied evenmin als handhaving. In het nieuwe stelsel zal de geluidbelasting in het buitengebied tot 2005 worden gemonitord. Na 2005 worden in het buitengebied grenswaarden vastgesteld voor de maximale hoeveelheid geluid en zullen deze (dus ook) gehandhaafd worden. De exacte invulling van die grenswaarden is nu nog niet mogelijk omdat hiervoor nader onderzoek en advies nodig is, onder andere van de commissie deskundigen vliegtuiggeluid.

Van mijn kant is nadrukkelijk toegezegd de volksvertegenwoordiging bij dit proces te betrekken. Die lijn trek ik ook door voor wat betreft de advisering door de Raad van State over de eerste (ontwerp)uitvoeringsbesluiten. Ik zal dit advies ter kennis brengen van de Staten-Generaal en daarover – desgewenst – nader overleg voeren. Dit geldt ook voor het advies van de Raad dat wordt uitgebracht bij de aanpassing van de besluiten op basis van de evaluatie in 2005.

Ik hecht er in het bijzonder aan er nog eens op te wijzen dat ook voor de toekomst een gelijkwaardige bescherming is gegarandeerd. In het wetsvoorstel is immers expliciet een voorziening ingebouwd dat latere wijzigingen van de uitvoeringsbesluiten voor wat betreft de aspecten

geluid, externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging moeten leiden tot een beschermingsniveau dat ten aanzien van genoemde aspecten per saldo gelijkwaardig of beter is dan wordt geboden door de eerste uitvoeringsbesluiten. Daarmee is ook voor toekomstige besluiten tenminste een aan de PKB gelijkwaardig beschermingsniveau gegarandeerd.

Alles overziende, meen ik dat de bij de inwerkingtreding van het nieuwe stelsel betrokken belangen een spoedige behandeling van het wetsvoorstel in uw Kamer vereisen. De milieuvoordelen die thans te behalen zijn, zijn onmiskenbaar. In het stelsel is ingebouwd dat al in 2005 de algehele werking ervan in de praktijk wordt beschouwd, inclusief de consequenties die daaruit kunnen getrokken. Ik verzoek u te bevorderen dat zeer spoedig plenaire behandeling van het wetsvoorstel kan plaatshebben.

Afschrift van deze brief zend ik aan de voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos