

Vergaderjaar 2017–2018

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 332

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 21 juni 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over o.a. de brief van 3 mei 2018 inzake de rapportages van de onderzoekstrajecten die deel uitmaken van de feitenbasis voor besluitvorming over de toekomst van Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 290). De volledige agenda is opgenomen aan het einde van de lijst.

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 20 juni 2018. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Vraag 1

Welke knelpunten zullen er, ondanks inspanningen, in 2030 nog zijn?

Antwoord 1

De hoofdconclusie van het rapport «Capacity demand at Schiphol Airport in 2030» (bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 290) is dat de inzet van een totaalpakket aan maatregelen nodig is – zowel verplaatsing van vakantie-verkeer van Schiphol naar Lelystad als diverse operationele maatregelen – om de mainportgebonden vraag in 2030 te kunnen accommoderen. En dan nog zullen er knelpunten (schaarste) blijven bestaan. Deze knelpunten doen zich voornamelijk voor in de ochtendpiek en de avondpiek. Dit zijn de belangrijkste tijdvakken op Schiphol om het (inter)continentale netwerk van verbindingen te faciliteren.

Vraag 2

Zijn de effecten van hogere (niet-concurrerende) luchthavengelden in beeld, aangezien Schiphol tegen de maximale grens aanloopt? Wat zijn de effecten als Schiphol niet het goedkoopste en meest concurrerende vliegveld is?

Antwoord 2

Er is geen onderzoek gedaan naar de effecten van hogere luchthavengelden. Wel wordt thans onderzoek uitgevoerd naar de effecten van mogelijke opties voor de invulling van een vliegbelasting zoals in het regeerakkoord is voorzien. Daarbij wordt gekeken naar de netwerkeffecten, economische effecten en milieueffecten, en verder wordt in de diverse scenario's rekening gehouden met mogelijke capaciteitsrestricties. In het uitgevoerde benchmarkonderzoek over 2017 gaat het om het totaal van de luchthavengelden van Schiphol en de overheidsheffingen. Wat deze combinatie van beide kostencategorieën betreft was Schiphol in 2017 de goedkoopste luchthaven van de negen onderzochte luchthavens in West-Europa. Een concurrerend kostenniveau is van belang voor behoud van de netwerkqualiteit op Schiphol en de concurrentiepositie van vanaf Schiphol opererende luchtvaartmaatschappijen, waaronder homecarrier KLM. Bezien wordt hoe negatieve externe effecten geïnternaliseerd kunnen worden in de tarieven, bijvoorbeeld door differentiatie op basis van klimaatimpact (zie ook het antwoord op vraag 3).

Vraag 3

Waarom worden, gelet op het feit dat elke luchthaven een andere ratio gebruikt om tarieven te berekenen, niet de precieze gemaakte kosten per kostenpost doorberekend, vermeerderd met de schade aan milieu en omgeving en een redelijke belasting op de winst?

Antwoord 3

De regulering van luchthaventarieven en de doorberekening van kosten van overheidsdiensten verschilt per land, evenals de verdeling van taken tussen overheden en luchthavens. Wat luchthaventarieven betreft geldt in Europa de EU-richtlijn luchthavengelden (2009/12) die algemene beginselen vastlegt inzake o.a. consultatie van tarieven, transparantie, non-discriminatie, differentiatie en onafhankelijk toezicht. Wat betreft Schiphol is ook nationale tariefregulering van toepassing die alleen betrekking heeft op de luchtvaartactiviteiten van Schiphol en dus niet op de commerciële activiteiten op andere gebieden (zoals parkeren en vastgoed). Een belangrijk element van deze regulering is het principe van «cost-plus» regulering. Dit houdt in dat Schiphol via de luchthavengelden alleen gemaakte kosten (van de gereguleerde activiteiten) in rekening mag brengen plus een redelijk rendement. Schiphol is zelf verantwoordelijk voor de vaststelling van de luchthaventarieven na consultatie van de luchtvaartmaatschappijen, waarbij de Autoriteit Consument en Markt

toezichthouder is. Wat Schiphol aan kosten in de luchthaventarieven mag verwerken is derhalve strikt gereguleerd.

De regelgeving biedt de mogelijkheid om tarieven te differentiëren uit het oogpunt van publiek en maatschappelijk belang. Differentiatie naar milieueffecten is binnen de wettelijke kaders daarbij beperkt mogelijk. Schiphol maakt hiervan reeds gebruik doordat tarieven o.a. zijn gedifferentieerd op basis van geluidscategorieën. Naar aanleiding van de recente gewijzigde motie van de leden Paternotte en Bruins over tariefdifferentiatie op basis van klimaatimpact (Kamerstuk 29 665, nr. 325), heb ik Schiphol gevraagd om binnen de daarvoor geldende kaders met voorstellen te komen.

Bovenop de luchthavengelden brengt ook de overheid kosten in rekening aan luchtvaartmaatschappijen. Voor wat betreft CO₂ kunt u hierbij denken aan het bestaande EU-emissiehandelssysteem (ETS) voor intra-Europese vluchten en het mondiale CO₂-compensatie en reductie systeem (CORSIA) dat per 2021 van start zal gaan. Verder verwijs ik ook naar het antwoord op vraag 2, waarin wordt stilgestaan bij de in het regeerakkoord voorgenomen vliegbelasting.

Vraag 4

Waarom wordt er geen passagiersbelasting geheven voor transferpassagiers, zeker gezien het feit dat hun operationele kosten niet significant anders zijn dan van in- of uitstappers, hun bijdrage aan milieu- en omgevingschade het dubbele is en hun bijdrage aan de Nederlandse economie het geringst is? Ligt het dan niet voor de hand om transferpassagiers juist extra te belasten?

Antwoord 4

Wat betreft Schiphol is er thans geen sprake van een passagiersbelasting, noch voor transferpassagiers, noch voor vertrekkende passagiers. Zoals in het regeerakkoord genoemd worden de opties voor een vliegbelasting uitgewerkt. Wat het belang van transferpassagiers betreft wil ik erop wijzen dat deze categorie passagiers voor instandhouding van een uitgebreid en frequent bediend intercontinentaal netwerk vanaf Schiphol van groot belang is omdat Schiphol over een relatief beperkte thuismarkt beschikt. Het economische belang van transferpassagiers is dus groter dan hun directe bestedingen, dit komt ook naar voren in het onderzoek van SEO «Economisch belang marktsegmenten Schiphol» (Kamerstuk 29 665, nr. 287). Dit transferverkeer is verder prijsgevoeliger dan het herkomst/bestemmingsverkeer omdat transferpassagiers gemakkelijk kunnen kiezen voor een andere hub luchthaven of soms ook voor een directe vlucht. Ook daarom hanteren veel luchthavens voor transferpassagiers lagere luchthavengelden, zoals ook blijkt uit de benchmark.

Vraag 5

Is er, tegen de achtergrond van het beleid dat erop gericht was om Schiphol niet duurder te laten zijn dan Charles de Gaulle (CDG) en Londen Heathrow (LHR) en gezien het feit dat Schiphol inmiddels een van de goedkoopste grote luchthavens is, geen reden voor een tariefverhoging?

Antwoord 5

Verwezen wordt naar het antwoord op vraag 2.

Vraag 6

Waarom wordt een deel van de luchtvaartkosten betaald met andere opbrengsten van Schiphol, zoals parkeergelden, vastgoed en retail? Is het niet redelijker dat de luchtvaartmaatschappijen en passagiers minimaal hun eigen kosten betalen en dat winst uit andere operaties van Schiphol apart als winst voor de aandeelhouders wordt uitgekeerd?

Antwoord 6

Zoals in het antwoord op vraag 3 is aangegeven, zijn alleen de tarieven voor de luchtvaartactiviteiten gereguleerd, en niet voor de commerciële activiteiten zoals parkeren en vastgoed. Bij de herziening van de tariefregulering vorig jaar is geregeld dat Schiphol onder voorwaarden verplicht is om een financiële bijdrage uit de opbrengsten van de commerciële activiteiten over te hevelen naar de luchtvaartactiviteiten, wat een dempend effect heeft op de ontwikkeling van de luchthaventarieven. Hiermee wordt bijgedragen aan een concurrerend kostenniveau op de luchthaven Schiphol. Voor het belang daarvan verwijs ik naar het antwoord op vraag 2.

Vraag 7

Lopen deze vliegroutes over stedelijke gebieden?

Antwoord 7

Bij het ontwerp worden woonkernen zoveel als mogelijk vermeden. Dat is ook een uitgangspunt bij het ontwerp.

Vraag 8

Is er een compensatieplan voor gedupeerde inwoners en bedrijven die buiten de onderzoeken in het kader van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) vallen die aangehaald zijn in dit stuk?

Antwoord 8

Deze verkennende MKBA is opgesteld op basis van kengetallen om op hoofdlijnen een inzicht te geven in de kosten en baten van een aantal mogelijke alternatieven voor de ontwikkeling van luchtvaart. Daarbij betreft het een bandbreedteanalyse voor de mogelijke effecten en dus geen voorgenomen beleid. Geluidsoverlast als gevolg van vliegverkeer is in de studie gewaardeerd door te kijken naar de verwachte waardedaling voor woningen. Dit is gedaan op basis van de totaal verwachte geluidsbelasting. Het detailniveau van de studie maakt het niet mogelijk om conclusies te trekken over de geluidseffecten van individuele vliegroutes. Ook een compensatieplan voor inwoners en bedrijven maakt geen onderdeel uit van de scope.

Vraag 9

Wat is uw overweging om wel of niet een MKBA te laten uitvoeren die betrekking heeft op de gehele Nederlandse economie, waaronder de toeristische sector in Oost-Nederland?

Antwoord 9

Deze MKBA geeft op hoofdlijnen reeds inzicht in de kosten en baten van een aantal mogelijke alternatieven voor de ontwikkeling van Schiphol en regionale luchthavens. Een MKBA geeft daarbij de effecten op nationaal niveau weer; daarom zijn de effecten op de Nederlandse economie en toerisme hierin gewaardeerd zonder een regionale uitsplitsing te maken.

Vraag 10

In welke mate zijn alle milieuaspecten afgewogen bij de conclusie dat de effecten op milieu en geluid het meest negatief zijn bij hoge groei? Zijn bijvoorbeeld fijnstof en de gezondheidseffecten van milieu en geluid daarbij betrokken?

Antwoord 10

De MKBA is opgesteld in lijn met de richtlijnen die daarvoor gelden en ook algemeen toegepast worden. In de MKBA zijn negatieve externe effecten gewaardeerd op het gebied van geluid, luchtkwaliteit en klimaat. Hierbij is uitgegaan van de algemene leidraad voor maatschappelijke

kosten batenanalyses van CPB en PBL. Geluidsoverlast als gevolg van vliegverkeer is gekwantificeerd door te kijken naar de waardedaling voor woningen. Aangenomen is dat deze waardedaling onder andere ook het verminderd woongenot en het effect op gezondheid representeert. Het effect van emissies (stikstofoxide, zwaveldioxide, fijnstof en vluchtige organische stoffen) op luchtkwaliteit is ook gewaardeerd. Omdat het effect vooral lokaal is, is alleen de uitstoot tijdens het starten en landen op de Nederlandse luchthavens meegenomen.

De klimaateffecten zijn gewaardeerd op basis van de CO₂-uitstoot. Er is gekozen voor een vereenvoudigde benadering waarbij de helft van de CO₂-uitstoot van een vlucht van en naar Nederlandse luchthavens is toegerekend aan Nederland. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen Europese en intercontinentale vluchten vanwege de grootte van het vliegtuig en het aantal kilometers dat een vliegtuig aflegt. De effecten zijn vervolgens gewaardeerd tegen CO₂-prijzen afkomstig uit de WLO-scenario's die door het Centraal Planbureau (CPB) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) in 2015 zijn gepubliceerd. In het hoge economische groeiscenario wordt er meer waarde gehecht aan het klimaat. Dit uit zich in hogere CO₂-prijzen in de toekomst wat leidt tot grotere negatieve klimaateffecten voor de maatschappij.

Vraag 11

Is bij de stelling dat ook op de grond forse investeringen noodzakelijk zijn in onder meer taxibanen, opstelplaatsen, terminals en de bereikbaarheid van de luchthaven, ook de railverbinding van Schiphol betrokken? Zo ja, op welke wijze?

Antwoord 11

Zowel station Schiphol als de openbaar vervoerverbinding van en naar Schiphol zijn als (toekomstige) knelpunten geïdentificeerd. In de MKBA zijn de potentiële infrastructuurkosten per alternatief geraamd op basis van kengetallen met betrekking tot de capaciteit van het station en het aantal ov-reizigers waardoor de investeringen geleidelijk toenemen met de groei. De kosten van specifieke maatregelen zijn dus niet geraamd.

Vraag 12

Hoe zijn de waardes die in de gebruikte scenario's en berekeningen zijn meegegeven aan factoren, zoals klimaat en luchtkwaliteit, tot stand gekomen? Is bij klimaatschade alleen uitgegaan van de CO₂-prijs, of van de daadwerkelijke schade van klimaatverandering? En is hierbij alleen uitgegaan van CO₂ of ook van de andere klimaateffecten van de luchtvaart, zoals de klimaateffecten van emissies van NO₂, waterdamp en wolkvorming op grote hoogte?

Antwoord 12

Verwezen wordt naar het antwoord op vraag 10.

Vraag 13

Zijn natuur, gezondheid of veiligheid geen factoren met maatschappelijke waarde, gelet op het feit dat in de gebruikte scenario's en berekeningen hieraan geen waarde is meegegeven? Zo ja, bestaan hier geen cijfers van? Of kunnen de gebruikte modellen dit niet berekenen?

Antwoord 13

Deze MKBA is opgesteld op basis van kengetallen en om op hoofdlijnen inzicht te geven in de kosten en baten van een aantal beleidsalternatieven. Hierbij is uitgegaan van de algemene leidraad voor maatschappelijke kosten batenanalyses van CPB en PBL.

De MKBA geeft weliswaar op hoofdlijnen een zo breed mogelijk inzicht in maatschappelijke kosten en baten, maar effecten die lastig in geld uit te drukken zijn, zoals effecten op natuur, woongenot en gezondheid zijn moeilijker in beeld te brengen. Gezien het verkennende karakter van deze MKBA is het effect op natuur niet gewaardeerd. Voor de waardering van woongenot en gezondheid verwijs ik naar het antwoord op vraag 10. Voor de waardering van veiligheid verwijs ik naar het antwoord op vraag 19.

Vraag 14

Wat zijn de mogelijke financiële gevolgen als de conclusie uit het onderzoek wordt omarmd dat schaarstewinsten als gevolg van hogere ticketprijzen het beste kunnen worden afgeroomd door de overheid?

Antwoord 14

In mijn brief van 25 april 2018 (Kamerstuk 29 665, nr. 287) heb ik aangegeven dat ik nog geen conclusies verbind aan de studies die de feitenbasis vormen voor besluitvorming over Schiphol. Na de zomer komt eerst de Omgevingsraad Schiphol met een advies. Daarna neemt het kabinet een besluit over de toekomst van Schiphol.

Vraag 15

Waarom is geen gebruikgemaakt van de indicatoren uit de Monitor Brede Welvaart om de maatschappelijke kosten te waarderen?

Antwoord 15

Verwezen wordt naar het antwoord op vraag 13.

Vraag 16

Waarom worden wensen en belevingen zoals makkelijk en voordelig op vliegvakantie kunnen, wel in geld uitgedrukt en waarden zoals rust en woongenot niet? Waarom zijn de economische effecten op de recreatie- en natuurwaarden in de omgeving van luchthavens niet gekwantificeerd?

Antwoord 16

Verwezen wordt naar het antwoord op vraag 13.

Vraag 17

Wat zouden de economische effecten zijn als Nederlanders meer in eigen land op vakantie gaan? Waarom is dit niet verwerkt in de scenario's?

Antwoord 17

Het effect op (werkgelegenheid in) het toerisme is verwerkt in deze MKBA als onderdeel van de reistijdeffecten. Daarnaast is er een grensoverschrijdend verdelingseffect. Uit de analyse volgt dat bij schaarse capaciteit de kosten voor Nederlanders toenemen om naar een buitenlandse bestemming te reizen. Het buitenland wordt voor Nederlanders als toeristische bestemming dus minder aantrekkelijk. Anderzijds wordt Nederland als toeristische bestemming voor buitenlanders minder aantrekkelijk, omdat de kosten voor buitenlanders om naar Nederland te reizen ook toenemen. Dit kan zorgen voor een verschuiving in bestedingen, maar omdat dit effect twee kanten op werkt is dit verder buiten beschouwing gelaten.

Vraag 18

Waarom is verondersteld dat de reisvraag per se met het vliegtuig moet worden ingevuld, gelet op het feit dat er een malus in de scenario's zit als Nederland fysiek minder bereikbaar is dan de vraag, maar deze malus minder wordt als de bereikbaarheid per trein beter wordt? Hadden er in een rapport over beleidsalternatieven niet ook alternatieve modaliteiten moeten worden meegewogen?

Antwoord 18

Deze MKBA kijkt alleen naar de kosten en baten als gevolg van het wel/niet accommoderen van de vraag naar luchtvaart. Hoe er met de verminderde bereikbaarheid als gevolg van het niet kunnen accommoderen van een deel vraag naar luchtvaart moet worden omgegaan, maakt geen onderdeel uit van de scope van dit onderzoek.

Vraag 19

Hoe verhoudt zich de veiligheid tot de groei, als in de scenario's geen waarde is gegeven aan veiligheid, maar de veiligheid wel afneemt naarmate er meer gevlogen wordt? Is de factor van de hogere kosten in dit scenario wel meegenomen?

Antwoord 19

De effecten van groei voor veiligheid zijn onderzocht in de integrale veiligheidsanalyse die het NLR in opdracht van het ministerie heeft gedaan. Deze analyse heeft de Tweede Kamer ontvangen (Bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 261 van 20 februari 2018). De sector werkt eraan om op basis van meer gedetailleerde risicoanalyses afwegingen te maken en de benodigde maatregelen daadwerkelijk uit te voeren. De sector neemt de maatregelen op in de zogeheten *Roadmap safety improvement Schiphol*. Bij toekomstige besluiten over een significante ontwikkeling waar de huidige analyse van NLR niet op ziet, zal ik wederom een veiligheidsanalyse laten uitvoeren.

Vraag 20

Is er voor de verschillende groeiscenario's bekeken wat er ruimtelijk rond Schiphol mogelijk is? Is bekeken hoe die groei zich verhoudt tot afspraken met omwonenden en gemeenten?

Antwoord 20

Voor de beleidsalternatieven is op basis van een vereenvoudigd model een inschatting gemaakt van het aantal vliegtuigbewegingen dat binnen milieu- en geluidsnormen kan worden afgehandeld. Het betreft een bandbreedteanalyse dus de mate waarin rekening is gehouden met gemaakte afspraken en bestaande normen verschilt per alternatief. Er is niet gekeken naar de ruimtelijke consequenties.

Vraag 21

Is er voor de hoge groeiscenario's rekening gehouden met de beperkingen voor veiligheid en interferentie met verschillende luchthavens? Leveren meer veiligheidsvraagstukken niet meer kosten en meer overlast (laagvliegen) op, die dan weer negatieve effecten op de welvaart hebben?

Antwoord 21

Verwezen wordt naar het antwoord op vraag 19.

Vraag 22

Hoe verhouden de conclusies van de MKBA zich tot het rapport «Mainports voorbij» van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli)?

Antwoord 22

In de analyse die ten grondslag ligt aan haar advies concludeert de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur dat Schiphol een belangrijke bijdrage levert aan de Nederlandse economie, maar dat het vestigingsklimaat steeds meer bepaald wordt door de totale samenhang van vestigingsplaatsfactoren. Volgens de Raad voor de Leefomgeving is er sprake van afnemende meeropbrengsten bij extra vluchten op een druk bevlogen bestemming. De MKBA onderschrijft het belang van Schiphol

voor de Nederlandse economie en concludeert dat het accommoderen van de vraag naar luchtvaart leidt tot welvaartswinst. Tegelijkertijd is er ook volgens deze studie sprake van afnemende meeropbrengsten van netwerkqualiteit. Iedere extra vlucht naar een bestaande bestemming draagt minder bij aan de bereikbaarheid van de Schipholregio en het vestigingsklimaat. Aangezien Schiphol al over een relatief groot netwerk beschikt, zorgt een kleine relatieve verslechtering van de netwerkqualiteit bij capaciteitsschaarste niet direct voor een grote verslechtering van het vestigingsklimaat. Op termijn kan Schiphol echter teveel «uit de pas gaan lopen» met concurrenten doordat zij meer nieuwe bestemmingen (naar bijvoorbeeld opkomende economieën) aanbieden dan Schiphol. In dat geval zal het vestigingsklimaat wel verslechteren.

Vraag 23

Wat is het te verwachten effect van de geluidsoverlast per mogelijke vliegroute op de waarde van huizen? Kan er worden aangegeven over hoeveel huizen het daarbij zal gaan en hoe groot de schadepost voor bedrijven en particulieren zal zijn?

Antwoord 23

Verwezen wordt naar het antwoord op vraag 8.

Vraag 24

Is het nadelig dat de schaarse capaciteit kan leiden tot schaarstewinsten voor luchtvaartmaatschappijen als gevolg van hogere ticketprijzen? Zo ja, voor wie is het nadelig?

Antwoord 24

Een stijging van ticketprijzen door schaarste betekent een welvaartsverlies voor consumenten maar welvaartswinst voor luchtvaartmaatschappijen. Een deel van de schaarstewinsten van luchtvaartmaatschappijen vloeit naar het buitenland. Het netto-effect van capaciteitsschaarste is negatief.

Vraag 25

Waarom wordt er onder de titel Werkgelegenheidseffecten nergens verwezen naar een negatief effect op de werkgelegenheid, zoals dat wel verwacht wordt voor bijvoorbeeld de recreatiebranche?

Antwoord 25

Verwezen wordt naar het antwoord op vraag 17.

Vraag 26

Kan nader uiteengezet worden wat bedoeld wordt met de conclusie dat schaarstewinsten vanuit maatschappelijk perspectief het beste kunnen worden afgeroomd door de overheid?

Antwoord 26

Via een heffing of belasting kan de overheid een deel van de schaarstewinsten van de luchtvaartmaatschappijen afroemen: wanneer de heffing lager is dan de schaarstewinsten van de luchtvaartmaatschappijen, leidt de heffing niet tot hogere ticketprijzen, alleen tot lagere winsten voor maatschappijen. Voor Nederland is dat effect positiever dan wanneer de schaarstewinsten toekomen aan de (deels buitenlandse) luchtvaartmaatschappijen. Daarbij wordt er in een MKBA van uitgegaan dat de overheid het geld nuttig investeert of gebruikt om andere belastingen te verlagen.

Vraag 27

Wat wordt bedoeld met de conclusie dat de bedrijfseconomische impact in termen van routewinstgevendheid van geraakte verbindingen binnen een bandbreedte van 0% en 20% negatief zal zijn?

Antwoord 27

De impact op de winstgevendheid op een geraakte verbinding als gevolg van de inzet van een verkeersverdelingsregel kan per luchtvaartmaatschappij verschillen. De conclusie die in deze studie wordt getrokken is dat de winstgevendheid met 0% tot 20% kan verminderen. Uitgangspunt van de verkeersverdelingsregel is echter dat een verplaatsing van Schiphol naar Lelystad op vrijwillige basis plaatsvindt. Hierdoor kan de luchtvaartmaatschappij zelf de afweging maken of een verplaatsing in haar bedrijfsvoeringsmodel past.

Vraag 28

Welke gevolgen heeft een mogelijke capaciteitsuitbreiding van Schiphol voor de verdere indeling van het landelijke luchtruim?

Antwoord 28

Het project luchtruimherziening gaat over de realisatie van een integrale, toekomstbestendige inrichting en beheer van het luchtruim, gebaseerd op een gewogen belangenafweging, in samenwerking met internationale partners en in voortdurende dialoog met belanghebbenden.

Doelen zijn het verruimen van civiele en militaire capaciteit in het luchtruim, vergroten duurzaamheid (vermindering geluidshinder, CO₂ en (ultra)fijnstof) en efficiënter gebruik en beheer van het luchtruim voor alle luchtruimgebruikers.

Partijen hebben uiteenlopende belangen, eisen en wensen in relatie tot het gebruik en de indeling van het Nederlandse luchtruim. In het kader van de luchtruimherziening zal brede participatie worden opgezet met ruimte voor vroegtijdige inbreng. Waar nodig zullen de Staatssecretaris van Defensie en de Minister van IenW gezamenlijk afwegingen maken om tot optimale oplossingen te komen. Ik wil niet vooruitlopen op mogelijke oplossingsrichtingen.

Vraag 29

Welke gevolgen heeft een mogelijke capaciteitsuitbreiding van Schiphol voor de aansluiting op het Europese luchtruim en op het luchtruim van de Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC)?

Antwoord 29

Verwezen wordt naar het antwoord op vraag 28.

Vraag 30

Kunnen luchtvaartmaatschappijen gecompenseerd worden voor economisch nadeel dat zij ondervinden als zij als gevolg van de verkeersverdelingsregel (VVR) gedwongen worden om vanaf Lelystad Airport te vliegen?

Antwoord 30

Uitgangspunt van de verkeersverdelingsregel is dat een verplaatsing van Schiphol naar Lelystad op vrijwillige basis plaatsvindt en dus niet gedwongen. Over de VVR wordt uw Kamer binnenkort separaat geïnformeerd.

Vraag 31

Is bij de conclusie dat binnen de huidige luchtruimstructuur, het huidige afhandelingsconcept en met de huidige piekruurcapaciteit een marktontwikkeling van Schiphol tot circa 540.000 bewegingen door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) kan worden ondersteund ook het advies van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) betrokken? Zo ja, op welke wijze?

Antwoord 31

Het Ministerie van IenW heeft verschillende analyses en onderzoeken laten uitvoeren om een feitenbasis te creëren over Schiphol na 2020. Zo heeft het NLR onderzoek gedaan naar veiligheid en is LVNL gevraagd een capaciteitsanalyse te doen. De analyse van het NLR laat zien dat op meerdere fronten groei een effect heeft op veiligheid en analyseert de concrete beheersmaatregelen die genomen kunnen worden. Het NLR concludeert dat de combinatie van in de studie geïdentificeerde Schiphol-specifieke beheersmaatregelen en autonome verbeteringen van de veiligheid beperkte verkeersgroei binnen het huidige operationele concept van Schiphol mogelijk maken, zonder dat de kans op een ongeval per jaar toeneemt. Het LVNL-rapport ATM2020+ beschrijft knelpunten en oplossingsrichtingen voor de verkeersafhandeling, indien wordt besloten tot verdere groei op Schiphol. Opvolging van het OVV-rapport en veiligheid is in de studie als kader benoemd. Want uiteraard is veiligheid altijd topprioriteit: groei is alleen aan de orde als dit aantoonbaar veilig kan.

Vraag 32

Houdt het feit dat de analyse van LVNL wordt meegenomen als input voor het project Luchtruimherziening in dat bij die herziening de grens op 540.000 bewegingen ligt?

Antwoord 32

Nee, dat is niet het geval. Het LVNL-rapport concludeert dat de afhandeling van 540.000 bewegingen in de huidige luchtruimstructuur mogelijk is, mits aan een reeks voorwaarden wordt voldaan. Het rapport geeft aan dat voor groei voorbij dit aantal bewegingen verdere uitbreiding in de grondinfrastructuur Schiphol en de luchtruimherziening nodig zijn. Een van deze doelstellingen van het project luchtruimherziening betreft de verruiming van de civiele en militaire capaciteit in het Nederlandse luchtruim. Er zullen varianten worden uitgewerkt waarmee deze en de overige onder vraag 28 genoemde doelstellingen kunnen worden bereikt. Over de invulling van de toekomstige balans tussen capaciteit, duurzaamheid en veiligheid zal politiek-bestuurlijke besluitvorming met daarbij intensieve en vroegtijdige participatie plaatsvinden.

Vraag 33

Wordt er een (diepte)studie uitgevoerd naar de benodigheden om een capaciteitstoename op Schiphol in goede banen te leiden?

Antwoord 33

De primaire verantwoordelijkheid om een capaciteitstoename in goede banen te leiden ligt bij Schiphol. Daarnaast geeft de feitenbasis met onderzoeken op het gebied van milieu, economie, veiligheid en capaciteit een beeld van wat mogelijk en noodzakelijk is. Op basis hiervan zal de Omgevingsraad Schiphol een advies uitbrengen.

Vraag 34

Welke partijen en organisaties worden betrokken bij de benodigde veiligheidsanalyse?

Antwoord 34

Over de veiligheidsanalyse en het vervolg daarvan informeer ik uw Kamer voorafgaand aan het AO Luchtvaartveiligheid van 3 juli as.

Vraag 35

Hoeveel ernstig gehinderden ontstaan in de tijdelijke situatie tot 10.000 vliegbewegingen (routevariant B+) en van welke aantallen is sprake bij de andere varianten? Is daarbij gerekend met gegevens behorend bij de tijdelijke situatie (zoals niet standaard in glijvlucht vertrekken en naderen)?

Antwoord 35

Onderstaande tabel geeft de effecten voor routevariant B+ en de aansluitroutes voor de tijdelijke situatie bij 10.000 bewegingen.

Effect	Scenario	40	48	56	70
		dB(A) L _{den}	dB(A) L _{den}	dB(A) L _{den}	dB(A) L _{den}
Aantal ernstig gehinderden	Tijdelijke situatie met 10.000 bewegingen	187	43	17	0

Voor het bepalen van het aantal ernstig gehinderden is gerekend met de uitgangspunten die horen bij de tijdelijke situatie met 10.000 bewegingen. Dit betekent dus dat er één doorrekening heeft plaatsgevonden. Voor de tijdelijke situatie met 10.000 bewegingen gelden dezelfde uitgangspunten als beschreven in paragraaf 3.4.2 van het hoofdrapport MER-actualisatie voor de eindsituatie (pagina 32) met twee belangrijke verschillen: Vertrekkende vliegtuigen kunnen in het huidige luchtruim niet standaard doorklimmen en moeten langer horizontaal («level») vliegen op 6.000 voet (1.800 meter). Bij Zwolle is een oplossing gevonden voor de uitzonderingssituatie bij kruisend verkeer voor maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen groot luchtverkeer, waardoor in deze situatie op 5.000 voet (1.500 meter) kan worden gevlogen.

Vraag 36

Liggen de 120 dagen waarop de Luchtmacht oefent ter hoogte van de betere alternatieve routes vast? Is het, gelet op de verwachte piekdrukke van Lelystad als vakantieluchthaven in de zomer, mogelijk de oefendagen van de luchtmacht zo veel mogelijk af te stemmen op deze pieken, zodat er door zo min mogelijk vliegtuigen van de minder gunstige routes gebruik moet worden gemaakt? Tevens, geldt de sluiting voor oefendagen voor een hele dag? Kunnen, gelet op het feit dat de pieken van Lelystad naar verwachting in de ochtend en avond vallen, de sluitingen van het luchtruim daartussen vallen?

Antwoord 36

Defensie gebruikt de betreffende oefengebieden voornamelijk voor schietoefeningen en munitiebeproevingen. Dit betreft oefeningen van zowel de Marine, de Landmacht als de Luchtmacht. Het precieze gebruik is afhankelijk van gereedstellingstrajecten van scheeps- en helikopterbemanningen en beproevingsprogramma's.

Deze activiteiten zijn nodig voor de gereedstelling van Defensie. De oefeningen en beproevingen kennen bovendien een bepaalde opbouw, waardoor het aanpassen van het gebruik van de gebieden op het luchtverkeer van en naar Lelystad een ongewenst negatief effect kan hebben op de gereedstelling.

Historisch gezien gebruikt Defensie de oefengebieden ongeveer 120 dagen per jaar, hoewel het precieze aantal dagen fluctueert afhankelijk van de benodigde gereedstelling. Op deze dagen is Defensie een deel van de dag actief in de oefengebieden. Door het toepassen van het zogenoemde *Flexibel Use of Airspace* principe, activeert Defensie de gebieden alleen gedurende het aantal uren dat dit noodzakelijk is voor de activiteiten.

Vraag 37

Waarom was het nodig dat de politiehelikopter in 2016 en 2017 bijna twee keer vaker (zowel overdag als 's nachts) vloog dan de jaren ervoor?

Antwoord 37

De inzet van de politiehelikopter vindt plaats in het kader van het maatschappelijk belang. De politiehelikopter in Nederland wordt ingezet op basis van de beschikbare informatie over criminaliteit (Informatie Gestuurde Luchtsteun, IGL) en op basis van de actualiteit. Het IGL-overzicht komt tot stand op basis van meerjarig verzamelde en veredelde informatie over criminaliteitscijfers en kent een voorspellende waarde. Dit verhoogt voor de politie de heterdaadkracht op High Impact Crimes. Het hiervoor staande kan ertoe leiden dat het aantal keren dat een politiehelikopter wordt ingezet en de duur van een afzonderlijke inzet, kan variëren. Het aantal uren dat de politiehelikopter in Nederland wordt ingezet, ligt al jaren op hetzelfde niveau.

Vraag 38

Zijn met betrekking tot de Kwartaalberichten het registratiesysteem en de gegevenslevering conform deze toezegging door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) beoordeeld en gecontroleerd?

Antwoord 38

De kwartaalberichten worden door Schiphol opgesteld ten behoeve van de Omgevingsraad Schiphol. De gegevens uit deze kwartaalberichten worden door de ILT gebruikt bij de beoordeling of er gevlogen is volgens de regels van het nieuwe normen- en handhavingstelsel.

Vraag 39

Hoeveel maatregelen zijn er door de ILT opgelegd als gevolg van overschrijdingen van het oude dan wel het nieuwe handhavingstelsel?

Antwoord 39

Er zijn in de periode dat het anticiperend handhaven wordt toegepast geen maatregelen opgelegd. Er zijn weliswaar overschrijdingen van grenswaarden geluid geconstateerd (oude stelsel), maar aangezien is aangetoond dat deze een gevolg zijn van het vliegen volgens het NNHS (nieuwe stelsel), vindt geen handhaving plaats.

Volledige agenda

Brief regering d.d. 25-04-2018, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, C. van Nieuwenhuizen Wijbenga – Onderzoeken feitenbasis besluitvorming Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 287)

Brief regering d.d. 25-04-2018, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, C. van Nieuwenhuizen Wijbenga – Eerste uitkomsten real-time simulaties aansluitroutes Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 479)

Brief regering d.d. 26-04-2018, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, C. van Nieuwenhuizen Wijbenga – Beantwoording van vragen gesteld tijdens het VSO over het ontwerpbesluit wijziging LVB nachtvluchten van 22 maart 2018 en tijdens het mondeling vragenuur van 3 april 2018 over o.a. het aantal general aviation (GA) vluchten en de meteorologische omstandigheden in het gebruiksjaar 2017 (Kamerstuk 29 665, nr. 289)