

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

### 2215

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het gelijkwaardigheidscriteria in de Wet Luchtvaart* (ingezonden 2 maart 2023).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 11 april 2023). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2022–2023, nr. 1956.

#### Vraag 1

Erkent u dat in de Wet Luchtvaart (art. 8.7 en art. 8.17) geregeld is dat elk besluit volgend op het eerste Luchthaveninstellingsbesluit (LIB) en Luchthavenverkeersbesluit (LVB) een beschermingsniveau moet bieden aan de omgeving dat «gelijkwaardig is aan of beter is dan het niveau zoals dat geboden werd door het eerste besluit»?

#### Antwoord 1

De Wet luchtvaart vormt samen met onderliggende regelgeving, zoals het luchthavenverkeerbesluit (LVB) en luchthavenindelingbesluit (LIB) van Schiphol, een belangrijk kader voor de bescherming van de bevolking. Artikel 8.7, vierde lid en 8.17, zevende lid, van de Wet luchtvaart bepalen dat ieder volgend besluit voor de luchthaven Schiphol, volgend op het eerste LIB respectievelijk LVB, een beschermingsniveau moet bieden ten aanzien van externe veiligheid, geluidbelasting en lokale luchtverontreiniging, dat voor ieder van deze aspecten, gemiddeld op jaarbasis vastgesteld, per saldo gelijkwaardig is aan of beter is dan het niveau zoals dat geboden werd door het eerste besluit. Een dergelijke invulling voor een gelijkwaardige overgang is ook aangehouden voor de overgang van Planologische Kernbeslissing (PKB) naar de eerste besluiten onder de Schipholwet. In de *Wijzigingswet Wet luchtvaart inrichting en gebruik van de luchthaven Schiphol* uit 2003 staat dat de eerste luchthavenbesluiten LVB en LIB gericht zijn op gelijkwaardigheid met het beschermingsniveau van de PKB Schiphol en Omgeving. In overgangsbepalingen van de wijzigingswet waren randvoorwaarden opgenomen om te borgen dat de eerste besluiten enerzijds een gelijkwaardige bescherming als de PKB boden en anderzijds dat de luchtvaartsector de ruimte kreeg om binnen de gestelde grenzen het groeipotentieel van de luchthaven te ontwikkelen.

#### Vraag 2

Deelt u de mening dat de wet hier regelt dat nieuwe besluiten nooit een verslechtering van het beschermingsniveau mogen toestaan voor; externe veiligheid, geluidbelasting en lokale luchtverontreiniging? Zo nee, op basis waarvan?

#### Antwoord 2

Ja. Dit is bepaald voor wat betreft de luchthaven Schiphol. De regelgeving is erop gericht om te waarborgen dat het beschermingsniveau ten aanzien van (onder andere) geluidbelasting gelijkwaardig is aan of beter is dan het niveau zoals dat is geboden onder het eerste LVB voor Schiphol van 2004. Hiervoor zijn criteria voor gelijkwaardigheid afgesproken. Deze gelijkwaardigheidscriteria zijn «per saldo» gedefinieerd, hetgeen wil zeggen dat wanneer de geluidbelasting en resulterende effecten als hinder in het ene gebied afneemt, de geluidbelasting en hinder in andere gebieden tegelijkertijd toe kan nemen, zolang de criteria in het gehele gebied rond Schiphol niet worden overschreden. Dit is een keuze geweest van de wetgever<sup>1</sup>. Bij wijziging van het LVB voor Schiphol wordt nagegaan of nog wordt voldaan aan de wettelijke vereisten van bescherming van onder meer geluid, zoals vastgelegd in art. 8.17, zevende lid, Wet luchtvaart. Dat gebeurt door het bepalen van scenario's voor de nieuwe situatie.

#### Vraag 3

Wat is naar uw mening het eerste LIB en wat zijn voor elk van de luchthavens de eerste LVB's geweest?

#### Antwoord 3

Het eerste LIB is het LIB Schiphol van 26 november 2002<sup>2</sup> en het eerste LVB is het LVB Schiphol van 26 november 2002.<sup>3</sup>

Bij de regionale burgerluchthavens van nationale betekenis, waarvoor het Rijk het bevoegd gezag is<sup>4</sup>, is er geen sprake van een LIB en een LVB, maar van een luchthavenbesluit. Voorheen waren dit zogenoemde aanwijzingsbesluiten op grond van de Luchtvaartwet. Met de Wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML)<sup>5</sup> is bepaald dat deze aanwijzingsbesluiten vervangen moeten worden door luchthavenbesluiten. Voor Lelystad Airport is in 2015 een luchthavenbesluit vastgesteld<sup>6</sup>. Voor de luchthavens Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde dient dit nog te gebeuren. Wel zijn voor deze luchthavens omzettingsregelingen vastgesteld<sup>7</sup>. De omzettingsregelingen vormen een soort overgangsbesluiten waarmee het nieuwe stelsel van bepalingen voor luchthavens van RBML al van toepassing is geworden. Met de Kamerbrief van 23 december 2022<sup>8</sup> is de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van de procedures van de luchthavenbesluiten voor deze luchthavens en de ambitie om deze voor het einde van 2024 vast te stellen.

#### Vraag 4

Kent u de Wijzigingswet Wet luchtvaart (inrichting en gebruik van de luchthaven Schiphol) uit 2003 waar in artikel IX stond: «*Vanwege het streven naar een duurzame ontwikkeling moet verbetering plaatsvinden van de kwaliteit van het leefmilieu. Daartoe mag in de omgeving van Schiphol de situatie vanaf 2003 ten opzichte van 1990 niet verslechteren voor de parameters externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging en moet de situatie verbeteren voor luchtvaartgeluid, zoals vastgesteld in de Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving*»?

#### Antwoord 4

Ja. Zie ook het antwoord bij vraag 1.

<sup>1</sup> Stb. 2002, 592, p. 36–37

<sup>2</sup> Stb. 2002, 591

<sup>3</sup> Stb. 2002, 592

<sup>4</sup> Luchthavens Rotterdam, Maastricht, Eelde en Lelystad

<sup>5</sup> Wet Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens, Stb. 2008, 561.

<sup>6</sup> Stb. 2015, 130

<sup>7</sup> Stcrt 2012, 14 093 en Stcrt. 2013, 11 153, en 35 008

<sup>8</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 1025

Vraag 5

Klopt het dat hier in 2003 werd vastgelegd om voor omwonende te regelen dat hun leefomgeving niet verder zou verslechteren?

Antwoord 5

Ja, voor omwonenden in het algemeen. Het standstil en verbeterprincipe voor de parameters omgevingslawaai, externe veiligheid en luchtverontreinigende stoffen ziet op de regels en normen voor de kwaliteit van het leefmilieu in algemene zin bij Schiphol, niet op die van individuele omwonenden.

Vraag 6

Hoe moet de zin dat de situatie «vanaf 2003 ten opzichte van 1990 niet mag verslechteren» gelezen worden? Klopt het dat hier wordt gewezen op de waardes uit 1990 zoals opgenomen in de Planologische Kernbeslissing Schiphol (Pkb)?

Antwoord 6

De Wijzigingswet Wet luchtvaart bevatte artikelen waarin de overgang geregeld werd van het toen nog geldende PKB-stelsel naar de voor Schiphol eerste uitvoeringsbesluiten LVB en LIB. In de overgangsartikelen XI tot en met XIII van de wijzigingswet zijn voor ieder van de aspecten externe veiligheid, geluid en lokale luchtverontreiniging randvoorwaarden vastgelegd voor een gelijkwaardige overgang van het huidige naar het nieuwe stelsel voor Schiphol. Om inzicht te verschaffen in het beschermingsniveau zoals dat wordt geboden door het LVB 2003 en LIB 2003 ten opzichte van het in de PKB beschreven beschermingsniveau is een milieueffectrapport gemaakt. Voor volgende uitvoeringsbesluiten met betrekking tot Schiphol geldt dat deze gelijkwaardig moeten zijn aan de eerste uitvoeringsbesluiten, dus niet aan de PKB.

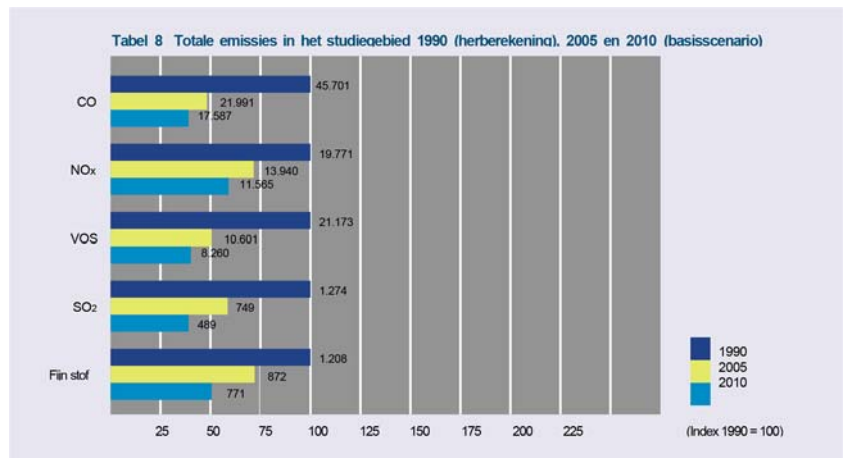
Vraag 7

Kunt u voor de stoffen binnen de parameter «luchtverontreiniging» aangeven wat volgens u het referentieniveau was van de emissies vanuit de luchtvaart voor de situatie 1990, 2003, Pkb en het eerste LVB?

Antwoord 7

De Wijzigingswet Wet luchtvaart (2002) bevat overgangsartikel XII. In dit overgangsartikel zijn de randvoorwaarden voor de (per saldo) gelijkwaardige overgang van het PKB stelsel naar het beoogde nieuwe stelsel opgenomen. Dit nieuwe stelsel bevat grenswaarden voor emissies van stoffen van het vliegverkeer op Schiphol. Voor het eerste luchthavenverkeerbesluit is daartoe bij het vaststellen van de grenswaarden voor emissies van stoffen door de luchtvaart en andere in de PKB genoemde sectoren, getoetst of deze een per stof (CO, NO<sub>x</sub>, VOS, SO<sub>2</sub> en PM10 (fijnstof)) aangegeven hoeveelheid niet overschreden. Bij die toetsing zijn verwachte technische ontwikkelingen, zoals vlootvernieuwing, in acht genomen. In het milieueffectrapport Schiphol 2003 is de vergelijking gemaakt van het beschermingsniveau geboden in het eerste besluit met het beschermingsniveau zoals dit ten aanzien van het vijfbanenstelsel is vastgelegd in de PKB. Uit de tabel 8, paragraaf 2.4 van het hoofdrapport van dit MER (*zie onderstaande figuur*), valt op te maken dat de concentraties van stoffen (luchtkwaliteit) in de woongebieden berekend voor de (op dat moment nog toekomstige) jaren 2005 en 2010 beneden de maximale waarden van referentiejaar 1990 van de PKB blijven.

**Tabel 8 Totale emissies in het studiegebied 1990 (herberekening), 2005 en 2010 (basisscenario)**



**Vraag 8**

Deelt u de mening dat eigenlijk de stoffen PM10 en de uitstoot van Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) ook zouden moeten worden meegenomen? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord 8**

Alle relevante aspecten voor de leefomgeving en gezondheid van omwonenden moeten worden meegenomen. Zoals in de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022 is opgenomen, wil het kabinet overstappen op sturen op normen, in lijn met de Luchtvaartnota 2020–2050, in de toekomst sturen op vermindering van negatieve effecten van de luchtvaart.<sup>9</sup> Hiervoor moet normstelling worden ontwikkeld, die steeds verder zal worden aangescherpt. Het kabinet wil voor Schiphol voor de normstelling de milieueffecten van het maximum van 440.000 vliegtuigbewegingen als bovengrens hanteren. Bij het ontwikkelen van de normstelling zal worden bezien welke luchtverontreinigende stoffen daarin worden opgenomen.

Vooruitlopend hierop is onder meer in de Kamerbrief van 22 december 2022 over de emissies door de luchtvaart aangegeven, dat momenteel wordt berekend welke ZZS-concentraties in de omgeving van de luchthavens Schiphol, Rotterdam The Hague Airport, Eindhoven Airport, Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde worden veroorzaakt door de emissies van het vliegverkeer op en van/naar deze luchthavens.<sup>10</sup> Ook heeft de Kamer op 30 maart jl. de TNO-notitie met emissieberekeningen ontvangen waarbij is aangegeven dat een beleidsverkenning wordt uitgevoerd naar specifieke maatregelen om mogelijke effecten te beperken.<sup>11</sup> Voor het formuleren van beleidsconclusies is het van belang om inzicht te hebben in concentraties en potentiële gezondheidseffecten. De Kamer zal over het vervolg in het derde kwartaal van 2023 worden geïnformeerd. Overigens wordt in het vigerende LVB al wel een grens gesteld aan de emissie van PM10.

**Vraag 9**

Kunt u – zo vergelijkbaar mogelijk – aangeven wat voor de luchtvaart voor elk van de luchtverontreinigende stoffen de emissie was over 2019, als zijnde het laatste jaar waarin Schiphol en andere luchthavens op normale capaciteit draaide?

<sup>9</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 432

<sup>10</sup> Kamerstuk 31–936, nr. 1022

<sup>11</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 1051

#### Antwoord 9

Op de site van de Emissieregistratie wordt jaarlijks gerapporteerd over de emissies van alle relevante Nederlandse bronnen.<sup>12</sup> Via de website zijn verschillende overzichten beschikbaar, waaronder van 2019. Bijgevoegd bij deze beantwoording is het resultaat opgenomen van de volgende invoer:

- Stoffen: alle stoffen
- Compartiment: lucht
- Locatie: Nederland
- Bron: Luchtvaart
- Jaar: 2019

#### Vraag 10

Kent u het document uit 2005 «Mainport Schiphol: beleidsinformatie achtergronddocument»<sup>13</sup> dat is opgesteld door o.a. het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken en waarin staat: «*Het blijkt dat de meeste emissies van het vliegverkeer, en daarmee de aan Schiphol toe te rekenen emissies, in de periode 1990–2004 fors zijn toegenomen (CO 57 procent, NO<sub>x</sub> 100 procent en PM10 26 procent).* (...)»

De berekeningen voor de jaren 2008 en 2012 geven aan dat de direct aan Schiphol toe te rekenen emissies in deze periode naar verwachting nog verder zullen toenemen ten opzichte van 2004, met name voor CO, NO<sub>x</sub> en PM10. Wanneer deze cijfers worden vergeleken met de toename in het aantal vliegbewegingen blijkt dat ook de gemiddelde emissie per vliegtuigbeweging toeneemt. Dit hangt samen met de toename van de gemiddelde grootte van de vliegtuigen die volgens de luchtvaartsector in de toekomst Schiphol aandoen. *Voorts kan het grootschalig toepassen van nieuwe zuinigere (stillere) vliegtuigmotoren met zeer grote stuwkracht in de toekomst leiden tot een relatief sterke stijging van de NO<sub>x</sub>-emissie.»?*

#### Antwoord 10

Ja.

#### Vraag 11

Herkent u het beeld van de sinds 1990 sterk toegenomen NO<sub>x</sub>-emissies van de luchtvaartsector op en om Schiphol zoals ook te vinden op data.emissieregistratie.nl?<sup>14</sup>

#### Antwoord 11

Ja. De gegevens in de Emissieregistratie laten een toename zien van de NO<sub>x</sub>-emissies door luchtvaart in de periode 1990–2019. De luchtvaart draagt ongeveer 0,1% bij aan de stikstofdepositie in de Natura2000-gebieden.

#### Vraag 12

Hoe ziet dat beeld er uit als, conform de NEC-richtlijn, ook emissies boven de 900m worden meegenomen?

#### Antwoord 12

Er zijn geen gegevens beschikbaar over de ontwikkeling van de NO<sub>x</sub>-emissies sinds 1990, door luchtvaart boven 900 meter. RIVM brengt in 2023 de NO<sub>x</sub>-emissies van vliegverkeer boven 3.000 voet in beeld en neemt deze mee in de landelijke Emissieregistratie. De eerstvolgende rapportage komt begin 2024 beschikbaar, met daarin de emissies over 2022<sup>15</sup>.

Hierbij moet worden benadrukt dat het inventariseren en rapporteren van de NO<sub>x</sub>-emissies boven 3.000 voet geen verplichting is. Tot dusverre rapporteert Nederland alleen de emissies die op grond van de NEC-richtlijn verplicht moeten worden gerapporteerd. Er is vanuit de NEC-richtlijn geen verplichting

<sup>12</sup> <https://data.emissieregistratie.nl/emissies/grafiek?s=snD1oDkQH>

<sup>13</sup> Kamerstuk 26 959, nr. 107, bijlage 1.

<sup>14</sup> <https://data.emissieregistratie.nl/emissies/grafiek?s=ttYycWsAp>

<sup>15</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/12/22/emissies-door-de-luchtvaart>

om emissies van vliegtuigen buiten de landings- en startcyclus (LTO-cyclus<sup>16</sup>) te rapporteren. Lidstaten kunnen dit wel vrijwillig doen in de vorm van een zogenoemd «memo-item<sup>17</sup>».

#### Vraag 13

Wat is uw reactie op de Raad van State die in 2005 een kritisch advies afgaf over het salderen tussen stoffen omdat bij die benadering een verslechtering van de concentratie van de ene stof wordt afgewogen tegen een verbetering in de concentratie van een andere stof? Bent u het met de kritiek eens? Zo nee, wilt u onderbouwen waarom niet?<sup>18</sup>

#### Antwoord 13

Het advies van de Raad van State uit 2005 richtte zich op het voorstel van wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen).<sup>19</sup> In dit wetsvoorstel zijn ook mogelijkheden voor saldering opgenomen (artikel 5.16, derde lid) en is aangegeven dat eventuele saldering binnen dezelfde stof dient plaats te vinden. Het gaat hierbij om saldering van concentraties van luchtverontreinigende stoffen. Een toename van PM<sub>10</sub> concentraties kan bijvoorbeeld niet worden gesaldeerd met een afname van NO<sub>2</sub> concentraties. Er is in het wetsvoorstel dus geen sprake van een mogelijkheid voor salderen tussen stoffen en op dit punt was de Raad van State dus ook niet kritisch over het wetsvoorstel.

#### Vraag 14

Welke invloed heeft dit salderen tussen stoffen op het gelijkwaardigheidscriteria uit de Wet Luchtvaart?

#### Antwoord 14

Zoals in het antwoord op vraag 13 aangegeven is er geen sprake van salderen tussen verschillende stoffen.

#### Vraag 15

Kunt voor de parameters «externe veiligheid» en «geluidbelasting» aangeven wat volgens u het referentieniveau was vanuit de luchtvaart voor de situatie 1990, 2003, Pkb en het eerste LVB?

#### Antwoord 15

De Wet luchtvaart stelt dat het beschermingsniveau ten aanzien van externe veiligheid, geluidbelasting en lokale luchtverontreiniging van elk volgend LVB, gelijkwaardig of beter is dan het niveau zoals geboden door het eerste besluit. Het eerste LVB is vastgesteld in 2003. Dit betekent dat de ontwikkeling van het verkeer moet passen binnen de bescherming die dit besluit biedt. Deze voorwaarde voor een gelijkwaardige of betere bescherming kent zijn oorsprong in het Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving (PASO) uit 1990. De besluiten die voortkomen uit het PASO, waarvan de belangrijkste de PKB Schiphol en Omgeving uit 1995 is, kunnen daarom als een referentie worden beschouwd. Het referentieniveau voor de situatie 1990, 2003, PKB en het eerste LVB is dus telkens hetzelfde.

#### Vraag 16

Kunt u – zo vergelijkbaar mogelijk – aangeven wat voor de luchtvaart voor externe veiligheid en geluidbelasting het niveau was in 2019 als zijnde het laatste jaar waarin Schiphol en andere luchthavens op normale capaciteit draaide?

<sup>16</sup> De landings- en startcyclus betreft, aansluitend bij de definitie van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), het taxiën na landing en voor vertrek, starten, opstijgen, aanvliegen en landen en alle andere manoeuvres van het vliegtuig die plaatsvinden beneden een hoogte van 3.000 voet (914 meter).

<sup>17</sup> Annex I bij de Emission Reporting Guidelines (ECE/EB.AIR/125) geeft het format waarmee landen hun emissies moeten rapporteren. Het memo-item is te vinden in regel 157 en 158 van het Excel bestand.

<sup>18</sup> Kamerstuk 30 489, nr. 4.

<sup>19</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-30489-4.pdf>

#### Antwoord 16

Er is niet één format waarin de gehele luchtvaart in Nederland rapporteert wat de gevolgen zijn van luchtverkeer voor de externe veiligheid en geluidbelasting in de omgeving van een luchthaven. Elke luchthaven, zowel civiele als militair, heeft zijn eigen vastgestelde normen waaraan het moet voldoen en daarom ook een eigen rapportage. De rapportages voor de civiele luchthavens gebruikt de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) vervolgens om haar taken uit te voeren en eventueel over te gaan tot handhaving. Over de resultaten van haar toezichthoudende taak doet de ILT periodiek verslag aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Voor Schiphol brengt de ILT twee keer per jaar een handhavingsrapportage uit met gegevens over het vigerende beleid, voor de regionale burgerluchthavens van nationale betekenis jaarlijks. Deze rapportages worden toegezonden aan de Kamer en gepubliceerd op de site van de ILT<sup>20</sup>. Op grond van de regelgeving voor de regionale burgerluchthavens van nationale betekenis zijn geen externe veiligheidsnormen opgenomen in de bestaande gebruiksvergunningen (omzettingsregelingen). Pas bij de vaststelling van een Luchthavenbesluit zullen er beperkingengebieden in verband met externe veiligheid ( $10^{-5}$  en  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontouren) worden opgenomen.

In de handhavingsrapportage van Schiphol voor 2019 staat ten aanzien van externe veiligheid en geluid het volgende (paragraaf 6.1 en 6.2), waarbij met «de norm» het referentieniveau uit voorgaande vraag wordt bedoeld.

*De externe veiligheid gaat over het risico voor omwonenden van Schiphol om door een vliegtuigongeval te overlijden. Als maat hiervoor hanteert de ILT het totale risicogewicht (TRG). De norm is dat dit TRG per gebruiksjaar niet meer dan 9,724 ton mag bedragen (zie artikel 4.1.1 van het LVB). De over het gebruiksjaar 2019 berekende TRG bedraagt 7,995 ton. Dat is 17,8% onder de norm. Dit betekent dat de TRG-norm in het gebruiksjaar 2019 niet overschreden is.*

De totale geluidbelasting wordt uitgedrukt in het totaal volume geluid (TVG). In de handhavingsrapportage van de ILT staat hierover het volgende:

*De norm is dat het TVG  $L_{den}$  per gebruiksjaar niet meer dan 63,46 dB(A) mag bedragen (zie artikel 4.2.1 van het LVB). De over het gebruiksjaar 2019 berekende TVG  $L_{den}$  bedraagt 62,53 dB(A). Omgerekend naar procenten is dat 19,3% onder de norm. Dit betekent dat de TVG  $L_{den}$  norm in het gebruiksjaar 2019 niet overschreden is.*

*De norm is dat het TVG  $L_{night}$  per gebruiksjaar niet meer dan 54,44 dB(A) mag bedragen (zie artikel 4.2.2 van het LVB). De over het gebruiksjaar 2019 berekende TVG  $L_{night}$  bedraagt 51,72 dB(A). Omgerekend naar procenten is dat 46,5% onder de norm. Dit betekent dat de TVG  $L_{night}$  norm in het gebruiksjaar 2019 niet overschreden is.*

Voor Schiphol geldt voorts dat in het LIB Schiphol beperkingengebieden zijn opgenomen die mede gebaseerd zijn op geluid- en externe veiligheidscontouren.

#### Vraag 17

Waarom is in de LVB voor Schiphol overgegaan op een relatieve uitstootnorm per tonnage startgewicht aangezien in de Wet Luchtvaart sprake was van een absolute begrenzing?

#### Antwoord 17

Met betrekking tot emissies wordt u verwezen naar het antwoord op vraag 7. Voor externe veiligheid is voor de gelijkwaardige overgang van PKB naar LVB getoetst aan het aantal woningen in de  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontour van het referentiejaar 1990. Zie ook het antwoord bij vraag 15. Vervolgens is het hierbij passende verkeersscenario gebruikt om de grenswaarde voor het Totaal Risicogewicht (TRG) te berekenen. Het TRG is een maat waarmee het totale risico van het vliegverkeer in een gebruiksjaar wordt weergegeven. Het is geen relatieve maat. Bij meer vliegtuigbewegingen, gemiddeld zwaardere vliegtuigen dan wel hogere ongevalsrisico's per vliegtuigbeweging, zal het TRG toenemen.

<sup>20</sup> Handhavingsrapportages luchthavens | Toezicht luchtvaart | Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) (ilent.nl)

#### Vraag 18

Heeft er volgens u, sinds de introductie van de Wijzigingswet Wet luchtvaart (inrichting en gebruik van de luchthaven Schiphol) en/of sinds de instelling van de eerste LIB en LVB, bij een van de luchthavens een verslechtering plaatsgevonden op een van de punten externe veiligheid, geluidbelasting of lokale luchtverontreiniging?

#### Antwoord 18

Voor Schiphol is dit dus niet het geval. Binnen de gestelde grenzen voor geluid, externe veiligheid en stoffen en gegeven verbeteringen als strikt preferent baangebruik en vlootvernieuwing was er in de afgelopen 20 jaar ruimte voor groei van het aantal vluchten op Schiphol. Dat heeft in bepaalde woongebieden lokaal wel tot verslechtering kunnen leiden in de zin van meer geluidbelasting dan in 2003 in die gebieden, echter zonder dat daarbij grenzen, die de maximum toelaatbare situatie aangeven, zijn overschreden. De Wijzigingswet heeft betrekking op de luchthaven Schiphol. De bepalingen zijn niet van toepassing op de regionale burgerluchthavens van nationale betekenis. Zoals in het antwoord op vraag 3 aangegeven geldt voor deze luchthavens sinds 2009 het wettelijk kader van RBML.

#### Vraag 19

Herkent u in dit dossier het «shifting baseline syndrome» – zijnde het fenomeen waarbij opeenvolgende generaties onderschatten hoezeer de natuur is verslechterd of de vliegoverlast gestaag is toegenomen omdat elke generatie de situatie waarin zij zijn opgegroeid als «normaal» uitgangspunt neemt?

#### Antwoord 19

Nee. Het kabinet heeft ten aanzien van Schiphol wel vastgesteld dat het belangrijk is om een nieuwe balans te vinden tussen het belang van een internationale luchthaven voor Nederland en de kwaliteit van de leefomgeving, specifiek voor omwonenden. In de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni jl. zijn maatregelen aangekondigd om de negatieve externe effecten van de luchtvaart voortdurend te verminderen. Het kabinetsbesluit wordt uitgewerkt langs drie sporen. Hierover wordt de Kamer onder andere in de periodieke voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol geïnformeerd.

#### Vraag 20

In de beantwoording van onze eerdere schriftelijke vragen [Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2022–2023, nr. 931 en 1459] over het Groot Onderhoud Schiphol geeft u aan dat Schiphol voor 15 februari 2023 de Passende Beoordeling aan zal vullen maar kunt u de Kamer laten weten of Schiphol dit heeft gedaan? Kunt u de Passende Beoordeling inclusief de complete vergunningaanvraag aan de Kamer verstrekken?

#### Antwoord 20

Schiphol heeft uitstel gekregen en heeft op 17 maart jl. de aanvulling van de vergunningaanvraag met de ontbrekende informatie aangeleverd. Het bevoegd gezag zal de aangeleverde informatie beoordelen. Deze aanvullende informatie betreft ook de effecten van het groot baanonderhoud als onderdeel van de passende beoordeling. Zoals eerder aan de Kamer aangegeven, wordt de gehele vergunningaanvraag met bijbehorende stukken gedeeld met de Kamer nadat deze zijn getoetst door het bevoegde gezag en een besluit op de vergunningaanvraag is genomen.



**BIJLAGE: OVERZICHT EMISSIES 2019**

Eenheid: Kiloton  
Compartment: Lucht  
Locatie: Nederland  
Bron: Luchtvaart

---

Ammoniak	0,0001
Anthraceen	0
Antimoonverb. (als Sb)	0,0001
Arseenverb. (als As)	0
Benzeen	0,007
Benzo(a)Pyreen	0
Benzo(b)Fluorantheen	0
Benzo(k)Fluorantheen	0
Cadmiumverb. (als Cd)	0
Chroomverb. (als Cr)	0
Dioxinen (PCDD/PCDF, I-TEQ)	0
Distikstofoxide	0,03
Elementair koolstof (EC2.5)	0,01
Etheen	0,06
Fijnstof (PM10)	0,05
Fijnstof (PM2,5)	0,04
Fluorantheen	0
Formaldehyde	0,05
Halogeenverb.org.	0
Indeno (1,2,3-c,d)Pyreen	0
Koolstofdioxide	915,43
Koolstofmonoxide	4,45
Koperverb. (als Cu)	0,0003
Loodverb. (als Pb)	0,0007
Methaan	0,005
NMVOS	0,52
Naftaleen	0,002
Nikkelverb. (als Ni)	0
PAK (4 van PRTR)	0
Seleenverb. (als Se)	0
Stikstofoxiden (als NO <sub>2</sub> )	4,12
Styreen	0,001
Tolueen	0,005
VOS	0,52
Zinkverb. (als Zn)	0,0002
Zwavel	0,0001
Zwaveloxiden (als SO <sub>2</sub> )	0,28

---