

Vergaderjaar 2016–2017

**29 665**

**Evaluatie Schipholbeleid**

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 238**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 mei 2017

In deze brief informeer ik Uw Kamer over de stand van zaken van enkele onderwerpen aangaande Schiphol en de Alderstafel Lelystad:

- Wachtrijen op Schiphol;
- Maximering nachtvluchten;
- Stand van zaken nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol (NNHS);
- Ultrafijnstof;
- Voorzitter Omgevingsraad Schiphol en jaarverslag 2016;
- Jaarverslag Alderstafel Lelystad 2016.

**Wachtrijen op Schiphol**

In de afgelopen weken is er veelvuldig aandacht bij het publiek en de media voor de toegenomen drukte op Schiphol, die in de afgelopen vakantieperiode tot lange wachtrijen heeft geleid en daarmee veel ongemak voor reizigers. Dit is een zorgelijke ontwikkeling en ik vind dat alles op alles moet worden gezet om lange wachtrijen te voorkomen. Op 8 mei jl. heb ik daarom gesproken met de president-directeur van Schiphol, de president-directeur van KLM en de voorzitter van de belangenvereniging voor luchtvaartmaatschappijen in Nederland (BARIN). In dit gesprek is op basis van toezeggingen van Schiphol afgesproken dat alle security lanes van vertrekhal 1 door Schiphol de hele dag worden geopend in de periode van 1 juli tot en met 31 augustus 2017. Ook de security lanes van vertrekhal 2 gaan de hele dag open in diezelfde periode, tenzij na ervaring in die periode blijkt dat het aantoonbaar niet nodig is. In een overleg tussen Schiphol en KLM worden 9 mei 2017 enkele operationele interventies besproken en verdere afspraken gemaakt over onder andere vertrekhal 3. Schiphol zal daarnaast nader aangeven aan welke aanvullende data zij behoefte heeft. Elke passagier vindt zijn weg als het gaat om het indienen van schadeclaims: de luchtvaartmaatschappijen zijn contractpartij voor claims, maar dat sluit niet uit dat passagiers of KLM zelf claims indienen. Er volgt op korte termijn nog een

bespreking met dezelfde partijen aan tafel om te spreken over onderwerpen die op middellange termijn spelen (2–3 jaar).

### **Maximering nachtvluchten**

In mijn brief van 21 december 2016 heb ik aangegeven dat ik het, vooruitlopend op de maximering van het aantal vliegtuigbewegingen in de nacht in het NNHS, wenselijk vind om te verzekeren dat de maximale grens van 32.000 nachtvluchten per jaar wordt geborgd<sup>1</sup>. Om die reden treedt per 1 november aanstaande de tijdelijke regeling volumeplafond nachtvluchten Schiphol inwerking.

Het betreft een experimenteerregeling waarin vervangende grenswaarden  $L_{\text{night}}$ <sup>2</sup> worden vastgesteld, passend bij een maximum aantal vliegtuigbewegingen in de nacht van 32.000. Door de sector dient hiermee rekening te worden gehouden in de capaciteitsdeclaratie en de praktijk van slotuitgifte. Het is mijn verwachting dat hiermee voor het gebruiksjaar 2018 niet meer dan 32.000 nachtbewegingen worden gerealiseerd.

Op 24 april 2017 heeft de ORS middels bijgevoegde brief mij positief geadviseerd over de implementatie van de experimenteerregeling omtrent nachtvluchten voor het gebruiksjaar 2018 op de luchthaven Schiphol. Voor de overwegingen die bij de totstandkoming van het advies een rol hebben gespeeld verwijs ik u naar bijgevoegd ORS-advies (bijlage 1)<sup>3</sup>.

De experimenteerregeling staat los van en is niet vooruitlopend op de lopende discussie in de ORS over het maximaal aantal vliegtuigbewegingen in de nacht naar aanleiding van mijn adviesaanvraag aan de ORS van 14 maart 2016 over de toekomstbestendigheid van het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol (NNHS).

Daarnaast zal een wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) in procedure worden gebracht waarin het maximumaantal nachtvluchten wordt vastgelegd.

### **Stand van zaken implementatie nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol (NNHS)**

Onderstaand ga ik in op de planning van het milieueffectrapport (MER) Schiphol, inclusief de aangehouden motie Smaling over het MER (Kamerstuk 31 936, nr. 384), en de beoogde wijziging van het luchthavenverkeersbesluit (LVB).

Al eerder heb ik u bericht dat ik inzicht wil krijgen in de geluideffecten voor het gehele MER Schiphol indien deze berekend worden conform de nieuwste inzichten (met Doc29)<sup>4</sup>. In het VAO Luchtvaart van 23 februari 2017 (Handelingen II 2016/17, nr. 57, item 12) heb ik aangegeven dat er sprake is van een vertraging in het maken van de nieuwe berekeningen voor het MER. Zoals toegezegd informeer ik u met deze brief over de voortgang van het MER en de bijbehorende planning. Ik hecht eraan dat het opstellen van een nieuw Nederlands rekenmodel voor geluidbelasting op basis van het internationale Doc29 rekenvoor-

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 235.

<sup>2</sup> De  $L_{\text{night}}$  wordt gebruikt als indicator voor de geluidbelasting gedurende de periode van 23 uur tot 7 uur ten gevolge van het luchthavenluchtverkeer. De geluidbelasting wordt berekend over een gebruiksjaar. (Artikel 4.2.2. LVB Schiphol).

<sup>3</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>4</sup> Aanhangsel Handelingen II 2015/16, nr. 3519 en Kamerstuk 29 665, nr. 234.

schrift zorgvuldig en correct gebeurt. Het is van belang dat geluidberekeningen worden uitgevoerd die de huidige stand der techniek volgen en nauwkeurig aansluiten bij de realiteit. Bij verificatie van het model kwamen enkele verbeterpunten naar voren, die maakten dat extra werkzaamheden dienden te worden uitgevoerd. Deze extra werkzaamheden zorgen ervoor dat de berekeningen met het nieuwe Doc29 geluidmodel vlak voor het zomerreces 2017 worden afgerond. Daarna zal het MER worden aangevuld met de nieuwe geluidberekeningen. Mede op basis van de nieuwe geluidberekeningen zal de Omgevingsraad Schiphol (ORS) mij vervolgens adviseren naar aanleiding van de adviesaanvraag middellangetermijnontwikkeling Schiphol. Het MER zal ik Uw Kamer samen met het ontwerpbesluit tot wijziging van het LVB, ter implementatie van het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol (NNHS), toesturen.

Voor het ontwerpbesluit tot wijziging van het LVB is daarnaast het recente onderzoek *Veiligheid vliegverkeer Schiphol* van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) van belang. Op 8 mei jongstleden heb ik Uw Kamer naar aanleiding van dit onderzoek geïnformeerd dat ik op korte termijn ten behoeve van de voorziene besluitvorming over de verdere groei van Schiphol boven de 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar met een integrale veiligheidsanalyse start<sup>5</sup>. Op deze wijze kan voorafgaand aan besluitvorming zeker gesteld worden wat de impact is van groei op de veiligheid en hoe de veiligheid verder kan worden verbeterd.

Op dit moment wordt de vormgeving van de veiligheidsanalyse uitgewerkt. Als ik Uw Kamer informeer over de planning van de veiligheidsanalyse, zal ik Uw Kamer ook informeren over de consequenties hiervan voor de planning van het traject van de nieuwe regelgeving ter implementatie van het NNHS.

Daarnaast zal ik met de voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) overleggen wat de consequenties zijn voor de planning van de advisering door de ORS over de middellangetermijnontwikkeling van Schiphol, omdat veiligheid in die adviesaanvraag door mij als het belangrijkste kader is meegegeven<sup>6</sup>.

### *Motie Smaling*

De aangehouden motie van de heer Smaling betreft het meenemen van de gevolgen van een recente aanpassing van de weerlimieten op Schiphol in het MER<sup>7</sup>.

Het verwerken van de wijziging in het MER zou met zich meebrengen dat de verkeersscenario's uit het MER opnieuw moeten worden vastgesteld en dat alle onderzoeken opnieuw moeten worden uitgevoerd. Ik heb besloten om dit niet in werking te zetten, omdat de inzichten uit het MER niet fundamenteel zullen wijzigen en in het MER, in een bandbreedte-analyse, al is voorzien in de beschrijving van een maximale situatie waar (in ruimere mate) reeds rekening wordt gehouden met wijzigingen in het gebruik van de luchthaven. Het is de verwachting dat de inmiddels bekende wijzigingen binnen deze beschreven bandbreedtes vallen. Wel zal ik de initiatiefnemer verzoeken om in het MER op de nu bekende punten expliciet – op kwalitatieve wijze – nader in te gaan, en daarbij in meer detail te onderbouwen op welke wijze deze veranderingen van invloed kunnen zijn op de in het MER gepresenteerde effecten.

<sup>5</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 236.

<sup>6</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 224.

<sup>7</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 384.

## **Ultrafijnstof**

Per brief van 20 april 2016 heb ik u geïnformeerd over het door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) uitgevoerde verkennend onderzoek naar de gezondheidsrisico's van ultrafijnstof rondom Schiphol<sup>8</sup>. Tevens heb ik in die brief aangegeven dat ik de aanbeveling overneem om het RIVM een integraal onderzoeksprogramma uit te laten voeren naar de gezondheidsaspecten van blootstelling aan ultrafijnstof uit de luchtvaart.

Op basis van gesprekken met betrokken partijen en een internationale wetenschappelijke workshop, heeft het RIVM begin 2017 een concept plan van aanpak voor het onderzoeksprogramma opgesteld. Dat concept plan is in de Omgevingsraad Schiphol (ORS) gepresenteerd.

Het onderzoeksprogramma beoogt antwoord te geven op de volgende onderzoeksvragen:

1. Wat zijn de langetermijnconcentraties van ultrafijnstof van de luchtvaart in de omgeving van Schiphol?
2. Wat zijn de gezondheidseffecten van langdurige blootstelling aan ultrafijnstof van de luchtvaart?
3. Wat zijn de gezondheidseffecten van kortdurende verhogingen van ultrafijnstof van de luchtvaart en hoe verhouden deze effecten zich tot effecten van ultrafijnstof van andere bronnen (met name wegverkeer)?

Het onderzoeksprogramma kent een looptijd van 4,5 jaar, gerekend vanaf 1 januari 2017. De ORS wordt gedurende de looptijd gebruikt om met omgevingspartijen, luchtvaartpartijen en overheden nader te overleggen over de invulling en (tussentijdse) conclusies van het onderzoeksprogramma. Het RIVM zal de resultaten van het onderzoek aan de Omgevingsraad presenteren en jaarlijks voortgangsverslagen maken. Uiteraard zal ik Uw Kamer periodiek informeren over het verloop van het onderzoek en de resultaten.

Het RIVM plaatste het definitieve plan van aanpak op 15 mei 2017 op haar website ([www.rivm.nl](http://www.rivm.nl)).

## **Voorzitter Omgevingsraad Schiphol en jaarverslag 2016**

Op 1 juli 2017 zou de termijn van de heer Alders als voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) verstrijken. Om de continuïteit in de lopende adviestrajecten te borgen heb ik – na overleg met de voorzitter en partijen in de ORS – het besluit genomen het voorzitterschap van de heer Alders te verlengen tot 1 januari 2018.

Over afgelopen jaar is door de ORS een jaarverslag opgesteld. In dit jaarverslag wordt een overzicht gegeven van de activiteiten en producten van de ORS alsmede van de uitgebrachte adviezen en de in behandeling zijnde adviesaanvragen. Het jaarverslag is bij deze brief gevoegd als bijlage 2<sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> Kamerstuk 30 175, nr. 238.

<sup>9</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

## **Jaarverslag Alderstafel Lelystad 2016**

In het werkprogramma van de Alderstafel Lelystad 2015–2018 is afgesproken dat jaarlijks verslag wordt gedaan over de werkzaamheden en voortgang van de uitvoering van het Aldersadvies Lelystad. Het jaarverslag 2016 en de aanbiedingsbrief zijn bijgevoegd als bijlage 3<sup>10</sup>.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijkema

---

<sup>10</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)