

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1117

Vragen van de leden **Leenders** en **Jan Vos** (beiden PvdA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de toenemende drukte op Schiphol en de overlast die dat oplevert voor de omgeving* (ingezonden 16 januari 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 2 februari 2017)

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Klankbordgroep Schiphol/A1 Gooise Meren zoekt sympathisanten»?¹ en «KLM is boos: Schiphol belemmert ons in onze groei»?²

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Hoe beoordeelt u het feit dat Schiphol zijn maximale aantal vliegbewegingen met de huidige groei eerder behaalt dan verwacht? Deelt u de mening dat de gemaakte afspraken met de Omgevingsraad Schiphol (ORS) tot 2020 onverkort nagekomen moeten worden, tenzij er nieuwe afspraken komen met instemming van de ORS?

Antwoord 2

De grens van de afgesproken 500.000 vliegtuigbewegingen komt in zicht. Over de groei boven de 500.000 vliegtuigbewegingen na 2020 is afgesproken dat indien er milieuruimte is om meer bewegingen te realiseren, deze ruimte voor de helft kan worden benut voor verdere luchthavenontwikkeling en daarmee voor de helft ten goede komt aan de omgeving (ook bekend als de 50/50 verdelingsregel). Via deze 50/50 verdelingsregel zal uiteindelijk de verdere groei van Schiphol worden vormgegeven.

Verantwoorde groei voor Schiphol in overleg met de omgeving is voor mij dan ook het uitgangspunt. De afgesproken volumeplafonds zijn niet heilig,

¹ Website Gooise Meren, 14 december 2016 (<http://gooisemeren.azurewebsites.net/lees/15224/klankbordgroep-schiphol-a1-gooise-meren-zoekt-sympathisanten->)

² Website Algemeen Dagblad, 11 januari 2017 (<http://www.ad.nl/dossier-amsterdam/klm-is-boos-schiphol-belemmert-ons-in-onze-groei-a9a81bdf/>)

mits er in goed overleg met de omgeving nieuwe afspraken worden gemaakt. Dat is een absolute voorwaarde.

Schiphol heeft overigens meermaals aangegeven de afspraak te respecteren dat tot en met 2020 maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar plaatsvinden. Dit betekent dat de komende jaren nog beperkte groei in vliegtuigbewegingen mogelijk is, en dat het aantal passagiers kan doorgroeien als gevolg van grotere vliegtuigen en hogere bezettingsgraden. Tegelijkertijd loopt Schiphol als gevolg van de snelle groei van de afgelopen jaren aan tegen operationele knelpunten bij de groei naar 500.000 vliegtuigbewegingen. Daarom wordt nu ingezet op tijdelijke maatregelen om de periode te overbruggen tot de oplevering van de nieuwe pier in 2019 en de nieuwe terminal in 2023. Op deze manier wordt ervoor gezorgd dat Schiphol klaar is voor verdere groei in de toekomst. Naast milieuruimte is tenslotte ook operationele capaciteit nodig (zoals terminal en gate-capaciteit). Zie ook mijn brief van 21 december 2016 over de ontwikkeling van Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 235).

Vraag 3

Klopt het dat er in de afgelopen 6 jaar een toename is van 150 naar 879 klachten over geluidsoverlast in Bussum? Hoe waardeert u deze klachten?

Antwoord 3

De klachtenregistratie voor Schiphol vindt plaats door het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS). BAS heeft voor Bussum een analyse gemaakt van het klachtenpatroon. (zie bijlage bij deze brief)³. De analyse geeft het aantal melders en periode specifieke en algemene meldingen voor gebruiksjaar 2011 t/m 2016 weer. De analyse maakt duidelijk dat het aantal meldingen weliswaar aanzienlijk is gestegen, maar dat tegelijkertijd het aantal melders vrijwel gelijk gebleven is. Op te maken valt dat het merendeel van de meldingen door een beperkt aantal mensen is ingediend. Uiteraard is iedere klager er één te veel, maar als het gaat om het aantal klagers constateer ik dat de afgelopen 6 jaar per jaar door gemiddeld 24 inwoners van Bussum meldingen zijn ingediend over ondervonden hinder door vliegverkeer en dat dit aantal de afgelopen zes jaar niet is toegenomen.

Vraag 4

Is er sprake van een toename van de geluidsoverlast in de omgeving van Bussum? Zo ja, in welke mate?

Antwoord 4

Eerdere signalen van een aantal bewoners hebben mij vorig jaar aanleiding gegeven om deze klachten te onderzoeken door middel van een steekproef. Het aantal vliegbewegingen in de eerste 5 maanden van gebruiksjaar 2016 is vergeleken met dezelfde periode in gebruiksjaar 2015. Hieruit blijkt dat geen sprake is van een toename van het totaal aantal vliegbewegingen. De vlieghoogte en ligging van de routes zijn met elkaar vergeleken. Zowel de ligging als hoogte zijn ongewijzigd. Wel zijn er fluctuaties in het baangebruik door het weer en baanonderhoud. Vliegverkeer veroorzaakt geluid, vooral in de omgeving van een luchthaven. Waarin de regio het geluid neerslaat wordt vooral bepaald door de ligging van vliegroutes in combinatie met de start- en landingsbanen die in gebruik zijn. De geluidsbelasting op de grond in Bussum als gevolg van het vliegverkeer van de vliegroutes van en naar Schiphol blijft ruim binnen de wettelijke kaders. Het gebied ligt ruim buiten het wettelijk aangewezen beschermingsgebied van de 48 dB Lden-contour.

Vraag 5

Klopt het dat vliegtuigen niet doorstijgen naar 6.000 voet, maar lang op 2.000 voet blijven vliegen en hiermee extra overlast veroorzaken voor bewoners op relatief grotere afstand van de luchthaven? Zo ja, waarom wordt dit gedaan?

³ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Antwoord 5

Nee, dit is onjuist. Vertrekkend verkeer klimt door 2000 voet heen. Voor de start heeft het verkeer doorgaans al toestemming om te stijgen tot vliegniveau 60 (circa 6000 voet). Het komt beperkt voor dat vertrekkend verkeer onder 6000 voet de klim tijdelijk onderbreekt. Mogelijke redenen zijn het ontwijken van buien of om voldoende afstand tot ander verkeer te bewaren.

Vraag 6

Klopt het dat er een verhoogde concentratie van ultrafijnstof is in dergelijke gebieden? Zo ja, kan het zijn dat vliegtuigen op een hoogte van 2.000 voet deze verhoogde concentratie veroorzaken?

Antwoord 6

In 2015 heeft het RIVM het rapport «Nader verkennend onderzoek ultrafijnstof rond Schiphol» uitgebracht. In het rapport staat onder meer dat de luchtvaart van Schiphol een jaargemiddelde bijdrage aan de hoeveelheid ultrafijnstof levert van circa 15.000 deeltjes per cm^3 in woonlocaties die het dichtst bij Schiphol zijn gelegen. De bijdrage neemt af tot 3.000 deeltjes per cm^3 op een afstand van 15 kilometer van de luchthaven. Stedelijke achtergrondconcentraties van ultrafijnstof variëren in Nederland van 8.000 tot 22.000 deeltjes per cm^3 .

Het in de Kamervragen genoemde Bussum ligt hemelsbreed op meer dan 20 kilometer afstand van Schiphol. Dat betekent dat het vliegverkeer van Schiphol volgens de huidige inzichten een kleinere bijdrage dan 3.000 deeltjes per cm^3 levert aan de jaargemiddelde hoeveelheid ultrafijnstof in Bussum.

In mijn brief van 20 april 2016 (30 175, nr. 238) heb ik aangegeven dat het RIVM een langjarig onderzoekprogramma gaat uitvoeren naar de gezondheidseffecten van blootstelling aan ultrafijnstof. Binnen dit programma worden ook metingen uitgevoerd rond Schiphol, teneinde nog beter inzicht te krijgen in de bijdrage van het vliegverkeer van Schiphol aan de hoeveelheid ultrafijnstof in de omgeving. Ik zal uw Kamer op de hoogte houden over de (tussen)resultaten van het onderzoekprogramma.

Vraag 7

Zijn er naast Bussum ook andere dorpen, steden of gemeenten die hebben aangegeven geluidsoverlast te ervaren van Schiphol, maar niet vertegenwoordigd zijn in de Omgevingsraad Schiphol? Zo ja, hoe wordt ervoor gezorgd dat deze dorpen, steden en gemeenten gehoord worden?

Antwoord 7

Bussum maakt onderdeel uit van de gemeente Gooise Meren. Deze gemeente is vertegenwoordigd in de Omgevingsraad Schiphol. Bij de geografische afbakening van het werkingsgebied van de Omgevingsraad is de meest uitgestrekte contour aangehouden zoals die in de Wet Luchtvaart is neergelegd: de 48 dB(A) Lden-contour. Gemeenten die daar geheel of gedeeltelijk binnenvallen, maken deel uit van de Omgevingsraad Schiphol. Hoewel het hier om een uitgestrekt gebied gaat (circa 40 gemeenten) kunnen er ook van gemeenten buiten dit gebied vragen of verzoeken om informatie zijn. Die worden in voorkomende gevallen zorgvuldig afgehandeld door mijn ministerie dan wel door de Omgevingsraad Schiphol of het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol.