

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

1123

Vragen van het lid **Boucke** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Opmerkelijk: Nieuwkoop roept bewoners op bezwaar te maken tegen extra nachtvluchten Schiphol»* (ingezonden 6 december 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 22 december 2022).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Opmerkelijk: Nieuwkoop roept bewoners op bezwaar te maken tegen extra nachtvluchten Schiphol»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Onderschrijft u de gevolgen die nachtvluchten met zich meebrengen voor de omgeving, zoals gezondheidsklachten door slaapverstoring?

Antwoord 2

Ja. Vliegtuiglawaai in de nacht kan de slaap verstoren en leiden tot gezondheidsklachten. Daarom is in de Luchtvaartnota 2020–2050 en in de Hoofdlijnenbrief Schiphol² aangegeven dat het aantal nachtvluchten (23:00 – 07:00 uur) als volgende stap verminderd wordt van maximaal 32.000 naar 29.000 vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar. In de Hoofdlijnenbrief Schiphol wordt tevens gesteld dat het kabinet zich realiseert dat aanvullende stappen nodig blijven om geluidsbelasting in de omgeving van de luchthaven verder terug te dringen. In de komende periode wordt nader onderzocht hoe en in welke mate, op welke termijn en op welke voorwaarden aanvullende maatregelen – ook in de nacht – kunnen bijdragen aan het reduceren van de geluidbelasting. De verdere uitwerking van een reductie in de nacht moet ook in het licht van de ontwikkeling van een nieuw normenstelsel worden bezien. Op grond van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat de bevoegdheid om bij ministeriële regeling

¹ Website Algemeen Dagblad, 30 november 2022 (<https://www.ad.nl/alphen/opmerkelijk-nieuwkoop-roept-bewoners-op-bezwaar-te-maken-tegen-extra-nachtvluchten-schiphol~ada4aa93/>)

² Kamerstuk 29 665, nr. 432

vrijstelling te verlenen van een regel in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol indien ten gevolge van groot onderhoud van een baan het normale gebruik van een luchthaven naar zijn oordeel ernstig wordt belemmerd. Aan de in de regeling opgenomen vrijstelling voor het gebruik van de Aalsmeerbaan in de nacht is de voorwaarde verbonden dat de Polderbaan of de Kaagbaan vanwege weersomstandigheden niet beschikbaar of bruikbaar zijn. Wat onder weersomstandigheden wordt verstaan, is vastgelegd in de regeling. Hiermee kan de Aalsmeerbaan in de periode van onderhoud van de Zwanenburgbaan alleen worden gebruikt onder dezelfde condities als normaliter worden aangehouden voor nachtelijke inzet van de Zwanenburgbaan. De inschatting op basis van ervaring uit het verleden is dat dit in 5 tot 10 nachten zal voorkomen in de onderhoudsperiode. Dit is echter afhankelijk van de weersomstandigheden en dus geen hard gegeven.

Vraag 3

Welk effect heeft het openen van de Aalsmeerbaan in de nacht op het grondgeluid?

Antwoord 3

Het gaat dan alleen om starts van de Aalsmeerbaan naar het zuiden in de nachtelijke periodes indien de preferente Polderbaan of Kaagbaan hiervoor niet beschikbaar is. Dit komt gedurende het groot onderhoud van de Zwanenburgbaan naar schatting ca 5 à 10 nachten voor. Grondgeluid van startend verkeer op de Aalsmeerbaan naar het zuiden, heeft bij zuidelijke wind een effect ten noorden van de Aalsmeerbaan, in Badhoevedorp-Oost. De verwachting is dat de extra hinder voor omwonenden in Badhoevedorp vanwege het baanonderhoud zeer beperkt zal zijn.

Vraag 4

Bent u in gesprek geweest met Nieuwkoop en de omliggende gemeentebesturen alvorens het openen van de consultatie?

Antwoord 4

Nee, ik ben niet in gesprek geweest met de gemeente Nieuwkoop voorafgaand aan de start van de internetconsultatie. Schiphol is verantwoordelijk voor de planning en uitvoering van de onderhoudswerkzaamheden op de luchthaven Schiphol en de communicatie daarover naar betrokkenen. De rol van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat is beperkt tot het verlenen van vrijstellingen van regels in het Luchthavenverkeerbesluit voor het baan- en routegebruik en het vaststellen van vervangende regels en grenswaarden geluid vanwege het afwijkende baangebruik tijdens de onderhoudsperiodes. Informatie over de onderhoudswerkzaamheden, planning en de verwachte impact van de werkzaamheden op het baangebruik is door Schiphol en LVNL gepresenteerd en toegelicht aan omwonenden tijdens een informatiesessie voor leden van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) op 13 september 2022. Informatie over de werkzaamheden kan worden gevonden op de websites van Schiphol en het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS). Bestuurders van gemeenten rondom Schiphol die naar verwachting de meeste impact van de onderhoudswerkzaamheden zullen ervaren (gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel en Uithoorn), zijn geïnformeerd door Schiphol (middels een afschrift van de brief van Schiphol, d.d. 30 september 2022). Het betreft de brief waarin Schiphol de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, om het onderhoud mogelijk te maken, verzoekt af te mogen wijken van regels met betrekking tot het baan- en routegebruik in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB), en tevens verzoekt voor het gebruiksjaar 2023 vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingpunten vast te stellen.

Vraag 5

Zo nee, gaat u deze gesprekken nog voeren?

Antwoord 5

Nee, er zijn geen gesprekken met de gemeente Nieuwkoop voorzien over het onderhoud zoals beschreven in de tijdelijke regeling voor het onderhoud aan het banenstelsel in gebruiksjaar 2023.

Mede naar aanleiding van de internetconsultatie zal naar de systematiek rond baanonderhoud worden gekeken. Dit zal langs twee sporen gebeuren: het herijken van de baanonderhoudstrategie van Schiphol en herziening van de systematiek waarbij het streven is dat jaarlijks groot baanonderhoud kan worden uitgevoerd zo veel mogelijk binnen vooraf vastgestelde kaders. Herijking van de baanonderhoudstrategie is aan Schiphol en het is van belang dat dit in overleg met de omgeving plaatsvindt. Schiphol heeft aangegeven hiertoe bereid te zijn, waarbij Schiphol er op wijst dat het de verantwoordelijkheid van Schiphol is en blijft om invulling te geven aan een actuele baanonderhoudstrategie gelet op de internationale verplichtingen ten aanzien van veiligheid en certificering waar Schiphol aan moet voldoen. Herziening van de systematiek voor de beoordeling van jaarlijks passend groot baanonderhoud zal door het ministerie worden opgepakt in overleg met omwonenden en de sector. Dit zal in ieder geval mede gezien worden in het licht van de uitwerking van het normenstelsel voor de milieugebruiksruimte conform de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022. We zullen de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), waar Nieuwkoop onderdeel van uitmaakt, zeker bij deze trajecten betrekken.

Vraag 6

Hoe worden de 1801 openbare consultatiereacties de komende 4 weken meegenomen in de besluitvorming, aangezien het plan om nachtvluchten toe te staan al start op 2 januari?

Antwoord 6

Over de ontwerpregeling heeft van 4 november tot 1 december 2022 een internetconsultatie plaatsgevonden. De internetconsultatie heeft in totaal 2.233 reacties opgeleverd, waarvan 1.801 openbare reacties. De reacties zijn geanalyseerd en worden meegewogen bij het vaststellen van de definitieve regeling. Het grote aantal reacties geeft de grote bezorgdheid aan van omwonenden. Uit analyse van de vele reacties komen 5 belangrijke hoofdlijnen/thema's naar voren:

1. Effecten op omgeving, doorlooptijd onderhoud en baanonderhoudstrategie;
2. Beperken capaciteit of geen regeling vaststellen;
3. Beschikt de luchthaven over een natuurvergunning voor de geplande werkzaamheden;
4. Nachtvluchten en piketprotocol ILT;
5. Handhaving: hoe vrijstellingen te controleren en te handhaven.

De inhoud van de reacties komt in belangrijke mate overeen met de inbreng vanuit de ORS-leden tijdens de bespreking op 28 november 2022. In de nog te publiceren tijdelijke regeling voor het groot onderhoud aan het banenstelsel op de luchthaven worden de hoofdlijnen van de consultatie en de reactie daarop weergegeven. Daarnaast wordt een uitgebreider consultatieverslag opgesteld. Gezien de hoeveelheid reacties zal dit consultatieverslag na publicatie en inwerkingtreding van de regeling worden gepubliceerd.

Vraag 7

Is er, gelet op het feit dat in de consultatie geen oog lijkt te zijn voor mogelijke alternatieven buiten het openen van de Aalsmeerbaan in de nacht, gekeken naar alternatieve oplossingen om het baanonderhoud mogelijk te maken maar de overlast in de omgeving niet te laten toenemen?

Antwoord 7

In de op de internetconsultatie ingebrachte reacties wordt bezwaar gemaakt tegen nachtvluchten vanaf de Aalsmeerbaan. Omwonenden wijzen op de invloed van een verstoorde nachtrust op werk, gezin en gezondheid. Er is gevraagd om het baanonderhoud vergezeld te laten gaan van specifieke voorwaarden gericht op zoveel mogelijk beperken van de overlast. Door omwonenden is voorgesteld om als instrument het piketprotocol van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) in te zetten. Dit instrument houdt in dat voorafgaand aan de inzet van de Aalsmeerbaan door LVNL aan de ILT op grond van weergegevens per nacht toestemming wordt gevraagd om de Aalsmeerbaan in te zetten voor starts. De verwachting vanuit de omgeving is dat de inzet van dit instrument een gunstiger effect op de geluidsoverlast oplevert dan een algehele vrijstelling voor de inzet voor de Aalsmeerbaan.

voor starts indien de Polderbaan of Kaagbaan niet kan worden gebruikt gedurende periode dat de Zwanenburgbaan in onderhoud is. Het openen van de Aalsmeerbaan in de nacht past echter bij het vigerende beleidskader als vastgelegd in de Wet luchtvaart en het Luchthavenverkeersbesluit. Binnen die kaders geldt dat nachtvluchten tot een gegeven maximum en onder beperkende regels voor baan en routegebruik zijn toegestaan. Achtergrond is dat op grond van het LVB de Zwanenburgbaan in bepaalde omstandigheden ingezet kan worden als de Polderbaan of de Kaagbaan niet beschikbaar zijn. Gedurende het onderhoud van de Zwanenburgbaan is een andere, vergelijkbare, back-up nodig om een veilige operatie te kunnen garanderen. Het piketprotocol is niet bedoeld voor groot baanonderhoud maar voor bijzondere voorvallen waardoor het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd. Een vrijstelling met vooraf vastgestelde duidelijke criteria geeft meer houvast voor omwonenden en de toezichhouder dan een ad hoc beoordeling via een piketmelding. De vrijstelling geldt voor het geval dat de Polderbaan of de Kaagbaan niet beschikbaar of bruikbaar is vanwege weersomstandigheden. Dit zal op basis van ervaring in het verleden in die periode naar verwachting in ongeveer 5 tot 10 nachten het geval zijn. Wél is naar aanleiding van de internetconsultatie en de HUF-toets van ILT een nadere precisering opgenomen van de weersomstandigheden waarbij van de vrijstelling gebruik gemaakt kan worden.

Vraag 8

Zo ja, welke alternatieven zijn dit? Waarom is hiervoor niet gekozen?

Antwoord 8

Helaas is er geen alternatief. De Zwanenburgbaan is normaliter het alternatief indien de Polderbaan of de Kaagbaan niet beschikbaar of bruikbaar is vanwege weersomstandigheden. In de periode dat de Zwanenburgbaan niet beschikbaar is vanwege groot baanonderhoud is de Aalsmeerbaan het enige alternatief. Anders zou bij niet-beschikbaarheid van de Polderbaan of de Kaagbaan de luchthaven gesloten moeten worden voor startend verkeer. Dat is binnen de huidige wettelijke kaders niet mogelijk.

Vraag 9

Bent u voornemens om terug te komen op de op te zetten tijdelijke regeling om af te wijken van een vigerend LVB?

Antwoord 9

Nee. In de internetconsultatie is voorgesteld om het aantal vliegbewegingen tijdens de onderhoudswerkzaamheden te verminderen. In verschillende reacties werd de wens uitgesproken in het geheel geen regeling vast te stellen. In de internet-consultatie gaan ook verschillende reacties over dat onderhoudswerkzaamheden als onderdeel van de normale operaties op Schiphol moeten worden beschouwd. Zij vinden dat in het huidige geluidssysteem de gevolgen volledig worden afgewenteld op de omgeving. Het is echter onderdeel van de huidige systematiek om ruimte te bieden voor onderhoud door grenswaarden bij te stellen en af te wijken van regels in het Luchthavenverkeersbesluit voor het baan- en routegebruik om een veilige uitvoering van het onderhoud mogelijk te maken. Het ministerie gaat – mede naar aanleiding van de consultatiereacties – onderzoeken of een andere systematiek mogelijk is waarin vooraf baanonderhoud onderdeel is van de milieuruimte van Schiphol en er geen aparte (jaarlijkse) regeling voor vrijstellingen en tijdelijke voorzieningen nodig is. Dit kan in ieder geval gezien worden in het licht van uitwerking van het normenstelsel voor de milieugebruiksruimte conform de Hoofdlijnenbrief Schiphol. Voor de tussenliggende periode wordt gezien welke stappen gezet kunnen worden. Het is echter niet logisch en passend om in de huidige systematiek waarin onderhoud geen onderdeel is van de milieuruimte voor dit jaar geen regeling voor onderhoud vast te stellen.

Vraag 10

Kunt u er in een volgende wijziging van het LVB zorg voor dragen dat extra overlast door baanonderhoud wordt meegenomen in de jaarcijfers en de afspraken omtrent baangebruik?

Antwoord 10

Het is de bedoeling in de volgende wijziging van het LVB het reguliere baan-onderhoud mee te nemen met het daarbij behorende baangebruik. In verband hiermee worden in het LVB aparte preferentietabellen opgenomen. In de jaarlijkse gebruiksprognose wordt ook dit baanonderhoud meegenomen. Voor groot baanonderhoud wordt op grond van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart nu altijd een aparte ministeriële regeling vastgesteld. Zie ook het antwoord op vraag 2.

Het ministerie wil inzetten op herziening van de systematiek voor een passende beoordeling van jaarlijks groot onderhoud, binnen milieunormen en vooraf vastgestelde kaders voor tijdelijke extra hinder. Dit dient in ieder geval aan te sluiten bij de uitwerking van het normenstelsel voor de milieugebruiksruimte conform de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022. Zie ook het antwoord op vraag 5.

Vraag 11

Kan in de «*balanced approach*»-procedure om de krimp naar 440.000 vliegtuigbewegingen te faciliteren ook de krimp naar rato (28.000) van het aantal nachtvluchten meegenomen worden?

Antwoord 11

Deze vraag is eerder aan de orde gekomen in de beantwoording van het Schriftelijk Overleg Hoofdlijnenbrief Schiphol³ en tijdens het Commissiedebat Luchtvaart van 6 oktober jl. In de Luchtvaartnota en in de Hoofdlijnenbrief Schiphol is aangegeven dat het aantal nachtvluchten verminderd wordt van 32.000 naar 29.000. Om dit aantal juridisch te verankeren moet het LVB worden aangepast en moet op grond van Europese regelgeving een zogenoemde balanced approach-procedure worden doorlopen. Zie verder het antwoord op vraag 2.

Vraag 12

Kunt u deze vragen beantwoorden ruim voor de Kamer met kerstreces gaat?

Antwoord 12

Ik heb mijn uiterste best gedaan om de beantwoording van de vragen zo snel mogelijk aan de Kamer te doen toekomen.

³ Kamerstuk 29 665, nr. 440