

Vergaderjaar 2022–2023

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 445

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 oktober 2022

Zoals toegezegd aan het lid Kröger (GroenLinks) tijdens het commissie-debat Luchtvaart van 6 oktober 2022¹ informeer ik uw Kamer nader over de toepassing van de overschrijdingskansen uit de notitie van To70 bijgevoegd bij de Hoofdpijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022². In deze brief zal achtereenvolgens worden ingegaan op 1) het doel van de notitie van To70, 2) de werking van de handhavingspunten en 3) het verschil tussen het MER en de notitie van To70.

1. Doel notitie van To70

De notitie van To70 geeft aan wat er gebeurt wanneer het anticiperend handhaven wordt beëindigd en terug wordt gevallen op het vigerend Luchthavenverkeerbesluit (LVB 2008). Zoals in de hoofdpijnenbrief is aangegeven wil het kabinet een einde maken aan de gebrekkige rechtspositie van omwonenden. Dat betekent dat gestopt wordt met het anticiperend handhaven in combinatie met het voortzetten van het strikt preferentieel baangebruik. Dit resulteert erin dat wordt teruggevallen op het LVB 2008, vandaar dat deze notitie van To70 noodzakelijk was om in te schatten hoeveel bewegingen binnen de milieugebruiksruimte van het LVB 2008 mogelijk zijn. De analyse van To70 betreft dus geen onderbouwing van de reductie naar 440.000 vliegtuigbewegingen.

Specifiek is aan To70 ten aanzien van de capaciteit de volgende vraag gesteld:

- «Wat is het aantal vliegtuigbewegingen dat binnen de milieuruimte van het huidige LVB (het LVB 2008) op jaarbasis kan worden afgehandeld op Schiphol?»

¹ Kamerstuk 29 665, nr. 444

² Kamerstuk 29 665, nr. 432

Bij de conclusies wordt vervolgens door To70 het antwoord op deze vraag gegeven. To70 geeft daarin aan dat voor het aantal vliegtuigbewegingen het volgende geldt:

- «zonder vlootvernieuwing t/m 2023: ca. 400.000 – 440.000 vliegtuigbewegingen.»
- «inclusief vlootvernieuwing t/m 2023 (o.b.v. de pré-COVID trend): ca. 450.000 – 465.000 vliegtuigbeweging.»

2. Werking van de handhavingspunten

Het LVB 2008 gaat uit van grenswaarden voor de jaarlijkse (berekende) geluidbelasting in handhavingspunten. Er zijn in totaal 35 handhavingspunten die verdeeld rondom Schiphol liggen (zie bijlage 1). Deze handhavingspunten in combinatie met de grenswaarden van deze handhavingspunten bepalen samen de maximale gebruiksruimte van het LVB 2008. De uiteindelijke geluidbelasting in zo'n handhavingspunt wordt bepaald door het vliegverkeer dat daar vliegt.

De jaarlijkse verdeling van vliegtuigbewegingen over de omgeving is sterk afhankelijk van het gebruik van de start- en landingsbanen. Naast allerlei operationele factoren wordt dit bepaald door het weerbeeld en de wind. Vliegtuigen moeten altijd tegen de wind in opstijgen. Dit brengt met zich mee dat wanneer er meer dan gemiddeld sprake is van zuidenwind, de Kaagbaan en de Aalsmeerbaan vaker gebruikt worden voor startende vliegtuigen. Bij meer noordenwind worden andere baancombinaties vaker ingezet.

Het weerbeeld en de wind in Nederland kunnen van jaar tot jaar flink variëren. Dit heeft effect op de banen die kunnen worden ingezet en dat kan weer een significante impact op de lokale geluidbelasting hebben. Bij het vaststellen van de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten is hier rekening mee gehouden (zie verdere toelichting onder 3. Verschil tussen het MER en de notitie van To70). Het is niet toegestaan om de geluidsruimte in de handhavingspunten te overschrijden. De ILT kan hierop handhaven.

3. Verschil tussen het MER en de notitie van To70

To70 notitie

Gemiddeld geldt dat één keer per vijf jaar (20%) het weer extremer is dan waarmee rekening is gehouden in de normale weervariaties die zijn opgenomen in de grenswaarden van de handhavingspunten. To70 heeft in de notitie inzichtelijk gemaakt hoeveel vliegtuigbewegingen er passen binnen het LVB 2008. Daarbij is uitgegaan van een overschrijdingskans van 20% op basis van 40 jaar historisch weer. Op basis van 40 jaar historisch weer is per jaar bepaald wat de verwachte geluidsbelasting in de handhavingspunten is. Dit leidt tot de conclusie dat, bij de aantallen vliegtuigbewegingen zoals in het begin van deze brief staan opgenomen, in 20% van de weersjaren een grenswaarde in een handhavingspunt wordt overschreden. Bij een hoger jaarvolume neemt de overschrijdingskans toe; bij een lager jaarvolume neemt de overschrijdingskans af. Onafhankelijk van de toepassing van de overschrijdingskans geldt dat de daadwerkelijke handhaving achteraf plaats vindt op basis van het daadwerkelijke aantal vliegtuigbewegingen.

Uiteindelijk is de sector verantwoordelijk voor het plannen, accommoderen en afhandelen van verkeer binnen de grenswaarden in de handhavingspunten. Een overschrijdingskans van 20% is gezien het voorgaande een goede en realistische keuze om vooraf te bepalen wat het jaarvolume is dat past binnen de grenswaarden. In gemiddeld vier van de vijf jaar zou dan o.b.v. variaties in het weer geen overschrijding worden verwacht. Als

een hogere overschrijdingskans wordt gehanteerd, neemt de kans op een overschrijding toe en is de kans groter dat de sector gedurende het jaar moet ingrijpen om een overschrijding in de handhavingspunten te voorkomen. Als een lagere overschrijdingskans wordt gehanteerd, wordt het aantal vliegtuigbewegingen mogelijk te laag ingeschat.

MER

In de vragen die gesteld zijn tijdens het commissiedebat Luchtvaart van 6 oktober 2022 is een vergelijking gemaakt van de To70 notitie met hetgeen Schiphol in het MER onderliggende aan het LVB NNHS³ heeft opgenomen. Daarin is een overschrijdingskans van 10% gehanteerd. De twee percentages verschillen omdat ze een ander doel dienen. In het MER moet er een worst-case inschatting worden gemaakt van de effecten voor het milieu van de voorgenomen activiteit (ontwerpLVB van februari 2021 waarin 500.000 vliegtuigbewegingen het uitgangspunt was) en het verschil met de referentiesituatie (LVB 2008). De overschrijdingskans van 10% heeft betrekking op de referentiesituatie. De keuze voor een overschrijdingskans van 10% zorgt ervoor dat er een lager aantal vliegtuigbewegingen past binnen de referentiesituatie. Het lijkt misschien een contradictie, maar het verschil tussen de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit (500.000 vliegtuigbewegingen) wordt daarmee groter. Dat maakt dat er een beter inzicht ontstaat in de worst-case milieueffecten die in het kader van het MER in beeld moeten worden gebracht. En het voorkomt dat het effect op het milieu tussen de referentiesituatie en voorgenomen activiteit te beperkt wordt voorgesteld. Zoals gezegd, de in de notitie van To70 gehanteerde overschrijdingskans van 20% heeft een ander doel, namelijk om te komen tot een realistisch jaarvolume. Een lagere overschrijdingskans zou hierbij juist een beeld op kunnen leveren van een beperktere feitelijke gebruikruimte binnen het huidige stelsel. Daarbij kan het voorkomen dat er in de praktijk vaker meer vliegtuigbewegingen passen binnen de gebruikruimte. Afhankelijk van het doel van de analyse (MER of notitie van To70) is een verschil van de uitgangspunten daarom logisch en verklaarbaar.

Tot slot

De daadwerkelijke handhaving vindt achteraf plaats op basis van het daadwerkelijke aantal vliegtuigbewegingen en de eventuele overschrijdingen van de grenswaarden in de handhavingspunten. Er is dus nooit meer ruimte dan binnen de handhavingspunten wordt toegestaan. Daarbij maakt het niet uit welke overschrijdingskans is toegepast. Als een handhavingspunt is overschreden dan kan de ILT handhaven. Dat staat dus los van het bepalen van de overschrijdingskans zoals hiervoor uiteengezet.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

³ Kamerstuk 29 665, nr. 399

