

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

### 2142

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de brief van Schiphol aan omwonenden* (ingezonden 12 maart 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 3 april 2019).

Vraag 1

Kent u het bericht «Experimentje van Schiphol: anderhalf miljoen «omwonenden» krijgen brief»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja. Ik heb kennisgenomen van het bericht.

Vraag 2 en 3

Kunt u een overzicht verschaffen van het gebied dat Schiphol klaarblijkelijk tot zijn omwonenden beschouwt?

Kunt u toelichten hoe de afbakening van dit gebied tot stand is gekomen?

Antwoord 2 en 3

Hiertoe worden de gemeenten gerekend die (gedeeltelijk) binnen de zogenaamde 48 L<sub>den</sub> geluidcontour vallen. Deze gemeenten vallen ook onder het werkgebied van de Omgevingsraad Schiphol (ORS), zoals gedefinieerd in de Wet Luchtvaart. Binnen de 48 L<sub>den</sub> geluidcontour worden door de ORS vijf geografisch afgebakende gebieden onderscheiden, de zogenaamde clusters. Deze vijf clusters zijn gerelateerd aan de start- en landingsbanen van Schiphol (Polderbaan, Zwanenburgbaan, Kaagbaan, Aalsmeerbaan en Buitenveldertbaan). De Schiphol-Oostbaan is opgenomen in het cluster van de Buitenveldertbaan.

De brief is verstuurd naar de clusters Buitenveldertbaan, Aalsmeerbaan en Zwanenburgbaan. Dit zijn de clusters die meer hinder ondervinden door het afwijkend baangebruik tijdens het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan (cluster Buitenveldertbaan, Aalsmeerbaan), of juist minder hinder (cluster Zwanenburgbaan).

<sup>1</sup> NH Nieuws, 8 maart 2019 (<https://www.nhnieuws.nl/nieuws/241764/schiphol-stuurt>)

#### Vraag 4

Erkent u dat er ook buiten dit gebied klachten bestaan over Schiphol?

#### Antwoord 4

Ja. Ook buiten de 48 L<sub>den</sub> geluidcontour kunnen de omwonenden hinder ondervinden. In de recente jaarrapportage 2018 van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) – het informatiecentrum waar omwonenden terecht kunnen met al hun vragen en klachten over het vliegverkeer van, naar en op Schiphol – is ook te zien dat door omwonenden ook buiten de 48 L<sub>den</sub> geluidcontour meldingen worden gedaan.

#### Vraag 5

Heeft het versturen van deze brief effect op de wijze waarop klachten van omwonenden, zowel binnen als buiten het door Schiphol aangeschreven gebied, in behandeling worden genomen of een plaats krijgen in de statistieken over klachten?

#### Antwoord 5

Nee. Zoals gebruikelijk worden meldingen over het vliegverkeer bij BAS geregistreerd en verwerkt in de diverse rapportages die BAS gedurende het jaar uitbrengt. Omwonenden met vragen of klachten over het vliegverkeer krijgen persoonlijk antwoord van BAS. Het versturen van de brief heeft geen effect op deze werkwijze en vragen of meldingen naar aanleidingen van de brief worden op overeenkomstige wijze in behandeling genomen.

#### Vraag 6

Welke juridische procedures en vergunningen zijn er nodig geweest om de onderhoudswerkzaamheden mogelijk te maken waar deze brief betrekking op had?

#### Antwoord 6

Jaarlijks voert Schiphol, naast klein onderhoud en regulier onderhoud, groot baanonderhoud aan de start- en landingsbanen op Schiphol. Ieder jaar komt één van de banen aan de beurt voor het groot onderhoud. Dit jaar stond het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan op de planning. Op 17 december 2018 heeft Schiphol mij per brief gevraagd om in verband met dit groot onderhoud voor gebruiksjaar 2019 af te mogen wijken van de regels in het Luchthavenverkeerbesluit (LVB).

Op grond van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart kan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat vrijstelling van regels voor baan- en routegebruik verlenen en vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingpunten vaststellen, indien ten gevolge van groot onderhoud van een baan of een rijbaan, het normale gebruik van een luchthaven naar zijn oordeel ernstig wordt belemmerd. Het betreft gevallen waarin als gevolg van groot onderhoud een baan enige tijd niet gebruikt kan worden, waardoor het luchtverkeer op een andere wijze moet worden afgehandeld. De onderhavige regeling strekt daartoe.

Het Nationaal Ruimtevaart Laboratorium (NLR) heeft een contra-expertise uitgevoerd op de berekeningen voor de vervangende grenswaarden. Het NLR heeft geadviseerd om de door Schiphol aangevraagde vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingpunten toe te passen voor het gebruiksjaar 2019. De vrijstellingsregeling is door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) getoetst op uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid en fraudebestendigheid. De ILT heeft geconcludeerd dat de regeling uitvoerbaar, handhaafbaar en fraudebestendig is.

De regeling is vervolgens gepubliceerd in de Staatscourant op 5 februari 2019. Dit is de normale gang van zaken voor besluiten met betrekking tot werkzaamheden op Schiphol die leiden tot ander baangebruik.

#### Vraag 7

Wat was de aanleiding om, in tegenstelling tot het verleden, nu wel een grote groep mensen te informeren over onderhoudswerkzaamheden op Schiphol?

#### Antwoord 7

Schiphol heeft de ambitie om de informatievoorziening richting omwonenden uit te breiden en te verbeteren. Vandaar dat Schiphol heeft besloten om dit jaar alle inwoners van de clusters Buitenveldertbaan, Aalsmeerbaan en Zwanenburgbaan persoonlijk te informeren over het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan middels een brief. Dit zijn de inwoners die meer hinder ondervinden door het afwijkend baangebruik tijdens het groot onderhoud (Buitenveldertbaan, Aalsmeerbaan), of juist minder hinder (Zwanenburgbaan). In de brief worden omwonenden tevens uitgenodigd om zich te registreren voor een e-mailnotificatie. Deze notificatie maakt het mogelijk om omwonenden in de toekomst gericht (op postcode) te informeren over voor hen relevante informatie over baanonderhoud en afwijkend baangebruik door het jaar heen. Ook bij ongepland onderhoud. Bewoners die de brief hebben ontvangen, maar ook andere geïnteresseerden kunnen zich aanmelden via [www.schiphol.nl/onderhoud](http://www.schiphol.nl/onderhoud).

#### Vraag 8

Waarom wordt er in tijden van onderhoud niet gekozen voor minder vluchten op Schiphol, zodat de overlast niet hoeft toe te nemen?

#### Antwoord 8

Net zoals in het openbaar bus- en treinvervoer, maakt de luchtvaart gebruik van dienstregelingen. Dit betekent onder meer dat, ongeveer een half jaar voor de start van een nieuw seizoen, luchtvaartmaatschappijen moeten aangeven welke slots ze (opnieuw) nodig hebben om hun dienstregelingen uit te kunnen voeren. De continuïteit van deze dienstregelingen is essentieel om de netwerkqualiteit van Schiphol te borgen binnen de afgesproken milieugrenzen. Omdat Schiphol over meerdere start- en landingsbanen beschikt, kan de luchthaven ten tijde van (groot) onderhoud gebruik maken van andere start- en landingsbanen.

Onderhoud aan start- en landingsbanen is noodzakelijk om de veiligheid te waarborgen en onverwachte storingen te voorkomen. Schiphol streeft ernaar om de overlast voor omwonenden én voor reizigers tijdens onderhoud zoveel als mogelijk te beperken. Zo wordt de onderhoudsperiode zo kort als mogelijk gehouden door dag en nacht te werken, en bovendien werkzaamheden te bundelen. Ook is het onderhoud aan de Zwanenburgbaan zo vroeg mogelijk in het seizoen gepland om het drukke(re) zomerseizoen te vermijden.