

Vergaderjaar 2009–2010

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 153

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 augustus 2010

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en ik informeren u hierbij over de start van een experiment met de uitbreiding van de toepassing van de vaste bochtstraal techniek tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep en de voortzetting van het huidige experiment verlengen nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures.

Uitbreiding toepassing vaste bochtstraal techniek

In het Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol voor de middellange termijn zijn afspraken gemaakt over de toepassing van de vaste bochtstraal techniek op verschillende vertekroutes van Schiphol.

Het toepassen van de vaste bochtstraal techniek op vertekroutes van Schiphol is vooruitstrevend en innovatief. De vaste bochtstraal techniek is ontwikkeld ten behoeve van het veilig navigeren van vliegtuigen in bergachtige gebieden. Nederland is vooruitstrevend door deze techniek toe te passen ten behoeve van milieueffecten (hinderbeperking). De toepassing van de vaste bochtstraal techniek resulteert in een reductie van de spreiding van het vliegverkeer op de route. Hierdoor zijn vliegtuigen beter in staat de bestaande route te vliegen. Door preciezer tussen bewoonde gebieden door te vliegen zal naar verwachting als gevolg van deze beide experimenten het aantal ernstig gehinderden met maximaal 1 000 personen en het aantal geluidsbelaste woningen met maximaal 100 afnemen, zodat uiteindelijk minder mensen in de omgeving van Schiphol hinder ondervinden.

In 2007 is al een experiment gestart (CROS pilot 3b) waarbij de Boeing 737-toestellen van KLM deze techniek hebben toegepast op de Spijkerboorroute tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep. De maatregel is na positief advies van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) in juli 2009 tezamen met 7 andere succesvolle experimenten opgenomen in de wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol om definitieve uitvoering mogelijk te maken. Deze wijziging is inmiddels

van kracht met als resultaat een vermindering van in totaal 18 000 ernstig gehinderden.

In genoemd convenant en na advies van de CROS is de afspraak gemaakt om de typen vliegtuigen en luchtvaartmaatschappijen die de vaste bochtstraal techniek op de Spijkerboorrouten vanaf de Kaagbaan tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep zullen toepassen, uit te breiden. Daarnaast zal als uitwerking van het Aldersadvies de komende jaren deze techniek worden toegepast op andere vertekroutes van de luchthaven Schiphol. In het bovengenoemde experiment zal de gehele KLM vloot (exclusief de Boeing 747 en Fokker toestellen) de vaste bochtstraal techniek toepassen. Na publicatie in de luchtvaartgids zullen ook andere luchtvaartmaatschappijen de techniek toepassen. Dit zal naar verwachting in het eerste kwartaal van 2011 plaatsvinden.

Art. 8.23a Wet luchtvaart biedt de mogelijkheid om bij wijze van experiment door middel van een ministeriële regeling voor een periode van 1 jaar af te wijken van de in het LVB gestelde grenswaarden in handhavingpunten en regels voor baan- en routegebruik van de luchtverkeerswegen.

Het onderhavige experiment zal worden opgenomen in de Regeling experiment uitbreiding toepassing vaste bochtstraal tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep (CROS pilot 3b plus).

Het ontwerp voor deze regeling is voor advies aan de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) toegezonden, waarop de CROS mij en mijn collega van VROM een positief advies heeft gegeven. Het ontwerp van deze ministeriële regeling en een kopie van het advies van CROS vindt u bij deze brief.¹

Voor de ontwerpregeling geldt een wettelijke zienswijzeprocedure van 4 weken. De zienswijzeprocedure zal op 26 augustus 2010 starten. Na de zienswijzeprocedure zal ik alle inspraakreacties waar mogelijk verwerken, de regeling definitief vaststellen en publiceren in de Staatscourant.

Voorzetten verlengen nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures

In 2009 heb ik u geïnformeerd over de voortzetting van de maatregel verlengen nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures op de luchthaven Schiphol.

In het Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn is door de partijen aan de Alderstafel afgesproken dat de maatregel «Verlenging nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures» tot eind oktober 2010 wordt voortgezet en daarna onvoorwaardelijk eindigt. Daarbij is tevens de afspraak gemaakt dat in 2010 een besluit wordt genomen hoe met ingang van het gebruiksjaar 2011 verder wordt gegaan met een maatregel die qua effect een soortgelijke hinderbeperkende werking heeft en die geen schade toebrengt aan het mainportgebonden verkeer op de luchthaven Schiphol. De sectorpartijen zoeken hierbij in eerste instantie naar het synchroniseren van de dag- en nachtprocedures met de maatregel voor geluidarme naderingen (zogenaamde *continuous descent approaches*, CDA's).

In 2010 is door de luchtvaartpartijen gewerkt aan de ontwikkeling van een nieuw operationeel concept op basis van vaste naderingsroutes en CDA's. De ontwikkeling hiervan blijkt in de praktijk complexer dan verwacht waardoor deze maatregel niet conform de afgesproken tijdslijn uit

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

bovengenoemd convenant kan worden gerealiseerd. Dat heeft ook consequenties voor de implementatie van een alternatief voor de huidige maatregel verlenging nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures. Op verzoek van de Alderstafel is door de sectorpartijen gezocht naar alternatieven die losstaan van de ontwikkeling van een nieuw operationeel concept en op korte termijn kunnen worden gerealiseerd.

Door de sectorpartijen is geconcludeerd dat geen alternatieve maatregelen op korte termijn realiseerbaar zijn. Vanwege het belang van de huidige maatregel voor de hinderbeperking in de vroege ochtend is aan de Alderstafel overeen gekomen om de huidige maatregel met een half jaar te verlengen middels een verlenging van de huidige regeling tot 4 mei 2011. In de tussentijdse periode wordt door de sectorpartijen intensief verder gewerkt aan de ontwikkeling van een nieuw operationeel concept en een alternatief voor de huidige maatregel.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

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