

Vergaderjaar 2013–2014

**29 665**

## **Evaluatie Schipholbeleid**

**Nr. 195**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 januari 2014

In mijn brief van 10 januari jl. heb ik de vragen uit de eerste termijn van het Algemeen Overleg Schiphol/Lelystad van 18 december jl. schriftelijk beantwoord (Kamerstuk 29 665, nr. 193). Op verzoek van de vaste Kamercommissie ga ik nader in op enkele vragen van de D66-fractie.

Daarnaast is mij door de commissie, naar aanleiding van een vraag van de CDA-fractie, verzocht te reageren op de brief van ArkeFly van 14 januari 2014 jl. over marktinteresse in luchthaven Lelystad. Mijn reactie hierop is tevens opgenomen in deze brief.

#### **Antwoorden op vragen D66 inzake Schiphol**

##### **Vraag**

*Kan de Staatssecretaris bevestigen dat de maximale hoeveelheid geluid (MHG) evenveel bescherming biedt als het totaal volume geluid (TVG)?*

##### **Antwoord**

Ja. Zowel de MHG in het nieuwe stelsel als het TVG in het huidige stelsel dienen ter beperking van de totale geluidbelasting van het vliegverkeer en doen dat op een vergelijkbare wijze. Beide zijn onafhankelijk gemaakt van de verdeling van de geluidbelasting over de omgeving. Beide reageren daardoor niet op een andere verdeling van het vliegverkeer over de omgeving. Maar beide reageren wel op het aantal vliegtuigbewegingen, het type vliegtuigen en de verdeling van de verkeer over het etmaal en de nachtperiode.

De MHG biedt dezelfde mate van bescherming als de TVG, maar in de technische uitwerking zijn enkele verbeteringen aangebracht:

- De MHG wordt jaarlijks opnieuw vastgesteld (terwijl het TVG eenmalig wordt vastgesteld): steeds op basis van de laatste inzichten over het

- verkeersbeeld en verkeersafhandeling. Ontwikkelingen in het verkeersbeeld en de verkeersafhandeling, uiteraard binnen de regels voor het baangebruik, kunnen leiden tot jaarlijks variërende uitkomsten van de MHG-berekening binnen de criteria voor gelijkwaardigheid. Door jaarlijks de MHG opnieuw vast te stellen, is geborgd dat de MHG de maximale hoeveelheid geluidbelasting voor dat jaar geeft die «past» binnen gelijkwaardigheid. Zo wordt voorkomen dat ofwel de vereiste bescherming niet is geborgd ofwel een deel van de milieuruimte binnen gelijkwaardigheid niet kan worden benut.
- De berekeningsmethodiek is op onderdelen aangescherpt, waarmee de functie van de MHG (beperken van de totale geluidbelasting tot wat mogelijk is binnen de criteria voor gelijkwaardigheid) nog beter ingevuld kan worden.

### **Vraag**

*Biedt de bescherming door de MHG soelaas voor de mensen die in het verlengde van de Buitenveldertbaan wonen?*

### **Antwoord**

Ja. Zoals hiervoor beschreven geeft de MHG de maximale hoeveelheid geluid die hoort bij het verkeersbeeld (volume, vlootsamenstelling en verdeling van het verkeer over het etmaal) dat inpasbaar is binnen gelijkwaardigheid. Welk verkeersvolume mogelijk is binnen gelijkwaardigheid, is afhankelijk van de verdeling van het geluid over de omgeving en dus van het baangebruik. Als de Buitenveldertbaan meer gebruikt zou worden, leidt dit daardoor tot een lager verkeersvolume dat mogelijk is binnen gelijkwaardigheid en daarmee tot een lagere grenswaarde voor de MHG. De luchtvaartsector is er daarmee ook zelf bij gebaat om de geluidspreferente banen zoveel mogelijk in te zetten en de Buitenveldertbaan zoveel mogelijk te ontzien.

### **Vraag**

*Moet de MHG niet meegroeien om enige bescherming te bieden?*

### **Antwoord**

Net als het huidige stelsel kent het nieuwe stelsel twee typen normen: normen voor lokale bescherming en normen voor totale bescherming. De normen voor lokale bescherming borgen dat bij een gegeven omvang van de luchthaven het verkeer zodanig wordt afgehandeld dat de omgeving zo goed mogelijk beschermd wordt. In het nieuwe stelsel zijn dit de regels voor de inzet van het baangebruik. Het zijn vooral deze normen die het vernieuwende element in het nieuwe stelsel vormen.

De normen voor de totale bescherming zijn de gelijkwaardigheidscriteria, het volumeplafond en de MHG. Deze normen stellen een grens aan de totale omvang van het vliegverkeer en de milieueffecten. Het volumeplafond is in het nieuwe stelsel als extra element toegevoegd, terwijl tegelijk onverkort wordt vastgehouden aan de wettelijke gelijkwaardigheidscriteria welke geborgd worden door de MHG. Deze wettelijke gelijkwaardigheidseis en de toepassing daarvan als plafond voor de totale ontwikkeling blijft ongewijzigd. Zo wordt de wettelijke bescherming geborgd, zoals die reeds in de wet is neergelegd. Tevens wordt hiermee recht gedaan aan de balans tussen de ontwikkeling van de luchthaven en de bescherming van de omgeving, zoals die aan de Alderstafel bereikt is.

De lokale en totale bescherming voor de omgeving zijn dus met deze normen in samenhang geborgd.

## **Vraag**

*Professor Schueler heeft de rechtsbescherming van omwonenden onderzocht.*

*Hij adviseert onder meer om de controleurs te controleren. Immers, alle conclusies en rechtsbescherming is op basis van cijfers zoals aangeleverd door de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Wie valideert die gegevens? En hoe wil de Staatssecretaris dit vormgeven?*

## **Antwoord**

Om te beginnen ga ik uit van het principe dat de organisatie die verantwoordelijk is voor het afhandelen van het vliegkeer een grote verantwoordelijkheid draagt voor het informeren van alle betrokkenen over het werk dat zij uitvoeren. Dit geldt zowel voor Schiphol als voor de Luchtverkeersleiding Nederland.

Vanwege het belang van de betrouwbaarheid van de gegevens die door deze partijen worden geleverd, zoals ook de heer Schueler aangeeft in zijn analyse, zijn er in het Aldersadvies diverse controle-, toezicht- en handhavingmechanismen voorgesteld. Dit zal door het Rijk in de regelgeving worden verankerd.

1. Schiphol stelt jaarlijks haar gebruiksprognose op. De gebruiksprognose heeft tot doel inzicht te verschaffen in het verwachte gebruik van Schiphol voor het komende gebruiksjaar en de verwachte effecten die dit gebruik met zich meebrengt. In opdracht van het Rijk wordt tijdens het opstellen hiervan door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) getoetst of de berekeningen kloppen waarmee wordt aangetoond dat aan de criteria van gelijkwaardigheid wordt voldaan en de regels van het stelsel goed worden toegepast. Deze contra-expertise wordt ook naar uw Kamer gestuurd.
2. De regels en normen van het stelsel zullen worden verankerd in een Algemene Maatregel van Bestuur (Luchthavenverkeerbesluit, LVB). Hiermee is wettelijk verankerd waar de sector aan dient te voldoen. In een ministeriële regeling (Regeling Milieu Informatie) wordt vastgelegd welke gegevens op welke wijze door LVNL en andere sectorpartijen aan de ILT gerapporteerd moeten worden, zodat deze ten behoeve van de handhaving kan vaststellen of inderdaad aan de normen is voldaan. Op dit moment vormt de RMI ook al de wettelijke basis voor de verantwoording c.q. informatieverstrekking van de sector richting de ILT.
3. Op basis van de wettelijke kaders wordt door de ILT twee maal per jaar het daadwerkelijke gebruik aan de hand van de normen beoordeeld en hierover wordt in de handhavingrapportages gerapporteerd. Deze worden ook aan de Kamer gezonden. Het systeem dat de sector hanteert voor de registraties en de levering van gegevens aan de ILT, wordt vooraf door de ILT beoordeeld en vervolgens steekproefsgewijs gecontroleerd.
4. Prof. Schueler heeft in zijn advies opgemerkt dat er in het nieuwe stelsel naast de handhaving een sterkere behoefte zal bestaan aan uitleg en transparantie. De aard van de informatievoorziening zal daarom veranderen en zal niet meer gaan over de vraag of grenswaarden in handhavingpunten worden gerespecteerd, maar over concrete keuzes onder de gegeven weersomstandigheden. Hierdoor ontstaat een beter inzicht in de feitelijke afhandeling van het vliegverkeer. Door LVNL is het «verslag van de dag» geïntroduceerd, zodat per dag voor

een ieder onder andere inzichtelijk wordt gemaakt welke banen zijn ingezet en hoe dit past bij het weersbeeld van de betreffende dag. Dit in aanvulling op de jaarlijkse gebruiksprognose, halfjaarlijkse handavingsrapportage en de mogelijkheid via de website «vliegverkeer in zicht» live de afhandeling van het verkeer te volgen.

### **Vraag**

*Door de Alderstafel wordt nog gekeken naar een slimmere invulling van de Rinnooy Kan-normen voor zijwind en staartwind en er komt nog een rapport van de gemeentes Amstelveen en Amsterdam over de inzet van de Buitenveldertbaan. Hoe gaat de Staatssecretaris deze twee punten meenemen als het Besluit volgens haar strakke planning begin volgend jaar al bij de Kamer moet liggen?*

### **Antwoord**

In de reactie van de Alderstafel op het Heliosrapport over de inzet van de Buitenveldertbaan, is herbevestigd dat het gesprek over de windlimieten wordt geagendeerd in de Omgevingsraad Schiphol. Mocht uit de bespreking blijken dat er aanleiding is de dwars- en staartwindlimieten aan te passen dan kan dit worden doorgevoerd. Dit staat los van de regels voor het nieuwe stelsel en is ook in andere regelgeving vastgelegd; het betreft hier regelgeving ten behoeve van de veilige landing van een toestel op de baan (gebaseerd op internationale aanbevelingen).

De Alderstafel dringt erop aan dat het nieuwe normen- en handhavingstelsel zo snel mogelijk wordt ingevoerd, zodat er ook snel voor iedereen helderheid bestaat over de regels die ook dienen ter bescherming van de omgeving. In mijn brief aan u over het onderzoek van Helios inzake de inzet van de Buitenveldertbaan van 15 januari jl. heb ik u aangegeven dat ik er mede in dit licht naar streef u het wetsvoorstel rond de zomer toe te sturen.

Om de planning te halen heb ik de heer Alders gevraagd om mij voor 1 mei, in overleg met de partijen aan de Alderstafel, te informeren over de verder uitwerking van de volgende punten:

- Het verbeteren van de toegankelijkheid van de informatie en de verklaarbaarheid van de inzet van de Buitenveldertbaan door alle criteria die daarvoor gelden in één systeem onder te brengen.
- Het opzetten van een afzonderlijke verantwoording voor de inzet van de Buitenveldertbaan.
- Verdere professionalisering van de informatievoorziening van de baaninzet («Verslag van de dag»).

Wanneer ik deze nader uit te werken elementen uit het overleg van partijen aangereikt krijg, kan ik deze opnemen in het luchthavenverkeersbesluit (LVB). Zodra de wet naar uw Kamer komt, zal ik het voorontwerp-LVB gelijktijdig meesturen, zodat dit met u besproken kan worden.

### **Antwoord op additionele vraag CDA inzake Lelystad**

#### **Vraag**

*Wat is uw reactie op de brief van Arkefly van 14 januari jl. over marktinteresse in luchthaven Lelystad?*

## **Antwoord**

Op 14 januari jl heb ik een brief van Arkefly ontvangen waarin zij ondermeer aangeven binnen de huidige randvoorwaarden (ontbreken nachtslots, beperkte baanlengte) geen mogelijkheden te zien om succesvol vanaf de Luchthaven Lelystad te kunnen opereren. Een vergelijkbaar signaal heb ik onlangs ook van Corendon airlines ontvangen.

Vanuit het selectiviteitsbeleid zoals dat met uw Kamer is besproken is het Rijk primair verantwoordelijk voor het scheppen van de extra regionale luchthavencapaciteit, op basis van de Aldersadviezen Eindhoven en Lelystad. In deze adviezen zijn heldere kaders aangegeven, bijvoorbeeld over de openstellingstijden. Voor mij gelden deze kaders als uitgangspunt bij de ontwikkeling van de regionale luchthavens. Schiphol heeft zowel bij de totstandkoming van het Aldersadvies Lelystad en recent in de brief over de marktinteresse aangegeven »»dat uit de diverse gesprekken met luchtvaartmaatschappijen uit het leisure segment gebleken is dat er voldoende concrete interesse bestaat, die het doen van investeringen in de baanverlenging en bij behorende infrastructuur van Lelystad Airport rechtvaardigen.»»

Vanuit het selectiviteitsbeleid is Schiphol primair verantwoordelijk voor het ontwikkelen van het stimuleringsbeleid, opdat een adequaat aanbod op de luchthaven Eindhoven en Lelystad het niet-mainportgebonden verkeer moet verleiden om op de regionale luchthavens operaties uit te voeren. Daarom voert Schiphol ook gesprekken met verschillende luchtvaartmaatschappijen uit het leisure-segment. Ik zal de signalen van beide partijen aan Schiphol overbrengen. Tevens zal ik de betreffende maatschappijen aanmoedigen deze punten in te brengen in het overleg met Schiphol en via BARIN in de andere daarvoor bestemde overleggen, waaronder de Alderstafel Schiphol.

Op basis van de signalen die ik van de exploitant heb ontvangen, wacht ik de Business Case af en heb ik er vertrouwen in dat ieder vanuit zijn eigen rol en positie invulling geeft aan zijn verantwoordelijkheid in de procedure om te komen tot een luchthavenbesluit.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld