
Vergaderjaar 2017–2018

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 260

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 25 januari 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 16 november 2017 inzake Schiphol Gebruiksprognose 2018 (Kamerstuk 29 665, nr. 244).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 23 januari 2018. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Vraag 1

Op welke wijze wordt de norm voor het aantal geluidbelaste woningen, ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden vastgesteld?

Antwoord 1

In 1995 is de Planologische Kernbeslissing (PKB) Schiphol gepubliceerd. In de PKB waren onder meer regels en beperkingen opgenomen voor Schiphol voor geluidbelasting, externe veiligheid, lokale luchtverontreiniging en geur.

In 2003 is de PKB vervallen en zijn bepalingen over Schiphol opgenomen in de Wet luchtvaart, het Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol en het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol. Daarbij is toen als uitgangspunt gehanteerd dat de gewijzigde Wet luchtvaart voor de onderwerpen milieu en veiligheid een bescherming moest bieden die minstens gelijkwaardig was aan de bescherming die de PKB op dat moment bood.

Er is daarom destijds berekend wat de maximale geluidbelasting, veiligheidsrisico's, ernstige hinder en ernstige slaapverstoring zouden zijn als de ruimte die de PKB aan Schiphol bood, volledig zou worden benut. Deze maximale effecten van de PKB werden vervolgens de criteria waaraan het nieuwe beleid in de Wet luchtvaart en de twee genoemde besluiten moesten voldoen. Dat hield in dat de gewijzigde wet en de twee besluiten niet tot hogere waarden mochten leiden dan de berekende PKB-waarden. Deze waarden zijn de zogeheten criteria voor gelijkwaardige bescherming of gelijkwaardigheidscriteria.

In de Wet luchtvaart is opgenomen dat elk nieuw Luchthavenindelingbesluit en elk nieuw luchthavenverkeerbesluit voor de aspecten externe veiligheid, geluidbelasting en lokale luchtverontreiniging een beschermingsniveau moet bieden dat gelijkwaardig is aan of beter is dan het niveau zoals dat geboden werd door de eerste besluiten uit 2003.

Het beschermingsniveau van het eerste besluit is sinds 2003 enkele malen opnieuw vastgesteld. Dat was nodig vanwege nieuwe inzichten in hinder en slaapverstoring, de woningsituatie, routespreidingsmodellering, de (Europese) geluidsmaten en verbeterde rekenmodellen.

Vraag 2

Hoeveel incidenten hebben zich in de afgelopen vijf jaar voorgedaan bij de luchthaven Schiphol? Wat was de aard hiervan?

Antwoord 2

In onderstaande tabel is het aantal incidenten op Schiphol weergegeven in de afgelopen vijf jaar, zoals opgenomen in de Europese database. Daarbij is een onderscheid gemaakt in ongevallen, serieuze incidenten en incidenten.

Ongevallen zijn bijvoorbeeld een ingezakt onderstel of een (klein) vliegtuig dat naast de landingsbaan schoof.

Serieuze incidenten zijn bijvoorbeeld ongewenste baankruisingen of opstijgen met een te lage vermogenssetting door onjuiste gewichtsinvoer. De aard van de categorie incidenten is zeer divers. Zo kan het gaan om voorvallen op en rond opstelplaatsen van vliegtuigen (zoals een verkeerd opgesteld voertuig of materieel, of botsingen van een voertuig met een vliegtuig) of om laseraanstralingen bij een start of landing. Deze incidenten worden gemeld door de sector en geanalyseerd met als doel er lering uit te trekken om de veiligheid verder te kunnen verbeteren.

In Nederland is er een transparant en open systeem van melden en informatiedeling en een hoge meldingsbereidheid, wat van invloed is op het aantal gemelde incidenten.

	Ongevallen	Serieuze incidenten	Incidenten
2013	1	5	2.508
2014	1	1	2.914
2015	-	4	3.225
2016	2	5	4.022
2017	1	4	3.463

Vraag 3

Hoeveel bedraagt de uitstoot van fijnstof, ultrafijnstof en stikstof in de directe omgeving van luchthaven Schiphol? Op welke wijze en op welke punten wordt dit gemeten?

Antwoord 3

In Nederland meten het RIVM en diverse lokale instanties de luchtkwaliteit. Op de website www.luchtmeetnet.nl presenteert het RIVM samen met die instanties alle luchtkwaliteitsdata.

In 2016 is het RIVM in opdracht van mijn ministerie een onderzoekprogramma gestart naar de gezondheidseffecten van blootstelling aan ultrafijn stof uit met name de luchtvaart. Een deelproject van dit programma voorziet in metingen van ultrafijn stof in de omgeving van Schiphol. Ook deze gegevens kunnen worden ingezien op de hiervoor genoemde website.

Vraag 4

Hoe is het mogelijk dat het aantal gerealiseerde vliegtuigbewegingen in 2016 ruim 2% hoger is dan de verwachtingen in de Gebruiksprognose 2016?

Antwoord 4

Met het opstellen van een gebruiksprognose voor een volgend gebruiksjaar wordt al begonnen in maart van het lopende gebruiksjaar, dus ruim vóór de start van een nieuw gebruiksjaar (1 november).

Bij het opstellen van de Gebruiksprognose 2016 is destijds de best mogelijke inschatting gemaakt van het aantal vliegtuigbewegingen in het Gebruiksjaar 2016. Daarnaast is er een bandbreedte van het verwachte aantal vliegtuigbewegingen gepresenteerd, want er kunnen immers gedurende het gebruiksjaar veranderingen optreden die resulteren in een hoger of lager aantal vliegtuigbewegingen. Hierbij kan worden gedacht aan weersomstandigheden en economische en geopolitieke ontwikkelingen.

In 2016 waren er diverse omstandigheden die volgens Schiphol mogelijk hebben bijgedragen tot een hoger aantal vliegtuigbewegingen dan in de Gebruiksprognose was ingeschat. Door de snelle economische groei vond bijvoorbeeld meer overslag van goederen en vervoer van personen plaats dan verwacht. Ook zorgde de lage olieprijs ervoor dat de brandstofprijs voor luchtvaartmaatschappijen laag was en vluchten dus rendabeler waren. Een vlucht met een lagere bezettingsgraad was daardoor eerder rendabel en wordt dan uitgevoerd, terwijl deze bij een hogere brandstofprijs mogelijk zou zijn geannuleerd.

Daarnaast heeft Schiphol in de evaluatie van de gebruiksprognose 2016 aangegeven dat het naderen van het plafond van 500.000 vliegtuigbewegingen mogelijk een rol heeft gespeeld. Luchtvaartmaatschappijen hebben volgens Schiphol mogelijk de toekomstige groei naar voren gehaald door in 2016 al slots (rechten om een vliegtuigbeweging op Schiphol uit te voeren) aan te vragen en die ook te gebruiken, waardoor zij

historische rechten opbouwen. Door die rechten al vanaf 2016 op te bouwen, kan men ze gebruiken in de periode dat het plafond wordt bereikt.

Op bladzijde 5 van de «Evaluatie Gebruiksprognose 2016», die gelijk met de Gebruiksprognose 2018 aan de Kamer is aangeboden, wordt ingegaan op het verschil tussen geprognosticeerde en werkelijk aantal vliegtuigbewegingen in 2016.

Vraag 5

Is het mogelijk dat de groei van het aantal vliegtuigbewegingen in 2017 en 2018 hoger uitvalt dan is geprognosticeerd in de Gebruiksprognoses 2017 en 2018?

Antwoord 5

Ja, dat kan, maar het aantal van 500.000 bewegingen mag niet worden overschreden. Een vliegtuigbeweging kan namelijk uitsluitend plaats vinden indien er een zogeheten slot beschikbaar is, dat wil zeggen dat er een recht is om een vliegtuigbeweging (start of landing) op Schiphol uit te voeren. Het aantal slots dat overeenkomt met de beschikbare capaciteit van de luchthaven wordt twee keer per jaar vastgesteld en wordt op de website van de slotcoördinator bekend gemaakt in de capaciteitsdeclaratie.

Bij de totstandkoming van de beschikbare capaciteit is rekening gehouden met het begin 2015 aan de Alderstafel Schiphol overeengekomen maximum van 500.000 bewegingen. Vandaar dat in de Gebruiksprognose 2018 de maximale situatie in de bandbreedte van figuur 2.1 (Ontwikkeling aantal vliegtuigbewegingen) overeenkomt met dit aantal. Het proces van slotuitgifte is toegelicht in de Gebruiksprognose 2018.

Vraag 6

Op welke wijze en door welke instantie wordt het aantal vliegtuigbewegingen gemonitord en welke mogelijkheden zijn er om in te grijpen als het plafond van het aantal overeengekomen vliegtuigbewegingen wordt overschreden?

Antwoord 6

Op de site van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (www.bezoekbas.nl) wordt per kwartaal het aantal vliegtuigbewegingen per baan gerapporteerd.

Via de website van Schiphol wordt het aantal bewegingen per maand gerapporteerd.

Na afloop van een gebruiksjaar rapporteert Schiphol in de evaluatie van de gebruiksprognose over het gebruik van de luchthaven in het gehele voorgaande gebruiksjaar.

Het nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol bevat een plafond van 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar tot en met gebruiksjaar 2020. Schiphol heeft meermaals aangegeven deze afspraak te zullen respecteren. Daarom wordt door Schiphol een capaciteit beschikbaar gesteld, waarbinnen niet meer dan 500.000 slots passen. Zie ook het antwoord op vraag 5.

Van deze 500.000 vliegtuigbewegingen mag een bepaald aantal in de nacht worden uitgevoerd. Over het precieze aantal is nog discussie gaande in de Omgevingsraad Schiphol. Los daarvan en niet vooruitlopend op de discussie in de omgevingsraad, is het aantal van maximaal 32.000 nachtvluchten vastgelegd in een ministeriële regeling. Daarnaast zal een wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) in procedure

worden gebracht waarin het maximaal aantal nachtvluchten wordt vastgelegd. Deze wijziging loopt vooruit op de wijziging van het LVB die nodig is voor het verankeren van het nieuwe normen- en handhavingstelsel.

De capaciteitsdeclaratie houdt rekening met dit volumeplafond voor de nacht.

Vraag 7

Op welke wijze wordt de veiligheid op en rond de luchthaven Schiphol geborgd, nu het aantal vliegtuigbewegingen sterk is toegenomen sinds de waarschuwing van de Onderzoeksraad voor Veiligheid dat de veiligheid in het geding is?

Antwoord 7

Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen voldoen aan de strenge regels die internationaal aan de veiligheid van de luchtvaart worden gesteld. De sectorpartijen hebben onder meer goed ontwikkelde veiligheidsmanagementsystemen, waarmee zij risico's analyseren en waar nodig maatregelen treffen om deze te voorkomen of te beheersen.

De ILT verleent (en continueert) certificaten en vergunningen als is aangetoond dat een partij aan de gestelde eisen voldoet. De ILT ziet ook in de praktijk toe op de naleving van de regels en de wijze waarop partijen hun risico's beheersen en kan handhaven wanneer daar aanleiding toe is. De Onderzoeksraad voor Veiligheid constateert in het onderzoek «Veiligheid vliegverkeer Schiphol» van 6 april 2017 dat er geen signalen zijn dat de veiligheid op Schiphol onvoldoende is.

Voor de volledigheid verwijs ik nog naar de brief van mijn voorganger van 11 oktober 2017 aan de Onderzoeksraad, waarin is aangegeven hoe met de aanbevelingen van de raad wordt omgegaan (Kamerstuk 29 665, nr. 242), en mijn brief van 18 december 2017 met de antwoorden op de vragen van de vaste commissie van Infrastructuur en Waterstaat (Kamerstuk 29 665, nr. 249) over de brief van 11 oktober 2017.

Vraag 8

Wat wordt er verstaan onder «anticiperend handhaven» in het handhavingstelsel?

Antwoord 8

Dit houdt in dat bij een overschrijding van een of meerdere grenswaarden voor geluid in de handhavingpunten rond Schiphol, door de Inspectie Leefomgeving en Transport geen maatregelen aan de luchtvaartsector worden opgelegd, indien blijkt dat de overschrijding(en) het gevolg is (zijn) van de toepassing van de regels uit het nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol (Kamerstuk 31 936, nr. 296).

Vraag 9

Waarom loopt de gebruiksprognose van 1 november tot 31 oktober en niet volgens het kalenderjaar? Wat is de logica hierachter?

Antwoord 9

De vluchtschema's van luchtvaartmaatschappijen worden opgesteld voor een winter- en zomerseizoen. Het winterseizoen begint op de laatste zondag in oktober en eindigt op de laatste zaterdag in maart. Het zomerseizoen begint op laatste zondag in maart en eindigt de laatste zaterdag van oktober. Daarom loopt een gebruiksjaar van 1 november van het ene jaar tot en met 31 oktober van het jaar daarop.

Deze indeling van het gebruiksjaar sluit aan bij de internationale werkwijze van de vluchtschema's die luchtvaartmaatschappijen opstellen

en hanteren. Dit raakt mede de internationale systematiek waarop luchthavenslots (rechten om een vliegtuigbeweging op een luchthaven uit te voeren) wereldwijd kunnen worden verkregen.

Vraag 10

Waarom is er na acht jaar nog steeds geen milieueffectrapportage over het nieuwe normen- en handhavingstelsel?

Antwoord 10

Eind 2013 is door de toenmalige Alderstafel Schiphol het eindadvies uitgebracht voor een nieuw normen- en handhavingstelsel, dat door het toenmalig kabinet is overgenomen (kamerstuk 29 665, nr.190). Al snel daarna bleek dat een van de regels van dat nieuwe stelsel, namelijk de regel over de inzet van de vierde baan, een knelpunt vormde. In januari 2015 heeft de Alderstafel daarom een aanvullend advies uitgebracht, dat in maart 2015 door het toenmalig Kabinet is overgenomen (kamerstuk 29 665, nr. 212).

Pas daarna, dus medio 2015, kon met het opstellen van het milieueffectrapport (MER) worden begonnen. Ruim een jaar later, medio 2016, was het MER afgerond.

Op dat moment adviseerde de Commissie voor de milieueffectrapportage in een tussentijdse toetsing om voor het berekenen van de geluidbelasting rond Schiphol gebruik te maken van een meer actueel rekenmodel. Er is toen besloten om, uitgaande van het Europees rekenvoorschrift Doc29, een nieuw Nederlands rekenmodel voor Schiphol te ontwikkelen en de geluidberekeningen uit het MER van medio 2016 opnieuw te doen met dat nieuwe model (Aanhangsel Handelingen II 2015/16, nr. 3519 en Kamerstuk 29 665, nr. 234).

Het Nederlands Doc29-model voor Schiphol was medio 2017 gereed. Er wordt momenteel gewerkt aan het opnieuw uitvoeren van de berekeningen van de geluidbelasting voor het MER van het nieuwe stelsel. Daarbij wordt ook gekeken naar de situatie ná 2020. Per brief van 21 december 2017 (Kamerstuk 29 665, nr. 250) is de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van het MER.

Vraag 11

Hoe kan het dat luchthaven Schiphol mag opereren zonder een geldig handhavingstelsel, aangezien het oude niet meer en het nieuwe nog niet geldig is? Welke gevolgen heeft dit voor de rechtspositie van omwonenden?

Antwoord 11

Het nieuwe normen- en handhavingstelsel is nog niet in werking getreden. Tot die tijd blijft het vigerende stelsel met grenswaarden in handhavingpunten van kracht. De voormalig staatsecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft besloten en aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) de opdracht gegeven dat er met betrekking tot de geluidsnormen van het vigerende stelsel anticiperend gehandhaafd wordt. Dit is in september 2015 aan de Tweede Kamer gemeld (Kamerstuk 31 936, nr. 296).

Voor de vraag wat dit betekent voor de rechtspositie van omwonenden is in het bijzonder dit anticiperend handhaven van de ILT relevant. In de praktijk betekent dit, dat als er sprake is van een overschrijding van een grenswaarde in een handhavingspunt, er door de ILT geen maatregel wordt opgelegd als de ILT heeft vastgesteld dat er is gevlogen volgens de

regels van het nieuwe stelsel. Er wordt wel gehandhaafd als een overschrijding niet te verklaren is vanuit de werking van het nieuwe stelsel.

Of er sprake is van een overschrijding van een grenswaarde, en zo ja, of deze overschrijding het gevolg is van het vliegen volgens de regels van het nieuwe stelsel, wordt altijd na afloop van het gebruiksjaar beoordeeld door de ILT.

Zie ook het antwoord op vraag 12.

Vraag 12

Klopt de klacht van de bewoners in de Omgevingsraad Schiphol (ORS) dat de normen zowel volgens de criteria van het oude als van het nieuwe stelsel worden overschreden?

Antwoord 12

Zoals uw Kamer al eerder is gemeld, wordt nu al, dat wil zeggen al vóór de wet- en regelgeving waarin het nieuwe stelsel is verankerd in werking treedt, gehandeld op basis van de afspraken van het nieuwe stelsel. De belangrijkste elementen daarvan zijn het jaarplafond van 500.000 vliegtuigbewegingen, het nachtplafond van 32.000 bewegingen en het geluidpreferent vliegen.

Voor wat betreft het plafond van 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar tot en met 2020 geldt dat Schiphol meermaals heeft aangegeven deze afspraak te zullen respecteren. Dat betekent dat Schiphol een capaciteit beschikbaar stelt, waarbinnen niet meer dan 500.000 slots (recht om een vliegtuigbeweging op Schiphol uit te voeren) passen.

De grens van 32.000 nachtvluchten is vastgelegd in een ministeriële regeling door middel van vervangende grenswaarden geluid die zijn gebaseerd op 32.000 nachtvluchten voor het gebruiksjaar 2018. Daarnaast zal een wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) in procedure worden gebracht waarin het maximum aantal nachtvluchten wordt vastgelegd. Deze wijziging loopt vooruit op de wijziging van het LVB voor het NNHS.

Tenslotte is over het preferent vliegen aan uw Kamer gemeld dat tot het moment waarop het NNHS van kracht is, bij overschrijding van de grenswaarden in de handhavingspunten, anticiperend gehandhaafd zal worden. Dit houdt in dat er bij overschrijding van de grenswaarden geen maatregel wordt opgelegd, indien blijkt dat de overschrijding het gevolg is van de toepassing van de regels uit het nieuwe stelsel.

Er zijn in de gebruiksjaren 2014, 2015 en 2016 overschrijdingen van grenswaarden in handhavingspunten van het vigerende stelsel geweest. Hierover is uw Kamer geïnformeerd via de handhavingsrapportages van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De ILT heeft van deze overschrijdingen vastgesteld dat ze een gevolg zijn van de toepassing van de regels uit het nieuwe stelsel en heeft daarom conform de aan de Kamer gemelde handelwijze, geen handhavende maatregel opgelegd.

Vraag 13

Als de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) niet handhaaft op basis van het oude (nog steeds wettelijke) stelsel, maar ook niet kan handhaven op het nieuwe (nog niet wettelijke) stelsel, op basis waarvan wordt er dan gehandhaafd?

Antwoord 13

Zie de antwoorden op de vragen 11 en 12.

Vraag 14

Hoe verhoudt de prognose van Schiphol over het maximaal aantal gehinderden zich tot de kritiek van de bewonersgroep Spaarnwoude op de manier waarop dit is berekend? Waarin zit het verschil tussen het aantal inwoners in het hindergebied, zoals Schiphol dat telt, en de cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), waar de bewonersgroep zich op beroept?

Antwoord 14

Tijdens het vragenuur van dinsdag 5 december 2017 is toegezegd dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in overleg zal gaan met de bewonerswerkgroep Spaarndam Schiphol. Er is inmiddels contact gelegd met de werkgroep. Na het overleg met de werkgroep wordt de Kamer geïnformeerd over het resultaat daarvan.

Vraag 15

Hoe kan het dat het aantal klachten over geluidshinder niet daalt, terwijl Schiphol claimt dat ondanks meer vliegbewegingen het aantal gehinderden afneemt wegens stillere vliegtuigen?

Antwoord 15

Als het aantal gehinderden afneemt, wil dat niet zeggen dat dan ook het aantal meldingen over geluidshinder evenredig afneemt. En andersom betekent een toename in het aantal ernstig gehinderden niet automatisch een evenredige toename van het aantal meldingen. Het is immers niet zo dat elke gehinderde een melding doet. Verder is er geen bepaalde relatie tussen het aantal ernstig gehinderden en het aantal melders.

Ter toelichting in onderstaande tabel het aantal ernstig gehinderden in de gebruiksjaren 2013 tot en met 2016 (bron: evaluaties van de Schiphol Gebruiksprognoses 2013 tot en met 2016) en het aantal omwonenden die een melding hebben gedaan over hinder van het vliegverkeer (bron: Jaarrapportage 2016 van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol). Uit de tabel blijkt onder meer dat een toename van 1.000 ernstig gehinderden in het gebruiksjaar 2014 leidde tot ruim 2.800 meer melders, terwijl een toename van bijna 20.000 ernstig gehinderden in gebruiksjaar 2016 leidde tot circa 500 extra melders. De afname van 3.500 ernstig gehinderden in gebruiksjaar 2015 leidde tot circa 2.000 minder melders.

Gebruiksjaar	Aantal ernstig gehinderden volgens evaluaties gebruiksprognoses (afgerond op 500)	Aantal melders over hinder door vliegverkeer volgens Jaarrapportage BAS 2016
2013	121.500	4.624
2014	122.500	7.472
2015	119.000	5.497
2016	138.500	5.962

Omdat er uiteraard een correlatie is tussen geluidbelasting en hinderbeleving, is het van belang dat via het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol inzicht blijft worden verkregen over de (hinder)beleving van mensen rond Schiphol.

Vraag 16

Waarom wordt in de berekeningen van de luchtvervuiling niet gekeken naar de emissies van ultrafijnstof (UFP/PM_{0,1}), maar alleen naar de grove fractie fijnstof (PM₁₀)?

Antwoord 16

Aan ultrafijn stof uit de luchtvaart is nationaal en internationaal nog weinig aandacht besteed. Ook zijn er nog geen normen voor de uitstoot of maximale concentratie van ultrafijn stof uit de luchtvaart. Daarom heeft mijn ministerie in 2016 aan het RIVM de opdracht gegeven om een grootschalig onderzoek te doen naar gezondheidseffecten van blootstelling aan ultrafijn stof uit met name de luchtvaart. Een deelproject uit dit programma voorziet in het meten van ultrafijn stof in de omgeving van Schiphol.

Zie ook het antwoord op vraag 3 en www.rivm.nl/Onderwerpen/F/Fijn_stof/Ultrafijn_stof/Onderzoek_Gezondheidsrisicos_Schiphol

Vraag 17

Wat valt te zeggen over het maandelijks aantal vluchten?

Antwoord 17

Over het algemeen vinden in de maanden juni tot en met augustus de meeste vliegtuigbewegingen plaats. Daarnaast ontstaan piekmomenten rondom (school)vakanties, zoals de kerstperiode en de meivakantie. In de kwartaalrapportage van Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (www.bezoekbas.nl) wordt het aantal vliegtuigbewegingen per baan gerapporteerd en via de website van Schiphol wordt het aantal bewegingen per maand gerapporteerd.

Vraag 18

In hoeverre zijn de 496.600 vliegtuigbewegingen die voor het gebruiksjaar 2018 worden voorzien zeker en in hoeverre is een hoger of lager aantal realistisch?

Antwoord 18

Zie de antwoorden op de vragen 4 en 5.

Vraag 19

Hoeveel reizigers, vliegbewegingen of cargo worden benadeeld indien de slotuitgifte wordt aangepast aan de beschikbare capaciteit van 500.000 vliegtuigbewegingen, gelet op het feit dat de marktvraag dit aantal in 2018 overstijgt? Welke ruimte voor economische groei laat Nederland liggen vanwege zelf ingestelde maxima voor het aantal vliegtuigbewegingen tot 2020?

Antwoord 19

Het is belangrijk om op te merken dat volgens Schiphol de luchtvaartmaatschappijen mogelijk al hebben geanticipeerd op de cap van 500.000 vliegtuigbewegingen in 2020. Zoals in het antwoord op vraag 4 is aangegeven, hebben luchtvaartmaatschappijen namelijk volgens Schiphol de toekomstige groei mogelijk al voor een deel naar voren gehaald, door al in 2016 meer slots aan te vragen.

Ik beschik niet over specifieke cijfers over de mogelijke effecten wanneer de vraag naar capaciteit voor vliegtuigbewegingen het plafond van 500.000 vliegbewegingen tot en met 2020 zal overschrijden.

Meer in het algemeen kan wel worden aangegeven dat uit onderzoek, waaronder het SEO-onderzoek «Economische effecten Schiphol» (2017, in opdracht van de Provincie Noord-Holland), kan worden afgeleid dat op langere termijn de meest prijsgevoelige marktsegmenten met een afname te maken kunnen krijgen.

Verder kan het tijdelijk beperken van het aantal vliegtuigbewegingen effect hebben op de kwaliteit en omvang van het uitgebreide netwerk van luchtverbindingen op Schiphol. Verslechtering van de netwerkqualiteit kan negatieve gevolgen hebben voor aantrekkelijkheid van Schiphol en

Nederland als vestigingsplaats voor internationaal opererende bedrijven, investeringen en de werkgelegenheid.

Dit benadrukt het belang van het realiseren van capaciteit op de luchthaven Lelystad. Daardoor kan niet-mainportgebonden verkeer van Schiphol worden geacommodeerd, waardoor op Schiphol ruimte ontstaat voor verdere ontwikkeling van het mainportgebonden verkeer.

Vraag 20

Waarom tellen vluchten in de vroege ochtend en avond driemaal en nachtvluchten tienmaal zwaarder mee voor de geluidsbelasting? Waarom tienmaal en waarom niet dubbel? De decibellen zijn toch niet anders?

Antwoord 20

In de avond en de nacht is er minder omgevingsgeluid. Het is dan stiller dan overdag. Er rijden in de avond en nacht immers minder (vracht)-auto's, bussen en treinen, terwijl winkels en kantoren gesloten zijn. Daarbij komt dat men in de avond en nacht gevoeliger is voor stoorgeluid, omdat het rustperiodes betreft.

Het geluid van een langsrijdende (vracht)auto of overkomend vliegtuig wordt daardoor in de avond en nacht beter gehoord en als hinderlijker ervaren dan overdag.

Om dit tot uitdrukking te brengen in de berekening van de geluidbelasting, wordt geluid in de avond en nacht zwaarder meegeteld dan geluid overdag. Er is internationaal afgesproken dat in geluidbelastingberekeningen (L_{den}) voor rail-, weg- en luchtverkeer dezelfde weeg- of straffactoren worden gebruikt. Dat betekent dat in de berekening van de geluidbelasting door luchtvaart één vliegtuigbeweging in de avond voor circa drie bewegingen meetelt en één vliegtuigbeweging in de nacht voor tien bewegingen meetelt. Deze weegfactoren zijn gebaseerd op ervaring en worden internationaal gehanteerd bij het bepalen van de geluidbelasting.

Vraag 21

Waarom wordt, aangezien meer dan 50% relatief kleine vliegtuigen zoals de Boeing 737 betreft, niet gestuurd op geluidsniveau per toestel of bijvoorbeeld per passagier?

Antwoord 21

Schiphol stuurt reeds op het geluidsniveau per toestel. De luchthaven hanteert namelijk een gedifferentieerd luchthaventarief voor vliegtuigen. Hierdoor worden lawaaiige toestellen zwaarder belast dan geluidsarme toestellen.

Vraag 22

Hoe gaat u invulling geven aan de stimulering van schonere en stillere vliegtuigen om daarmee ruimte te creëren? Welke ruimte komt dan beschikbaar voor extra slots?

Antwoord 22

De toekomstige groei van Schiphol zal plaatsvinden volgens de 50–50 verdelingsregel van de milieuwinst. Dit betekent dat de door de sector behaalde milieuwinst voor 50% mag worden benut voor groei van vliegverkeer. De overige 50% van de milieuwinst wordt gebruikt voor vermindering van de overlast voor omwonenden.

Welke groeiruimte dit oplevert, zal blijken uit het Milieueffectrapport (MER) dat momenteel wordt opgesteld. Over de concrete uitwerking van de 50–50 verdelingsregel heb ik de Omgevingsraad Schiphol (ORS) gevraagd om mij te adviseren in het kader van de adviesaanvraag naar een toekomstbestendig nieuw stelsel (NNHS).

Over de stand van zaken van het MER en de advisering door de omgevingsraad heb ik u per brief van 21 december 2017 (Kamerstuk 29 665, nr. 250) geïnformeerd.

Vraag 23

Welke ruimte tot 2020 betreft de 50% van de behaalde milieuwinst die sinds het Aldersakkoord in 2008 werd gesloten en die volgens het regeerakkoord mag worden benut voor extra ruimte? Welke ruimte betreft dit na 2020 naar verwachting?

Antwoord 23

Momenteel wordt het Milieueffectrapport voor het nieuwe normen- en handhavingstelsel opgesteld. In het MER wordt ook ingegaan op de periode na 2020. Uit het MER zal blijken welke ruimte er is voor de ontwikkeling van Schiphol en wat dit betekent voor de 50-50 verdeling.

Vraag 24

Waarom is er een maximum van 32.000 nachtvluchten? Indien vliegtuigen stiller zijn, waarom is het dan een probleem om dit aantal los te laten en zo werkgelegenheid te stimuleren?

Antwoord 24

Het nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol gaat uit van strikt preferentieel baangebruik en maximale aantallen vliegtuigbewegingen voor het etmaal en de nacht. Voor de nacht is dit aantal vooralsnog vastgesteld op maximaal 32.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer. Dit aantal is reeds in 2008 overeengekomen aan de Alderstafel Schiphol (nu Omgevingsraad Schiphol, ORS). Het gaat hierbij niet om een begrenzing van de capaciteit van de luchthaven, maar van het aantal nachtvluchten met het oog op de geluidshinder.

Omdat al in gebruiksjaar 2015 het aantal nachtvluchten op Schiphol boven de afgesproken grens van 32.000 is uitgekomen, heeft de ORS bij brief van 29 november 2016 aangegeven het wenselijk te achten dat op korte termijn het maximumaantal nachtvluchten van 32.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer in regelgeving wordt verankerd. Ook uw Kamer heeft eerder aangegeven het wenselijk te achten dat niet meer dan 32.000 nachtvluchten plaatsvinden.

Over het aantal nachtvluchten dat op Schiphol mag worden uitgevoerd, is overigens al enige tijd discussie gaande tussen de delegaties in de ORS. De discussie betreft de vraag of er 29.000 dan wel 32.000 nachtvluchten per jaar mogen plaatsvinden op Schiphol. Daarom is in de adviesaanvraag aan de ORS van 14 maart 2016 over de toekomstbestendigheid van het nieuwe stelsel (bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 224) uitdrukkelijk verzocht om hierover de opvatting van de ORS te vernemen.

Vraag 25

Welke ruimte ontstaat voor extra vluchten vanwege het feit dat dankzij stillere vliegtuigen steeds minder woningen onder de criteria voor geluidsbescherming vallen?

Antwoord 25

Zie het antwoord op vraag 23.

Vraag 26

Welke ruimte ontstaat voor extra vluchten doordat er sprake is van minder luchtverontreiniging dankzij onder andere schonere motoren?

Antwoord 26

Zie het antwoord op vraag 23.

Vraag 27

Welke manoeuvres moeten piloten soms uithalen om geluidsoverlast te verminderen en in hoeverre raakt dit de veiligheid?

Antwoord 27

Veiligheid is randvoorwaardelijk voor de operatie op Schiphol. Ook andere belangen zoals hinderbeperking, economie en milieu spelen mee in de ontwikkeling van Schiphol, maar altijd binnen het kader van de veiligheid. Voor de inzet van een preferente baancombinatie, wat leidt tot het geluidpreferent vliegen binnen het nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS), geldt dat dit slechts mogelijk is indien de veiligheid niet in het geding is.

Vraag 28

Hoe kunt u het aantal baanwisselingen verminderen? Is de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) dat van plan om zo de veiligheid en het kruisen van banen te voorkomen?

Antwoord 28

Het geluidpreferent vliegen van het nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS) zorgt voor een aantal baanwisselingen per dag. Bij het vaststellen van de regels voor geluidpreferent baangebruik in het nieuwe stelsel is expliciet rekening gehouden met de ruimte die benodigd is voor een veilige afwikkeling van het vliegverkeer. Veiligheid is altijd randvoorwaardelijk bij zulke besluitvorming.

Over de baanwisselingen geeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) in de bijlage bij het rapport aan dat deze niet onveilig zijn: «*De Onderzoeksraad stelt niet dat 2+1+1 baangebruik, in combinatie met strikt preferentieel baangebruik, onveilig zou zijn.*»

In mijn brief van 18 december 2017 (Kamerstuk 29 665, nr. 249), waarin wordt geantwoord op schriftelijke vragen over de brief van 11 oktober 2017 over de standpunten op aanbevelingen van het OVV-rapport (Kamerstuk 29 665, nr. 242), is op de baanwisselingen ingegaan.

In de veiligheidsanalyse die nu in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt uitgevoerd, wordt gezien of binnen het huidige operationele concept een beperkte groei van het aantal vliegtuigbewegingen verantwoord kan worden gerealiseerd. Waar een effect wordt verwacht, wordt gezien of voldoende maatregelen mogelijk zijn om eventuele effecten te beheersen of te voorkomen, zodat de veiligheid bij groei behouden blijft. U ontvangt deze studie binnenkort.

Vraag 29

Welke ontwikkelingen op het gebied van geluid, milieu, veiligheid of incidentele zaken zijn verder van belang om rekening mee te houden voor 2018?

Antwoord 29

In 2018 zullen onder meer de volgende resultaten worden opgeleverd: het MER van het nieuwe normen- en handhavingstelsel, inzicht in de ontwikkelruimte voor Schiphol en de integrale veiligheidsstudie. Zie hiervoor de brief van 21 december 2017 (Kamerstuk 29 665, nr. 250).

Vraag 30

Wat betekenen een eventueel slot op Lelystad Airport tot de herindeling van het luchtruim en uitstel van de opening hiervan op 1 april 2019 voor

de vliegbewegingen op Schiphol? Welke economische schade treedt dan op? Welke gevolgen kan dit hebben? Welke gevolgen zou dit hebben voor omwonenden van Schiphol?

Antwoord 30

De positie en ontwikkeling van Schiphol als internationaal knooppunt van verbindingen borgen en verder ontwikkelen als mainport is van groot belang voor de Nederlandse economie. Uitstel van opening van Lelystad Airport zet deze positie onder druk. Tot en met 2020 zijn er op Schiphol namelijk geen groeimogelijkheden, omdat in het nu lopend gebruiksjaar de grens van 500.000 vliegtuigbewegingen wordt bereikt. In verband met deze schaarste is een selectieve ontwikkeling van Schiphol noodzakelijk. Zie ook het antwoord op vraag 19.

Zoals in het Regeerakkoord is aangegeven, betekent dit dat op Schiphol voorrang moet worden gegeven aan vluchten die het (inter)continentale netwerk versterken, zijnde het zogenoemde mainportgebonden verkeer. Lelystad airport is ontwikkeld om het vakantieverkeer, zijnde het niet-mainportgebonden verkeer, afkomstig van Schiphol te accommoderen. Zonder uitplaatsing naar Lelystad ontstaat er geen ruimte voor deze verdere ontwikkeling.

Met betrekking tot de gevolgen voor de omwonenden zijn de volgende cijfers relevant. Rond Schiphol zijn er 126.500 ernstig gehinderden bij circa 495.000 vliegtuigbewegingen (bron: Gebruiksprognose 2018). Bij Lelystad is het aantal ernstig gehinderden beperkt tot 279 binnen de 48dB(A) L_{den} contour bij 45.000 vliegtuigbewegingen. Dit leert dat er rond Schiphol een factor 40 aan gehinderden ontstaat per x aantal vliegtuigbewegingen in vergelijking met Lelystad.

Vraag 31

Klopt het dat het aantal vluchten in 2018 de grens van 500.000 zal passeren als in 2018 net als in 2016 2% meer vluchten dan de verwachte 496.600 plaatshebben?

Antwoord 31

Nee, want er worden in 2018 maar 500.000 slots (rechten om een vliegtuigbeweging op Schiphol uit te voeren) beschikbaar gesteld. Zie ook de antwoorden op de vragen 4 en 5.

Vraag 32

Waaruit wordt de afname van nachtvluchten voorzien voor 2018 ten opzichte van 2016 verklaard?

Antwoord 32

De capaciteit op Schiphol wordt gereguleerd door het aantal slots. Een slot is het recht om een vliegtuigbeweging op Schiphol uit te voeren. Deze worden uitgegeven door een onafhankelijke slotcoördinator (Stichting Airport Coördination Netherlands, SACN). Een nachtslot resulteert echter niet altijd in een nachtbeving. Een nachtbeving is een vliegtuigbeweging (start of landing) met een baantijd tussen 23.00 en 07.00 uur (nachtperiode). Een nachtslot is een slot in de periode 22.40 – 07.00 uur voor vertrekkende vluchten en 23.00 – 07.20 uur voor aankomende vluchten. De 20 minuten die aan beide kanten van de nachtperiode worden gehanteerd, de zogenoemde «schouders», zijn bedoeld om een marge voor de benodigde taxitijd in te bouwen. Het resultaat hiervan is echter dat een deel van de nachtslots feitelijk wordt gerealiseerd in de dagperiode.

Op grond van historische rechten worden er door Schiphol circa 34.000 nachtslots in de capaciteitsdeclaratie beschikbaar gesteld. Omdat niet elk nachtslot tot een nachtbeweging leidt, heeft Schiphol de SACN tot en met het gebruiksjaar 2017 verzocht om bij de slotuitgifte rekening te houden met het feit dat een percentage van de vluchten waarvoor een nachtslot is gealloceerd niet tot een nachtbeweging leidt. Op basis hiervan heeft SACN de nachtslots die niet tot een nachtbeweging hebben geleid, nogmaals beschikbaar gesteld, zonder hierbij de in de capaciteitsdeclaratie gespecificeerde grenzen te overschrijden (het zogenoemde overboeken).

Op 1 november 2017 is de Tijdelijke regeling volumeplafond nachtvluchten Schiphol van kracht geworden. Deze regeling heeft tot doel om, vooruitlopend op de inwerkingtreding van het nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol, voor het gebruiksjaar 2018 vervangende grenswaarden L_{night} voor de vigerende handhavingpunten vast te stellen, passend bij een maximumaantal nachtvluchten handelsverkeer van 32.000. Als gevolg hiervan wordt door Schiphol geen verzoek tot het overboeken van nachtslots aan SACN gedaan, waardoor het aantal nachtbewegingen binnen de afgesproken grens van 32.000 blijft.

Vraag 33

Hoe groot is de kans dat het gerealiseerde gebruik van Schiphol groter is dan het verwachte gebruik? Wat zijn de gevolgen daarvan voor de hinder van omwonenden?

Antwoord 33

Voor het eerste deel van deze vraag: zie de antwoorden op de vragen 4 en 5.

Tweede deel van de vraag: het verschil tussen het geprognosticeerde gebruik van Schiphol in 2018 (496.600 vliegtuigbewegingen) en het maximaal toegestane gebruik in 2018 (500.000 vliegtuigbewegingen) is minder dan 1%.

Bepaalde ontwikkelingen, zoals weersomstandigheden, groot baanonderhoud, marktveranderingen, enz. kunnen leiden tot een andere baaninzet dan in de Gebruiksprognose 2018 is voorzien.

Meer of minder vliegtuigbewegingen en een andere baaninzet dan is geprognosticeerd, kunnen leiden tot meer of minder hinder dan in de Gebruiksprognose 2018 (tabel 3.3) is voorzien.

In tabel 3.3 van de Gebruiksprognose 2018 is opgenomen tot hoeveel geluidbelaste woningen, ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden het verwachte gebruik in 2018 zal leiden. Uit deze tabel blijkt dat er nog ruim voldoende ruimte is tussen de toegestane hinder en de geprognosticeerde hinder. Daardoor is het onwaarschijnlijk dat de bestaande normen voor hinder worden overschreden.

Overigens laat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat elk jaar een contra-expertise uitvoeren over de gebruiksprognose en wordt elke gebruiksprognose na afloop van het gebruiksjaar door Schiphol geëvalueerd. Contra-expertise en evaluatie hebben onder meer tot doel om het opstellen van een volgende gebruiksprognose te verbeteren.

Vraag 34

Hoe groot is de kans dat de bestaande bandbreedte voor het aantal ernstig slaapverstoorden overschreden wordt, daarbij rekening houdend met de overschrijding in eerdere jaren?

Antwoord 34

Zie het antwoord op vraag 33.