

Evaluatie Schipholbeleid

Voortgangsrapportage

maart 2005

VRM



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Luchtvaart

Evaluatie Schipholbeleid

Voortgangsrapportage

maart 2005

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Ministerie van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

(ad DGL05.U00559)

Inleiding



In 2004 is gestart met de evaluatie van het Schipholbeleid. De inhoud en de werkwijze van de evaluatie zijn vastgelegd in het 'Plan van aanpak Evaluatie Schipholbeleid'. Dat plan is in 2004 met de Tweede Kamer besproken.

In februari 2006 wordt het eindrapport van de evaluatie aangeboden aan de Eerste en Tweede Kamer. Tussentijds worden de Kamers geïnformeerd over de voortgang van de uitvoering van het plan van aanpak, door middel van voortgangsrapportages. Dit is de eerste voortgangsrapportage. Deze voortgangsrapportage is als volgt opgebouwd:

- In hoofdstuk 1 worden voor de zelfstandige leesbaarheid in het kort de aanleiding en de inhoud van de evaluatie van het Schipholbeleid geschetst. Voor een uitgebreide beschrijving wordt verwezen naar het plan van aanpak.
- In hoofdstuk 2 wordt de voortgang van de uitvoering van het plan van aanpak beschreven.
- In hoofdstuk 3 wordt aangegeven hoe de informatie-uitwisseling rondom de evaluatie is opgezet.
- In hoofdstuk 4 wordt aangegeven welke zaken over Schiphol parallel lopen aan deze evaluatie, zoals bijvoorbeeld het groepsrisicobeleid, hoe de stand van zaken daarvan is, en hoe deze zaken bij de evaluatie worden betrokken.
- In hoofdstuk 5 tenslotte, wordt een overzicht gegeven van de bij deze voortgangsrapportage behorende bijlagen.

1 Algemeen

1.1 Aanleiding



Op 20 februari 2003 zijn de Schipholwet en de Luchthavenbesluiten (het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol) van kracht geworden en is het vijfbanenstelsel van Schiphol in gebruik genomen. De essentie daarvan is dat het Rijk randvoorwaarden stelt aan de effecten van de luchtvaart in de omgeving. Binnen die randvoorwaarden heeft de luchtvaartsector de vrijheid zich te ontwikkelen.

Met het Schipholbeleid behartigt het Rijk dan ook twee belangen:

- de bescherming van de omwonenden tegen de negatieve effecten van de luchtvaart;
- het economisch belang van de luchthaven Schiphol voor Nederland.

Er is afgesproken dat het Schipholbeleid zoals vastgelegd in de Wet en de twee Luchthavenbesluiten binnen drie jaar na inwerkingtreding moet zijn geëvalueerd.

1.2 Vier componenten van de Evaluatie



Gelijkwaardigheidstoets; motie Baarda c.s.

Bij het opstellen van het Schipholbeleid is bepaald dat het beleid een bescherming moet bieden aan de omgeving die gelijkwaardig is aan de bescherming die werd beoogd met de eerdere milieunormen voor het vijfbanenstelsel uit de PKB Schiphol en omgeving uit 1995. In de Schipholwet zijn daarom criteria vastgesteld in zogeheten overgangsartikelen waarin is verwoord wat onder gelijkwaardige bescherming wordt verstaan. De regels en grenzen in de Luchthavenbesluiten zijn vooraf (ex ante) aan die criteria in de wet getoetst (zie MER Schiphol 2003) om te zien of de beoogde bescherming zou worden geboden. Dat bleek het geval. Toch was er zorg of de bescherming in de praktijk wel goed zou zijn, met andere woorden: wordt de gelijkwaardigheid met de PKB, zoals vastgelegd in de wet, wel waargemaakt? De Eerste Kamer heeft deze zorg verwoord in de 'motie Baarda c.s.'. Deze motie verzoekt dat in de praktijk wordt getoetst of de beoogde bescherming, zoals vastgelegd in de Schipholwet, ook inderdaad wordt geboden (ex post).

De uitvoering van de motie Baarda dient drie jaar na inwerkingtreding van de Schiphol-wetgeving, dus vóór 20 februari 2006, te zijn afgerond. Conform de motie zal de toets gericht zijn op de praktijk in de jaren 2004 en 2005.

Omdat er, onder andere in de Eerste en de Tweede Kamer, veel discussie is geweest of de toets aan de criteria in de Schipholwet wel de juiste uitvoering van de motie is, heeft de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aan beide Kamers gevraagd welke elementen worden gemist in de uitvoering van de motie, zodat ook die in beeld kunnen worden gebracht bij de evaluatie. Naar aanleiding hiervan zijn door zowel de Eerste als de Tweede Kamer aanvullende vragen gesteld. Zij willen

inzicht hebben in de ontwikkeling van geluid, veiligheidsrisico en luchtverontreiniging door de vliegtuigen rond Schiphol vanaf 1990. Deze informatie wordt in de evaluatie geleverd.

Effectiviteit van het beleid

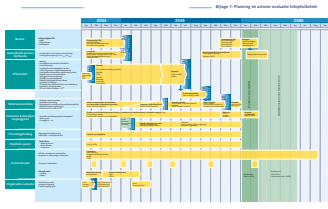
Het kabinet heeft aangegeven te willen toetsen of het gekozen beleid voor Schiphol effectief is: heeft de luchtvaart binnen de milieuruimte de mogelijkheid om zich te ontwikkelen en dragen de gestelde grenzen en regels bij aan het beheersen van de overlast?

Dit onderdeel van de evaluatie dient er toe om te toetsen of deze doelstellingen zijn gehaald en of dat te danken is aan het gevoerde beleid. Dat betekent dat niet alleen wordt onderzocht of de luchtvaartsector zich heeft gehouden aan de gestelde regels, maar ook of met het stellen en naleven van die regels is bijgedragen aan het beheersen van de overlast en aan de ontwikkeling van de mainport.

Voorstellen voor verbetering van het beleid

Tot slot heeft het kabinet te kennen gegeven dat het mogelijke verbeteringen van het beleid wil verkennen. Dit kan gaan om verbeteringen in de uitvoering binnen het huidige wettelijk kader of verbeteringen die een wetsaanpassing nodig maken. In alle gevallen worden ze getoetst aan de doelstellingen van de huidige wet dat groei mogelijk moet zijn binnen de gestelde beperkingen aan overlast en risico's.

1.3 De evaluatie is gestart



Voor de uitvoering van de evaluatie hebben de ministeries van VenW en VROM het "Plan van Aanpak Evaluatie Schipholbeleid" opgesteld. Dit is op 18 juni 2004 aan de Tweede Kamer gestuurd en besproken tijdens het Algemeen Overleg van 2 september 2004 en dat van 13 oktober 2004. Naar aanleiding hiervan is het plan aangepast en is het definitieve plan op 22 november 2004 aan de Eerste en de Tweede Kamer gestuurd.

De uitvoering van de evaluatie is momenteel in volle gang. Zoals vastgelegd in de motie zal de uitvoering van de motie Baarda uiterlijk 20 februari 2006 zijn afgerond. Het is de bedoeling om tegelijk met de uitvoering van de motie, tevens het onderzoek naar de effectiviteit van het beleid en de inventarisatie van en het onderzoek naar de voorstellen voor verbetering van dit beleid gereed te hebben.



Ook zullen op dat moment de voorstellen van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (CDV) gereed moeten zijn. Die voorstellen betreffen de mogelijkheden van een handhavingstelsel voor geluid in het buitengebied, dat wil zeggen buiten de ring van 35 handhavingpunten in het huidige Luchthavenverkeersbesluit, en de rol van geluidsmetingen. De voorstellen van de CDV zijn onderdeel van de evaluatie.

2 Stand van zaken

Per onderdeel van de evaluatie wordt in dit hoofdstuk de stand van zaken van weergegeven.

2.1 Gelijkwaardigheidsstoets en aanvullende vragen

2.1.1 *Gelijkwaardigheidsstoets; motie Baarda c.s.*

De tussenrapportage over het jaar 2004 is inmiddels gereed. Uit het rapport blijkt dat in 2004 ruimschoots aan de eisen van gelijkwaardigheid is voldaan. Het rapport treft u als bijlage aan.

Deze rapportage betreft een tussenrapportage van de uitvoering van de motie Baarda. Begin 2006 verschijnt de eindrapportage waarin wordt gekeken of ook in 2005 in de praktijk wordt voldaan aan de gelijkwaardige overgang. Als blijkt dat niet aan de eisen voor gelijkwaardigheid wordt voldaan, dan moeten conform de motie Baarda de Luchthavenbesluiten worden aangepast.

Daarnaast wordt over de Baarda-rapportage een milieueffectrapport gemaakt, dat zal worden getoetst door de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.).

Zoals in het plan van aanpak is aangegeven wordt de uitvoering van de motie Baarda getoetst door de CDV. De tussenrapportage is dan ook voor advies voorgelegd aan de CDV: is de uitwerking van de motie Baarda inderdaad conform de motie.

De CDV geeft in haar reactie aan dat voor de uitvoering van de motie voor 2004 het juiste onderzoek is gedaan en dat daarmee de motie voor 2004 juist is uitgevoerd. Zij geeft wel aan dat zij voor geluid een aanvullende berekening aanbeveelt. Het betreft een berekening waarbij een zogeheten meteotoeslag wordt toegevoegd. Deze toeslag wordt gehanteerd bij prognoses van het vliegverkeer, waarmee de variatie in weersomstandigheden en het effect daarvan op baan- en routegebruik wordt ingebouwd. Deze aanbeveling wordt niet overgenomen. Het gaat namelijk om de feitelijke geluidseffecten en niet om effecten van verkeer dat had kunnen vliegen. De meteotoeslag wordt voor het bepalen van de feitelijke geluidseffecten dan ook nooit gehanteerd. Bij het bepalen van de feitelijke geluidseffecten is uitgegaan van feitelijk verkeer en de feitelijke effecten daarvan in de omgeving, aangezien het voor deze ex post evaluatie juist gaat om het werkelijke verkeer en het geluid dat dat veroorzaakt. De reactie van de CDV is als bijlage bijgevoegd.

2.1.2 *Aanvullende vragen*

Zowel de Eerste als Tweede Kamer hebben, in aanvulling op de motie Baarda, aanvullende vragen gesteld. Daarop is toegezegd dat de ontwikkeling van de geluidsbelasting, de veiligheidsrisico's, de uitstoot van



luchtverontreinigende stoffen en de immissies in beeld zullen worden gebracht. De ontwikkelingen zullen inzichtelijk worden gemaakt, voor zover mogelijk, voor de periode vanaf 1990 tot en met 2005 en voor een zo groot mogelijk gebied. De tussenrapportage 'Ontwikkeling van de geluidsbelasting in de omgeving van Schiphol 1990 – 2005', opgesteld door een onafhankelijk adviesbureau, is het eerste resultaat naar aanleiding van deze toezegging en gaat in op de ontwikkeling van de geluidsbelasting van 1990 tot en met 2004 in de geluidsmaten K_e en L_{Aeq} . De eindrapportage zal naast inzicht in de ontwikkeling van de geluidsbelasting tot en met 2005, ook inzicht geven in de ontwikkeling van veiligheidsrisico's en luchtverontreiniging. Voor de volledige tekst wordt verwezen naar de bijgevoegde tussenrapportage over de aanvullende vragen.

2.2 Effectiviteitsonderzoek

2.2.1 Inleiding

In het plan van aanpak voor de evaluatie van het Schipholbeleid is gemeld dat het Kabinet wil toetsen of het gekozen beleid voor Schiphol effectief is. De twee hoofdvragen van onderzoek zijn:

1. Worden met het beleid de geluidsoverlast, luchtverontreiniging en het veiligheidsrisico beheerst?
2. Kan de mainport zich ontwikkelen binnen de afgebakende milieuruimte?



In de afgelopen maanden is een gedetailleerde onderzoeksagenda van het effectiviteits-onderzoek opgesteld. In deze voortgangsrapportage worden deze onderzoeksvragen geïntroduceerd en nader toegelicht. Als bijlage bij deze voortgangsrapportage zijn de onderzoeksvragen nader uitgewerkt in onderzoeksagenda's.

2.2.2 Hoofdvragen onderzoek effectiviteit

1. Leiden de gestelde beleidsinstrumenten in de Schipholwet en de Luchthavenbesluiten tot beheersing van geluidsoverlast¹, externe veiligheidsrisico en luchtverontreiniging, nu en in de toekomst?
 - a. Is vanaf de ingebruikname van het Schipholbeleid in 2003 de luchthavenoperatie afgewikkeld binnen de gestelde regels en grenswaarden en welke geluidsoverlast, luchtverontreiniging en externe veiligheidsrisico had die operatie tot gevolg?
 - b. Hoe worden geluidsbelasting, luchtverontreiniging en externe veiligheidsrisico door omwonenden ervaren?
 - c. Wat draagt het geheel aan instrumenten uit de Schipholwet en de Luchthavenbesluiten bij aan beheersing van geluidsoverlast, externe veiligheidsrisico en luchtverontreiniging?
 - d. Wat dragen afzonderlijke instrumenten uit de Schipholwet en de Luchthavenbesluiten bij aan beheersing van geluidsoverlast, externe veiligheidsrisico en luchtverontreiniging?
 - e. Wat zijn de effecten van de verschillende instrumenten in de toekomst?

¹ Onder overlast wordt verstaan geluidsbelasting, hinder, slaapverstoring, gezondheidseffecten, luchtverontreiniging en beleving, zoals beschreven in het plan van aanpak

-
- f. Is de beheersing van geluidsoverlast, externe veiligheidsrisico en luchtverontreiniging toe te schrijven aan beleid of aan externe factoren?
2. Kan de mainport zich ontwikkelen binnen de gestelde beleidsinstrumenten uit de Schipholwet en de Luchthavenbesluiten, nu en in de toekomst?
- Wat was vanaf de ingebruikname van het Schipholbeleid in 2003 de ontwikkeling van de mainport?
 - Wat is het effect van alle instrumenten gezamenlijk uit de Wet en de Luchthavenbesluiten op de ontwikkeling van de mainport?
 - Wat is het effect van de afzonderlijke instrumenten uit de Wet en de Luchthavenbesluiten op de ontwikkeling van de mainport?
 - Wat is het effect van het Schipholbeleid op de mainport in de toekomst?
 - Is de waargenomen ontwikkeling van de mainport toe te schrijven aan beleid of aan externe factoren?

2.2.3 Aan het effectiviteitsonderzoek gerelateerde vragen

Naast onderzoek voor de twee vragen voor het effectiviteitsonderzoek, wordt ook onderzoek gedaan naar vragen die een sterke relatie hebben met het effectiviteitsonderzoek. Aanvullend op de twee effectiviteitsvragen zal worden onderzocht:

- of met de Wet en Luchthavenbesluiten de bezwaren die destijds geformuleerd werden over het PKB-stelsel (bijvoorbeeld dat het moeilijk handhaafbaar was) daadwerkelijk zijn opgelost;
- of de gekozen vorm – een wet en twee algemene maatregelen van bestuur – een efficiënte vorm van regelgeving is;
- wat van ervaringen met luchthavenbeleid voor luchthavens in het buitenland kan worden geleerd;
- welke ervaringen er vanaf 2003 zijn opgedaan, en hoe daarvan in de toekomst kan worden geleerd.

2.3 Verbetervoorstellen



Het kabinet heeft aangegeven dat het mogelijke verbeteringen van het beleid wil verkennen en waar mogelijk wil doorvoeren. Daarom heeft iedereen die dat wil de mogelijkheid om voor 1 juli 2005 verbetervoorstellen in te dienen. Dit kan zowel schriftelijk als via de website www.evaluatieschiphol.nl. Op dit moment is een beperkt aantal voorstellen voor verbetering ontvangen. Omdat bekend is dat diverse partijen (gemeenten, bewonersplatforms, sectorpartijen) bezig zijn met de uitwerking van een voorstel, valt te verwachten dat het aantal voorstellen de komende maanden zal toenemen.

Het projectbureau binnen VenW dat de evaluatie uitvoert, biedt desgevraagd deskundige ondersteuning bij de uitwerking van een voorstel. Tevens wordt indieners van een voorstel de mogelijkheid geboden het voorstel persoonlijk toe te lichten.

Van alle verbetervoorstellen zal het effect op overlast en op ontwikkeling van de mainport in kaart worden gebracht.

2.4 Borging onafhankelijkheid

De staatssecretaris van VenW is eindverantwoordelijk voor beleid, proces en planning en verantwoordelijk voor de uitvoering van de evaluatie, in overeenstemming met VROM. Vanwege het grote belang van een goede borging van de onafhankelijkheid van de evaluatie zijn diverse waarborgen ingebouwd:

1. De rapportage van de uitvoering van de motie Baarda wordt gemaakt door een onafhankelijk bureau.
2. De Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (CDV) heeft een aanvullende taak gekregen bij de evaluatie en zal toetsen of de uitvoering van de motie Baarda op de juiste wijze gebeurt.
3. De verschillende onderzoeken naar de effectiviteit van het beleid worden uitgevoerd door onafhankelijke onderzoeksbureaus. Ook de planbureaus zullen een deel van het onderzoek uitvoeren. Aan de Raad voor Verkeer en Waterstaat zal worden gevraagd om op basis van alle onderzoeken een oordeel te geven over de effectiviteit van het beleid.
4. Ook de onderzoeken naar de verbetervoorstellen zullen worden uitgevoerd door onafhankelijke (onderzoeks)bureaus.
5. Een Procescommissie is ingesteld om toe te zien op de onafhankelijkheid en objectiviteit van alle onderdelen van het proces van de evaluatie (zie het bijgevoegde instellingsbesluit).
6. De Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) is verantwoordelijk voor een onafhankelijke toetsing van het milieueffectrapport dat wordt opgesteld voor de motie Baarda c.s. Daarnaast zal de Commissie m.e.r. actief meedenken over mogelijke verbeteringen van het beleid en over de rapportage over de milieueffecten van de verbetervoorstellen van het beleid. Tevens zal de commissie de toets uitvoeren van de m.e.r.-rapportage bij eventuele wijzigingen van de Luchthavenbesluiten na de evaluatie. Dit is na februari 2006 aan de orde.

3 Communicatie

Op diverse manieren vindt communicatie plaats over de evaluatie van het Schipholbeleid. Hieronder een toelichting bij de belangrijkste communicatiemiddelen.

3.1 Website



Sinds begin december 2004 is de website voor de evaluatie bereikbaar via www.evaluatieschiphol.nl. Via deze website kunnen ook verbetervoorstellen worden ingediend en is het mogelijk om de door anderen ingediende verbetervoorstellen (geanonimiseerd) te bekijken.

3.2 Internet portal

Om de verschillende internetsites voor luchtvaart makkelijker toegankelijk te maken voor geïnteresseerden, is een voorstel gedaan om een gezamenlijke portal te ontwikkelen. Bij de ontwikkeling hiervan zijn de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW), Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS) en de sectorpartijen LVNL en Schiphol betrokken. De besluitvorming over de portal bevindt zich in de laatste fase.

3.3 Nieuwsbrief



Het ministerie van VenW geeft 5 keer per jaar een nieuwsbrief uit over het Schipholbeleid. De meest recente 'NWSBRF Schipholbeleid' verscheen op 11 februari 2005. Bestuurders, beleidsmakers en geïnteresseerde betrokkenen (zoals de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat) en bewoners worden met deze nieuwsbrief op de hoogte gehouden van de voortgang van de evaluatie, politiek actuele thema's en krijgen achtergrondinformatie over onderwerpen waarvan de doelgroep zelf heeft aangegeven dat zij die belangrijk vindt.

3.4 Brochure



Om (nieuwe) omwonenden van de luchthaven beter te informeren wordt een brochure gemaakt. Deze brochure bevat informatie over het beleid en visualiseert het vliegverkeer van en naar de luchthaven op een drukke dag/nacht. De opzet van de brochure is getest bij de doelgroep en de brochure wordt op dit moment afgerond.

3.5 In gesprek met betrokkenen

Vertegenwoordigers van de ministeries van VenW en VROM gaan desgewenst in gesprek met betrokkenen over de achtergronden en doelen van het beleid, hoe de evaluatie wordt aangepakt en welke rol de gesprekspartner daarbij kan spelen. In februari 2005 zijn twee presentaties gehouden voor de bewonersvertegenwoordigers van CROS en de ambtelijke vertegenwoordiging van de bestuurders in de Bestuurlijke Regio Schiphol (BRS), afgestemd op de specifieke vragen en behoeften van de betreffende doelgroep. Voor de bewonersvertegenwoordigers van CROS lag daarbij bijvoorbeeld het accent op de gelijkwaardige bescherming van het nieuwe beleid en de motie Baarda die daarvoor extra waarborgen brengt.

De staatssecretaris van VenW voert gesprekken met vertegenwoordigers van de luchtvaartsector, bestuurders in de regio van de luchthaven en met omwonenden.

4 Onderwerpen naast de evaluatie van het Schipholbeleid

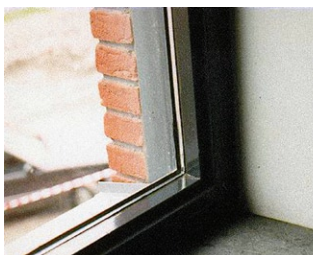
Naast de evaluatie van het Schipholbeleid zijn er andere onderwerpen over Schiphol die parallel aan de evaluatie lopen. Onderstaand is aangegeven hoe de stand van zaken is van die onderwerpen en of en hoe ze bij de evaluatie worden betrokken.

4.1 Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid

De Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (CDV) is bezig met het uitwerken van voorstellen voor het gebruiken van geluidmetingen en voor een aanvullend handhavingssysteem voor verder van Schiphol gelegen woongebieden. De CDV zal deze voorstellen in 2005 afronden. De voorstellen van de CDV worden bij de evaluatie betrokken en komen dan ook terug in het eindrapport van de evaluatie.

Over de voortgang van de CDV wordt apart gerapporteerd, door voortgangsrapportages van de CDV.

4.2 GIS – geluidsisolatie van woningen rond Schiphol



Om de geluidsoverlast in woningen rond Schiphol terug te dringen wordt een groot aantal woningen voorzien van geluidsisolatie. Een groot deel van die isolatie is al uitgevoerd. In de komende tijd wordt gezien of voor de isolatie die in de komende jaren wordt uitgevoerd meer betrokkenheid en vrijheid voor bewoners kan worden ingebouwd. Het beleid voor de geluidsisolatie is niet vastgelegd in de Schipholwet. Wijziging van het beleid hoeft daarom ook niet te worden gekoppeld aan de evaluatie. Ervaringen in de evaluatie die relevant zijn voor het geluidsisolatiebeleid, worden wel betrokken bij de verdere ontwikkeling van het geluidsisolatiebeleid.

4.3 Nota Ruimte

In de Nota Ruimte is een aanvullend gebied rond Schiphol opgenomen waarin geen nieuwe uitleglocaties mogen worden ontwikkeld. Dit beleid is feitelijk een aanvulling op het ruimtelijke ordeningsbeleid in het bestaande Schipholbeleid. In de evaluatie wordt het ruimtelijke ordeningsbeleid van het LIB onderzocht. In dit onderzoek wordt tevens de effectiviteit van dat beleid voor het aanvullende gebied onderzocht. Op basis daarvan kan in 2006 een afweging over het ruimtelijke ordeningsbeleid rond de luchthaven worden gemaakt.

4.4 Groepsrisico

Op dit moment loopt een wetwijziging over het groepsrisicobeleid voor Schiphol. De in de wet opgenomen eis voor een standstill voor

het groepsrisico vanaf eind 2005 wordt daarmee vervangen door alternatief, uitvoerbaar groepsrisicobeleid. Aan dat alternatieve beleid wordt momenteel gewerkt. De uitgewerkte voorstellen worden opgenomen in de eindrapportage van de evaluatie.

De ontwikkelingen tot op heden:

- In januari 2005 is de Kamer geïnformeerd over de ontwikkeling van het groepsrisico in de omgeving van Schiphol ('Ontwikkeling van het groepsrisico rond Schiphol 1990-2010').
- Op dit moment loopt een verkenning naar de mogelijkheden van een gebiedsgerichte benadering.
- Op basis van deze beide onderzoeken worden voorstellen voor alternatieven van nieuw groepsrisicobeleid uitgewerkt. Hierover wordt de Kamer op korte termijn geïnformeerd.
- In de eindrapportage van de evaluatie wordt de (ex ante) evaluatie van de alternatieven opgenomen.

4.5 Parallele starts

Vanaf de ingebruikname van het 5-banenstelsel liggen de Polderbaan en de Zwanenburgbaan parallel aan elkaar. Dit leidt tot problemen bij de startprocedure.

De parallele startproblematiek wordt als praktijkervaring betrokken bij de evaluatie van het Schipholbeleid, net als de invoerfout. Over de voortgang van het onderzoek naar mogelijke oplossingen van het parallele startprobleem wordt de Kamer apart geïnformeerd.

4.6 Nachtrechtime

In de PKB en het Luchthavenverkeerbesluit is aangekondigd dat onderzoek wordt gedaan naar de effecten van een eventuele verlenging van het 'nachtrechtime' van 23 tot 6 uur naar 23 tot 7 uur op de gezondheid en de mainportfunctie. Het nachtrechtime betreft een aantal regels waardoor maar beperkt gebruik van de luchthaven in de nacht mogelijk is. Voorbeeld is sluiting van een deel van de banen. Het genoemde onderzoek naar effecten op gezondheid en mainportfunctie is gereed. Het onderzoek naar gezondheidkundige effecten is uitgevoerd als onderdeel van de Gezondheidkundige Evaluatie Schiphol, een meerjarig uitgebreid onderzoeksprogramma. Het kabinetsstandpunt over het nachtrechtime is binnenkort gereed en zal afzonderlijk aan de Tweede Kamer worden aangeboden. Dit standpunt wordt betrokken bij de evaluatie in 2006.

4.7 Mainportvisie en lange termijnbeleid Schiphol

Parallel aan de evaluatie wordt een aangescherpt beeld ontwikkeld van wat de Rijksoverheid met de mainport wil, welke kwaliteit en kwantiteit wenselijk zijn, en of en hoe daarop kan worden gestuurd. Dit beeld zal tegelijk met de evaluatie aan de Kamer worden aangeboden en een goede basis bieden voor het debat over de toekomst van de mainport Schiphol in 2006.

5 Bijlagen bij deze voortgangsrapportage

1. Tussenrapportage voor de gelijkwaardigheidstoets over het jaar 2004 (uitwerking van de motie Baarda c.s.);
zie paragraaf 2.1
2. Advies van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (CDV) over de tussenrapportage voor de gelijkwaardigheidstoets;
zie paragraaf 2.1
3. Tussenrapportage aanvullende vragen 'Ontwikkeling van de geluidsbelasting in de omgeving van Schiphol 1990 – 2005';
zie paragraaf 2.1
4. Onderzoeksagenda voor de toets op de effectiviteit van het beleid;
zie paragraaf 2.2
5. Instellingsbesluit en werkwijze Procescommissie;
zie paragraaf 2.4

Colofon

maart 2005

Evaluatie Schipholbeleid Voortgangsrapportage maart 2005,
is een uitgave van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat,
Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart.

Vormgeving	Mijs + Van der Wal, Rotterdam
Drukwerk	Drukkerij Damen BV, Werkendam
Bestelnummer	90 369 1992 4
Bestellen	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, afdeling Publieksvoorlichting telefoon: 070 - 351 7086