

Vergaderjaar 2018–2019

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 354

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 6 maart 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 19 november 2018 inzake Schiphol Gebruiksprognose 2019 (Kamerstuk 29 665, nr. 349) en de brief van 28 november 2018 inzake reactie op verzoek commissie over het tijdstip waarop zij de MER Schiphol kan verwachten en over het beoogde tijdpad voor invoering van het NNHS incl. de duur van het anticiperend handhaven.

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 25 februari 2019. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Vraag 1

Door wie is bepaald dat met een wijziging van het aantal woningen ook het aantal gehinderden wijzigt? Is dit afgesproken in de Omgevingsraad Schiphol (ORS) of is dit uw besluit?

Antwoord 1

Dit volgt uit het vanaf 2006 geldende kabinetsbeleid Schiphol, dat als volgt is verwoord: *«Verder brengt het kabinet een scheiding aan in de verantwoordelijkheden tussen de luchtvaartsector en regionale overheden. Als er nieuwe gehinderden komen door nieuwe woningen, wordt de luchtvaartsector daar niet op afgerekend¹.»*

Vraag 2

Moet er voor een gelijkwaardig beschermingsniveau niet worden uitgegaan van een absoluut aantal (ernstig) gehinderden?

Antwoord 2

De aantallen behorende bij de gelijkwaardigheidscriteria zijn de uitkomst van een som en geen absolute aantallen. De Kamer is in het verleden geïnformeerd² over de manier waarop actualisaties van de gelijkwaardigheidscriteria worden uitgevoerd. De Raad van State heeft inmiddels ook geoordeeld dat de manier waarop de actualisaties zijn uitgevoerd is toegestaan³.

Vraag 3

Waarop zijn de actualisaties van de woningbestanden gebaseerd? Wie controleert deze? Hoeveel woningen uit de woningbestanden van respectievelijk 2005, 2015 en 2018 liggen binnen de 58 L_{den}-contour van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) uit 2004?

Antwoord 3

In het concept-MER Schiphol wordt gebruik gemaakt van woningbestanden uit de BAG, de Basisregistratie Adressen en Gebouwen. De BAG bevat gemeentelijke basisgegevens van alle adressen en gebouwen in een gemeente. De gemeente is verantwoordelijk voor de juistheid van de gegevens in de BAG. De gegevens van alle gemeenten zijn verzameld in een Landelijke Voorziening (BAG LV). Het Kadaster beheert de BAG LV en stelt de gegevens beschikbaar aan organisaties met een publieke taak, instellingen, bedrijven en particulieren. Alle organisaties met een publieke taak zijn vanaf 1 juli 2011 verplicht tot afname van de gegevens uit de BAG.

Bij het actualiseren van de gelijkwaardigheidscriteria wordt gebruik gemaakt van het MER-scenario dat in 2004 is gebruikt om het gelijkwaardige beschermingsniveau vast te stellen. Het aantal woningen met een geluidbelasting van 58 dB(A) L_{den} of meer, berekend met het nieuwe Doc29-rekenmodel, is 13.600 met het woningbestand 2005, 14.000 met woningbestand 2015 en 12.000 met woningbestand 2018. De afname in het aantal woningen tussen 2015 en 2018 is voornamelijk het gevolg van een afname van het aantal als woning geregistreerde adressen in Uilenstede (gemeente Amstelveen). De reden daarvoor is dat vanaf 2017 in de BAG alleen zelfstandige eenheden worden geregistreerd en onzelfstandige eenheden niet meer worden meegeteld. Deze aanpassing van de BAG is in 2013 aangekondigd en gemeenten hebben toen een implementatietermijn van 3 jaar gekregen (tot eind 2016) om dit door te voeren. Dat heeft ertoe geleid dat het woningbestand 2018 voor het

¹ Kamerstuk 29 665, nr. 28.

² Kamerstuk 29 665, nr. 331.

³ Uitspraak 201705158/1/A3, 27 juni 2018.

gebied dichtbij Schiphol ruim 2.000 woningen (studentenflats) minder bevat dan het woningbestand 2015.

Vraag 4

Welke startwaarden voor de vijf gelijkwaardigheidscriteria worden gebruikt voor het vaststellen van milieuwinst en milieuruimte? Met welke eindwaarden worden deze startwaarden vergeleken? Geldt voor de 50/50-regel dat voor alle vijf criteria evenveel winst moet zijn behaald? Of geldt het criterium met de kleinste vooruitgang? Hoe vertaalt zich dat in (extra) vliegbewegingen?

Antwoord 4

Voor het bepalen van de milieuruimte wordt getoetst aan de vier gelijkwaardigheidscriteria voor geluid. Het criterium voor externe veiligheid en de criteria voor emissies spelen geen rol bij het bepalen van de geluidruimte. Uiteraard dient bij eventuele verandering van het vliegverkeer op Schiphol (andere vliegprocedures, andere vliegtuigen, andere dienstregeling, groei van het aantal vliegtuigbewegingen, enz.) wel altijd te worden voldaan aan deze criteria.

In de in voorbereiding zijnde wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) worden de definitieve criteria opgenomen. Het rapport met de definitieve uitwerking van de actualisatie van de gelijkwaardigheidscriteria en de verwerking van de aanbevelingen van de experts over de actualisatie zal gelijktijdig met het definitieve MER aan uw Kamer worden toegezonden. Over de toepassing van 50–50 regel zal het kabinet nog een beslissing nemen.

Ter illustratie zijn in onderstaande tabel de met het nieuwe Doc29-rekenmodel berekende gelijkwaardigheidscriteria voor geluid opgenomen, gebruikmakend van de woning- en inwonersituatie in 2005, 2015 en 2018 (zoals volgen uit het concept-MER).

Aspect	Criterium	woning- en inwoner- situatie 2005	woning- en inwoner- situatie 2015	woning- en inwoner- situatie 2018
Geluidbe- lasting	Aantal woningen met een geluidbelasting van 58 dB(A) L_{den} of meer	13.600	14.000	12.000
	Aantal ernstig gehinderden met een geluidbelasting van 48 dB(A) L_{den} of meer	166.500	180.000	186.000
	Aantal woningen met een geluidbelasting van 48 dB(A) L_{night} of meer	14.600	14.800	12.800
	Aantal ernstig slaapverstoorden met een geluidbelasting van 40 dB(A) L_{night} of meer	45.000	48.500	50.000

In het concept-MER Schiphol is berekend hoeveel geluidbelaste woningen en mensen er zijn als het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol toeneemt. Bij elk geluidscriterium kan vervolgens worden berekend hoeveel ruimte er is. Zo resulteert elk geluidscriterium in een bepaalde milieuruimte. Het criterium met de kleinste milieuruimte, is bepalend in de discussies over de eventuele groei (extra vliegtuigbewegingen) van Schiphol, want geen van de criteria mag immers worden overschreden.

Vraag 5

Hoe groot is de milieuruimte die is gerealiseerd met de maatregelen, voortkomend uit het convenant Hinderbeperkende Maatregelen, dat bij het Aldersakkoord is overeengekomen? Hoe is ervoor gezorgd dat deze milieuruimte niet is meegerekend als groeiruumte voor de sector?

Antwoord 5

Die totale milieuruimte die nog beschikbaar is wordt uiteindelijk in het MER inzichtelijk gemaakt. Daar wordt inzichtelijk gemaakt wat de ruimte is binnen de verschillende grenswaarden behorende bij de gelijkwaardigheidscriteria. Het kabinet zal uiteindelijk een keuze maken over de toekomst (en de eventuele groei) van Schiphol.

Vraag 6

Waarom is er niet geteld binnen de 47.6 dB(A)-contour van Doc29, aangezien dit de contour is waarop blijkbaar volgens de aangepaste dosis-effect-relaties voor ernstig gehinderden gelijke hinder wordt ervaren als op de 48 dB(A)-contour volgens het Nederlands Rekenmodel (NRM)?

Antwoord 6

Het gelijkwaardigheids criterium »aantal ernstig gehinderden« is verbonden met de 48 dB(A) L_{den} contour. Dit is zo besloten destijds bij de overgang van de Ke naar L_{den} geluidmaat aangezien dit het best de toen geldende 35 Ke contour benaderde. Vervolgens is voor het gelijkwaardigheids criterium voor ernstige hinder uitgegaan van de 48 dB(A) L_{den} contour. In deze lijn is ook bij de overgang van NRM naar Doc29 aangehouden dat niet het percentage ernstig gehinderden, maar de (ligging van) 48dB(A) L_{den} contour maatgevend is.

Het rapport met de definitieve uitwerking van de actualisatie van de gelijkwaardigheids criteria en de verwerking van de aanbevelingen van de experts over de actualisatie zal gelijktijdig met het definitieve MER aan uw Kamer worden toegezonden.

Vraag 7

In hoeverre is er rekening gehouden met het verschuiven van de contouren, gezien de volgende uitspraak van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) in zijn brief van 30 juni 2017 in reactie op de nieuwe dosis-effect-relaties: «Het effect van het verschuiven van de geluidcontouren op het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden door het gebruik van Doc29 is groter dan de voorgestelde correctie van de dosis-effect-relatie; bij de overgang van NRM naar Doc29 zal met de effecten hiervan rekening moeten worden gehouden»? Kunt u precies aangeven hoe de dosis-effect-relaties zijn aangepast? In hoeverre is er rekening gehouden met een verschuiving van de contour-van-gelijke-hinder?

Antwoord 7

Doc29 is gebaseerd op de meest actuele kennis over het modelleren van vliegtuiggeluid, waarover internationaal overeenstemming bestaat. Met de introductie van dit nieuwe Doc29-model worden de geluidcontouren op een aantal plekken in het buitengebied van Schiphol kleiner dan de geluidcontouren van het NRM. Als gevolg hiervan valt het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden in die (kleinere) contouren lager uit dan in de met NRM berekende geluidcontouren. Dit komt doordat alleen in de berekende L_{den} en L_{night} geluidcontouren van een bepaalde waarde worden de aantallen woningen, ernstig gehinderden en slaapverstoorden worden geteld.

Deze kleinere hoeveelheid gehinderden heeft geen verdere gevolgen voor de handhaving. Zowel de grenswaarden van de gelijkwaardigheids criteria zoals berekend in het concept-MER als de uiteindelijke feitelijke waarden in een gebruiksjaar binnen de nieuwe contouren dienen te worden berekend voor dezelfde contourwaarden en met dezelfde rekenwijze. Uw Kamer wordt nog afzonderlijk geïnformeerd over de wijze waarop de

dosis-effectrelaties zijn aangepast en over de definitieve gelijkwaardigheidscriteria.

Vraag 8

Waarom zijn de contouren niet aangepast, aangezien ook het RIVM al een opmerking in die richting maakte? Hoe zouden de tellingen van huizen, ernstig gehinderden en slaapverstoorden in de verschillende contouren uitpakken?

Antwoord 8

Zie de antwoorden op de vragen 6 en 7.

Vraag 9

Als Doc29 voor startende vliegtuigen een kleiner verschil tussen meten en rekenen met het NRM geeft en voor landende vliegtuigen een groter verschil, wat zijn dan de gevolgen voor de contouren en de omwonenden? Hoe verhoudt zich dit tot specifieke woningen onder routes die primair voor starts dan wel landingen worden gebruikt? Hoe verhoudt zich dit tot het gelijkwaardigheidsbeginsel?

Antwoord 9

Doc29 is gebaseerd op de meest actuele kennis over het modelleren van vliegtuiggeluid, waarover internationaal overeenstemming bestaat. In het algemeen is te zeggen dat Doc29 meer correleert met de gemeten waarden dan het NRM. Door de beperkte scope van de NLR trendvalidatie, met de beperkingen ten aanzien van de hoeveelheid meetposten en het aantal onderzochte vliegtuigtypes, is slechts een indicatie gegeven van oorzaak en omvang van eventuele verschillen. Er kan op dit moment geen concrete uitspraak worden gedaan over feitelijke gevolgen voor contouren en omwonenden. De eventuele oorzaken van de verschillen kunnen zowel aan de kant van het meten als het berekenen liggen. Dit punt is verder onderdeel van de programmatische aanpak meten van vliegtuiggeluid, die dit jaar wordt opgestart.

Vraag 10

Klopt het dat er nieuwe bepalingen worden voorgesteld en toegepast in de milieueffectrapportage (MER), terwijl deze nog geen vigerende wetgeving zijn? Klopt de stelling van de Natuur- en Milieufederatie (NMF) dat bewoners hierdoor mogelijk beperkt worden in hun rechten ten opzichte van de huidige situatie? Kunt u dit precies toelichten?

Antwoord 10

In het concept-MER worden de milieueffecten inzichtelijk gemaakt inclusief de hoogte van de waarden behorende bij de diverse geactualiseerde gelijkwaardigheidscriteria. De geactualiseerde gelijkwaardigheidscriteria zullen uiteindelijk worden vastgelegd in het LVB Schiphol. Bij een actualisatie van de gelijkwaardigheidscriteria wordt er vastgehouden aan de maximale hinder, geluidsbelasting, slaapverstoring en veiligheidsrisico's zoals afgesproken in het Kabinetstandpunt Schiphol 2006 (Kamerstuk 29 655, nr. 28). Het rapport met de definitieve uitwerking van de actualisatie van de gelijkwaardigheidscriteria en de verwerking van de aanbevelingen van de experts over de actualisatie zal gelijktijdig met het definitieve MER aan uw Kamer worden toegezonden.

Vraag 11

Klopt het dat het rekengrid zich uitstrekt van 11 km tot 30 km gemeten van de kop van de baan? Zo niet, welk rekengrid wordt dan wel gebruikt voor de berekening van de hoeveelheid geluid?

Antwoord 11

In het concept-MER Schiphol is het studiegebied voor geluid zodanig gekozen dat de 40 dB(A) L_{night} en de 48 dB(A) L_{den} contouren er volledig binnen vallen. Dat komt overeen met een gebied van ongeveer 71 bij 76 kilometer. In dit gebied wordt de geluidbelasting berekend in punten die 250 meter van elkaar af liggen. Dat betekent er circa 87.000 rekenpunten voor geluidbelasting zijn in het hele studiegebied. Voor het bepalen van de totale geluidbelasting en de contouren is de bijdrage aan de geluidbelasting van alle vliegtuigen in elk rekenpunt berekend.

Daarnaast wordt de hoeveelheid geluid (Totaal Volume Geluid) berekend. Dat is de som van al het geluid dat het vliegverkeer van Schiphol in één gebruiksjaar produceert. De berekening van deze hoeveelheid geluid vindt plaats op 100 vaste rasterpunten. Deze rasterpunten liggen in een gebied tussen 11 en 30 km vanaf het begin van de baan.

Vraag 12

Zo ja, kunt u toelichten hoe de effecten van verschillende startprocedures in beeld kunnen worden gebracht, wanneer er niet gerekend wordt tussen 0 km en 11 km?

Hoever ligt de 58 dB-contour van de kop van de baan? Kunt u dat grafisch weergeven per baan met afstanden erbij? Kunt u onderbouwen dat er een goede handhaving van de 58 dB-contour mogelijk is? Idem voor de 48 dB-contour in relatie tot het rekengrid (30 km).

Antwoord 12

Zoals in het antwoord op vraag 11 is opgenomen, worden ook de geluideffecten buiten de vaste rasterpunten tussen 11 en 30 kilometer meegenomen in de berekeningen. De ligging van de 58 dB(A) L_{den} contour ten opzichte van de baankop verschilt uiteraard per baan, het aantal vliegtuigbewegingen per baan is immers verschillend. In het concept-MER zijn diverse kaarten met contouren opgenomen.

Vraag 13

Wordt er na de technische toets ook een onafhankelijk juridisch deskundigenoordeel opgehaald over de opeenvolgende actualisaties? Kan de Kamer daarover beschikken bij de eerstvolgende wijziging van het LVB/LIB?

Vraag 14

Hoe gaat u vaststellen dat de uitkomsten niet alleen plausibel zijn, maar ook betrouwbaar, gezien het feit dat de geraadpleegde experts in de deskundigenreactie op belangrijke onderdelen geen inhoudelijk oordeel geven en volstaan met de verklaring dat zij vertrouwen hebben in de uitgevoerde berekeningen en de uitkomsten plausibel achten?

Antwoord 13 en 14

Ik laat nog een analyse maken met daarin de actualisatie van de gelijkwaardigheidscriteria. Deze analyse zal ik ook aan uw Kamer sturen. In deze analyse worden ook de aanbevelingen van de experts meegenomen. Er wordt geen losstaand juridisch deskundigenoordeel gemaakt, omdat de manier waarop de actualisatie van gelijkwaardigheidscriteria is uitgevoerd vergelijkbaar is met eerdere actualisatie en het een technische aanpassing betreft.

Vraag 15

Hoe beoordeelt u de ernst van de bevindingen inzake de Kaderstelling (K1 t/m K5) van de Technical Challenge?

Antwoord 15

Deze punten betreffen in algemene zin de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan het MER. Over de manier waarop deze punten worden verwerkt zie ook hierboven in het gedeelte dat ingaat op de Technical Challenge.

Vraag 16

Hoe beoordeelt u de ernst van de majeure bevindingen inzake proces en rekenmodel (M1 t/m M4) van de Technical Challenge?

Antwoord 16

Deze punten betreffen een aantal technische bevindingen t.a.v. het rekenmodel, gedaan door PwC en MovingDot. Schiphol heeft gekeken naar de impact van de aanbevelingen op het concept-MER en een groot deel van deze aanbevelingen verwerkt. Zie ook hierboven in het gedeelte dat ingaat op de Technical Challenge.

Vraag 17

Hoe beoordeelt u de bevinding inzake de onjuiste toepassing van de scenario's voor de 50/50-regel (M13), en hoe gaat u deze bevindingen betrekken bij de besluitvorming over het wijzigen van het LVB/LIB?

Antwoord 17

Schiphol heeft aangegeven dat in het concept-MER de benaderingen van de 50–50 zoals afgesproken in de ORS zijn meegenomen. Over de toepassing van de 50–50 regel zal het kabinet nog een beslissing nemen.

Vraag 18

Hoe groot is de onderschatting van de geluidsbelasting in Aalsmeer als gevolg van het feit dat intersectiestarts op de Aalsmeerbaan veelvuldig voorkomen, met name als ook de Buitenveldertbaan in gebruik is, en de rekenmodellen geen rekening houden met de bijbehorende lagere vlieghoogtes en grotere motorvermogens?

Antwoord 18

Er is niet exact aan te geven wat het effect van intersectiestart op geluidsbelasting is. Echter op 16 maart 2015 is het eindrapport van de werkgroep hinderbeperking Zuidoosthoek gepubliceerd (<https://www.omgevingsraadschiphol.nl/wp-content/uploads/2015/11/Rapport-taskforce-Zuidoosthoek.pdf>). In deze werkgroep is gekeken naar intersectiestart op de Aalsmeerbaan. Enkele conclusies t.a.v. van de gevolgen van intersectiestarts op de geluidsbelasting die destijds zijn getrokken, zijn:

- Een deel van het vliegverkeer (ca. 30%) past een intersectiestart toe, dus start niet vanaf het begin van de baan.
- Grotere vliegtuigen starten vrijwel uitsluitend van het begin van de baan.
- Als vliegtuigen vanaf het begin van de baan starten, komen ze eerder los van de baan en gaan hoger over of langs Aalsmeer. De grotere vlieghoogte zal zich (bij gelijke omstandigheden) vertalen in een lager geluidsniveau: het piekniveau is maximaal 1 a 2 dB lager. Lokaal kan het effect groter zijn, doordat het punt waar wordt teruggegaan van startvermogen naar klimverhogen later ligt.
- Het effect op de jaargemiddelde L_{den} zal kleiner zijn, aangezien het om 30% van het verkeer gaat en de grotere toestellen voornamelijk aan begin van de baan starten.
- Als alleen nog maar vanaf het begin van de baan zou mogen worden gestart, dus geen intersectiestart meer worden toegestaan, zou dit tot gevolg hebben dat de baan capaciteit in praktijk af zal nemen (minder gebruik Buitenveldertbaan mogelijk), waardoor de Aalsmeerbaan langer in gebruik is om hetzelfde verkeer af te kunnen handelen.

Vraag 19

Moet uit de definitie van etmaalindeling in de MER (overdag: 7.00–21.00 uur; avond: 21.00–23.00 uur), terwijl de normale definitie hiervan anders is (overdag: 7.00–19.00 uur; avond 19.00–23.00 uur) worden geconcludeerd dat de avond bij Schiphol opeens twee uur later begint?

Antwoord 19

Met uitzondering van de afkortingenlijst, waar in de vraag naar wordt verwezen, is overal in het concept-MER de avondperiode van 19.00–23.00 uur, zoals het hoort te zijn (zie onder meer de tabellen 48 en 56). In de afkortingenlijst is dus duidelijk sprake van typefouten. Ik zal Schiphol verzoeken dit te herstellen.

Vraag 20

Waarom is er is geen rekening gehouden met de emissies van ultrafijnstof (UFP) en de gezondheidseffecten hiervan? Moet er niet terugwerkend een gelijkwaardigheids criterium voor de emissie van UFP komen om te voorkomen dat door andere vliegtuigen of andere afspraken de emissieconcentraties en de blootstelling aan UFP verslechtert? Is op basis van de huidige metingen en de historische data een blootstelling van omwonenden in 2008 te bepalen?

Antwoord 20

Er is internationaal nauwelijks iets bekend over de gevolgen van blootstelling aan ultrafijn stof uit de luchtvaart. Dat is de reden dat het Ministerie van IenW in 2017 het RIVM opdracht heeft gegeven een uitgebreid onderzoekprogramma uit te voeren naar ultrafijn stof uit de luchtvaart. Uw Kamer wordt daar periodiek over geïnformeerd. Op dit moment zijn er nog geen resultaten van het onderzoekprogramma beschikbaar. Om die reden kunnen in het concept-MER geen uitspraken worden gedaan over emissies van ultrafijn stof en de gezondheidseffecten daarvan. Wel wordt in het concept-MER verwezen naar het RIVM-onderzoekprogramma en worden in het deel over luchtkwaliteit concentratie-contouren opgenomen die zijn bepaald met het in 2016 door het RIVM gebruikte rekenmodel.

Vraag 21

Hoe worden de (totale) klimaateffecten voortaan meegenomen? Zijn op basis van historische data de totale klimaateffecten van Schiphol over eerdere jaren te berekenen? Waarom is er voor klimaat geen gelijkwaardigheidsbescherming?

Antwoord 21

In de luchtvaartnota zal nader worden ingegaan op hoe de klimaateffecten van luchtvaart in de nabije toekomst in een MER zullen worden meegenomen. Daarbij wordt onder andere gekeken naar hoe emissies boven 3.000ft een plek kunnen krijgen in een MER.

Vraag 22

Kan deze voorlopige MER worden gebruikt om een MER voor het Nieuw normen- en handhavingstelsel (NNHS) met 500.000 vliegbewegingen te maken, zodat het NNHS kan worden gelegaliseerd en gehandhaafd? Wat is hiervoor nodig?

Antwoord 22

Het concept-MER moet nog worden gefinaliseerd voordat deze definitief door Schiphol aan het ministerie kan worden aangeboden. Wanneer het MER definitief aan het ministerie wordt aangeboden, zal het ministerie in haar rol als bevoegd gezag beoordelen of het voldoende is om het stuk

voor te leggen bij de Commissie voor de m.e.r. en de wettelijke adviseurs ter advisering. Vervolgens zullen het MER en de ontvangen adviezen en zienswijzen op het MER dienen als informatiebasis voor het LVB Schiphol.

Vraag 23

Waarom is er voor Schiphol een MER gemaakt tot 2023 met verwijzing naar de nieuwe luchtvaartnota en de herindeling van het luchtruim, terwijl dat voor de Luchthaven Lelystad niet van belang was?

Antwoord 23

In het concept-MER dat door Schiphol is gepubliceerd worden berekeningen van de milieueffecten bij 500.000 en 540.000 vliegtuigbewegingen gepresenteerd. Daarnaast is door de Schiphol in het concept MER een doorkijk gegeven bij nog hogere verkeersvolumes. Er is dan ook geen sprake van dat het MER tot 2023 zou gelden. Schiphol heeft aan de verschillende scenario's jaartallen gekoppeld om een inschatting van de vlootvernieuwing en de dienstregeling te kunnen maken.

Vraag 24

Welk effect op de geluidsbelasting van woningen en het piekgeluid valt er te verwachten, als door de cap op het maximale aantal vliegtuigen, maatschappijen met grotere en zwaardere vliegtuigen gaan vliegen? Hoe is dit verwerkt in de gebruiksprognose?

Antwoord 24

In het algemeen produceren grotere en zwaardere vliegtuigen meer geluid dan kleinere en lichtere vliegtuigen. Als meer grotere en zwaardere vliegtuigen worden ingezet, zal de geluidbelasting in de omgeving dus gaan toenemen.

Bij het opstellen van de gebruiksprognose wordt uitgegaan van een dienstregeling. Daarin zijn onder meer opgenomen de opgaves van de luchtvaartmaatschappijen van de vliegtuigen die ze in het nieuwe gebruiksjaar gaan inzetten. Daarmee kan de meest nauwkeurige prognose van de geluidbelasting voor het nieuwe gebruiksjaar worden opgesteld. In de gebruiksprognose wordt geen rekening gehouden met niet te voorziene wijzigingen van in te zetten vliegtuigen tijdens een gebruiksjaar. In de evaluatie van een gebruiksprognose wordt gerekend met de werkelijk ingezette vliegtuigen. Dan wordt ook inzicht gegeven in de mate waarin de werkelijk ingezette vliegtuigvloot afwijkt van de vliegtuigvloot die in de gebruiksprognose is opgenomen. In nieuwe gebruiksprognoses wordt waar mogelijk rekening gehouden met de bevindingen van evaluaties van eerdere prognoses.

Vraag 25

Gaat de afwikkeling van vluchten in 2019 wel lukken zonder de afspraken over preferent baangebruik en de vierdebaanregel te schenden, in tegenstelling tot 2017 en 2018? Wat gaat Schiphol in 2019 anders doen, zodat er geen beroep moet worden gedaan op uitzonderingsregels?

Antwoord 25

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst in het kader van het anticiperend handhaven of er op Schiphol wordt gevlogen volgens de regels van het nieuwe stelsel. Dit houdt in dat er bij een overschrijding van de grenswaarden geluid niet wordt gehandhaafd indien de regels van het nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS) worden nageleefd.

Over het gebruiksjaar 2017 heeft de ILT geen maatregelen aan de sector hoeven op te leggen. De ILT heeft LVNL wel geïnformeerd dat de vierde baanregel is overtreden en dat overtredingen daarvan in het komende gebruiksplanjaar achterwege dienen te blijven.

Bij het vastleggen van de regels van het stelsel in het LVB zal ik goed kijken naar hoe de afgelopen jaren met deze regels is omgegaan, wat de bevindingen van de ILT zijn en wat in het verslag van de voorzitter van de ORS in opgenomen.