

Van: Frank Menger

Datum: donderdag 25 januari 2018 16:10:36

Bijlagen: [reactie-op-vragen-van-het-lid-graus-over-de-economische-effecten-van-het-volumeplafond-op-schiphol.pdf](#)
[voorhangprocedure-wijziging-luchthavenverkeerbesluit-schiphol-in-verband-met-maximum-aantal-nachtvluchten.pdf](#)
[wijziging-luchthavenverkeerbesluit-schiphol-in-verband-met-maximum-aantal-nachtvluchten.pdf](#)

Geachte leden van de raden en Staten,

Aangezien de luchthaven Schiphol weggezet wordt als van 'nationaal belang' dan is het toch vreemd dat feitelijk voor het Rijk het denken ophoudt hierover in de provincie Flevoland? Dit is ook politiek gezien uw belang gezien de consequenties van bepaalde beslissingen die op termijn plaats gaan vinden bij het Rijk.

Dit ook in context hoe het Rijk het overleg met de sector 'Luchtvaart' vorm geeft. Dit is een exclusieve Schipholtafel waarbij uw eigendom Groningen Airport Eelde niet aan tafel zit. Evenals uw bestuurder vanuit een andere hoek actief deelnemer is in dit overleg. De casus Lelystad brengt ook beweging in het luchtruim boven onze provincie en dit gaat tevens gevolgen hebben voor Groningen Airport Eelde. Want wijzigingen bij Schiphol hebben ook directe invloed boven Groningen Airport Eelde. Daarbij kan ook vanuit deze positie meer aandacht gevraagd worden voor de verwaarloosde landzijde van Schiphol met betrekking tot internationale bereikbaarheid per snelle trein via Groningen?

Hoe zorgt u dat u op de juiste schriftelijke wijze geïnformeerd blijft hierover ook binnen de context verbonden partij Groningen Airport Eelde binnen de commissie waaronder dit dossier valt in uw huis? Zodat u kans krijgt uw opinie te delen met het college van gedeputeerde Staten of het college van B&W? Gaat dit ook gevolgen hebben voor het nieuwe luchthavenbesluit voor Groningen Airport Eelde?

Met vriendelijke groet,

Frank Menger

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IENW/BSK-2018/17931

Datum 23 januari 2018
Betreft Reactie op vragen van het Lid Graus over de economische
effecten van het volumeplafond op Schiphol

Geachte voorzitter,

Het Lid Graus (PVV) heeft verzocht om een reactie op zijn geuite zorgen over de economische gevolgen van het volumeplafond op Schiphol, dit naar aanleiding van recente mediaberichtgeving. In deze berichtgeving (bijvoorbeeld in het artikel 'Schiphol zit bijna aan maximum vluchten' uit De Telegraaf van 14 december 2017) wordt aangegeven dat het volumeplafond van 500.000 vliegtuigbewegingen tot en met 2020 zal resulteren in schaarste in capaciteit en daarmee mogelijk een nadelig effect zal hebben op de concurrentiepositie van Schiphol.

De berichtgeving haalt het recente rapport van SEO 'Economische effecten Schiphol' aan. Dit rapport is uitgevoerd in opdracht van de Provincie Noord-Holland. Hoewel de precieze effecten van de capaciteitschaarste op Schiphol niet in kaart zijn gebracht, concluderen de onderzoekers dat het vanuit economisch oogpunt wenselijk is om voldoende ontwikkelruimte op Schiphol te behouden. Uit het onderzoek kan worden afgeleid dat op langere termijn de meest prijsgevoelige marktsegmenten met een afname te maken kunnen krijgen. Wel is het belangrijk om op te merken dat Schiphol in de evaluatie van de gebruiksprognose 2016 aangeeft dat luchtvaartmaatschappijen mogelijk al hebben geanticipeerd op het volumeplafond van 500.000 vliegtuigbewegingen in 2020, door de toekomstige groei voor een deel naar voren te halen en al in 2016 meer slots aan te vragen.

Het economische belang van Schiphol is evident. Dit geldt met name voor het hub- en mainportgebonden verkeer. Het tijdelijk beperken van het aantal vliegtuigbewegingen kan effect hebben op de kwaliteit en omvang van het uitgebreide netwerk van luchtverbindingen op Schiphol. Verslechtering van de netwerkqualiteit kan negatieve gevolgen hebben voor aantrekkelijkheid van Schiphol en Nederland als vestigingsplaats voor internationaal opererende bedrijven, investeringen en de werkgelegenheid. Dit benadrukt het belang van het realiseren van capaciteit op de luchthaven Lelystad. Daardoor kan niet-mainportgebonden verkeer van Schiphol worden geacommodeerd, waardoor op Schiphol ruimte ontstaat voor verdere ontwikkeling van het mainportgebonden verkeer.

De afspraak van het volumeplafond van 500.000 vliegbewegingen per jaar op Schiphol tot en met 2020 komt voort uit het Aldersakkoord. Het kabinet houdt zich aan deze afspraken. Groei boven de 500.000 vliegbewegingen voor 2021 is dus niet aan de orde. De komende periode wordt benut om te onderzoeken of randvoorwaarden ten aanzien van veiligheid, hinderbeperking en operationele capaciteit worden geborgd bij verdere groei. Hier heb ik u over bericht in mijn brief over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol (Kamerstuk 29665-250) van december jl. Wanneer deze feitenbasis gereed is zal de Omgevingsraad Schiphol zich op mijn verzoek buigen over o.a. het vraagstuk van de ontwikkeling van Schiphol na 2020.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2018/17931

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Kenmerk
IenM/BSK-2017/306959

Bijlage(n)

1

Datum 16 januari 2018
Betreft Voorhangprocedure wijziging Luchthavenverkeerbesluit
Schiphol in verband met maximum aantal nachtvluchten

Geachte voorzitter,

Onder verwijzing naar de voorhangprocedure op grond van artikel 8.24 Wet
luchtvaart zend ik u bijgaand het ontwerpbesluit tot wijziging van het
Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) in verband met de vaststelling van een
maximum aantal voor nachtvluchten op de luchthaven Schiphol.

In het ontwerpbesluit wordt een maximum aantal van 32.000 nachtvluchten
handelsverkeer vastgelegd. Hiermee wordt voorkomen dat meer nachtvluchten op
Schiphol plaatsvinden dan afgesproken aan de Alderstafel. Deze wijziging loopt
vooruit op de wijziging van het LVB in verband met het nieuwe normen- en
handhavingstelsel Schiphol (NNHS), waarbij een grenswaarde van 500.000
vliegtuigbewegingen handelsverkeer voor de periode tot en met 2020 zal worden
vastgesteld voor de totale capaciteit van de luchthaven met het oog op de
geluidbelasting en veiligheid.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

WIJ WILLEM ALEXANDER,
BIJ DE GRATIE GODS,
KONING DER NEDERLANDEN,
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

Besluit van

tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met de vaststelling van een maximum aantal voor nachtvluchten op de luchthaven Schiphol

Op de voordracht van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenM/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;
Gelet op de artikelen 8.15 en 8.17 van de Wet luchtvaart;
De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr.);
Gezien het nader rapport van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenM/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol wordt als volgt gewijzigd.

A

In artikel 1 wordt onder vervanging van de punt aan het einde van onderdeel m door een puntkomma, na onderdeel m een onderdeel toegevoegd dat als volgt luidt:

n. handelsverkeer: verkeersvluchten van luchtvaartmaatschappijen die open staan voor individuele boekingen voor passagiers, vracht of post, en die betreffen: geregelde vluchten, zijnde lijnvluchten of commerciële vluchten uitgevoerd op een vaste route volgens een gepubliceerde dienstregeling, en niet-geregelde vluchten, zijnde chartervluchten in het passagiers- en vrachtvervoer of commerciële vluchten met een ongeregeld karakter.

B

Na artikel 4.2.3 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 4.2.3a:

Op de luchthaven Schiphol vinden maximaal 32.000 vliegtuigbewegingen met handelsverkeer per gebruiksjaar plaats in de periode van 23.00 uur tot 7.00 uur.

ARTIKEL II

De Tijdelijke regeling volumeplafond nachtvluchten Schiphol wordt ingetrokken.

ARTIKEL III

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen deel

1. Aanleiding

Het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor de luchthaven Schiphol (NNHS) gaat uit van strikt preferentieel baangebruik en maximale aantallen vliegtuigbewegingen (vtb) handelsverkeer voor het etmaal en de nacht. Om dit stelsel van een wettelijke grondslag te voorzien is de Wet luchtvaart gewijzigd (Stb. 2016, 119; hierna: de wet). Het NNHS kan in werking treden als ook het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) is gewijzigd. De wijziging van het LVB in verband met het NNHS (LVB NNHS) is in voorbereiding. In het LVB NNHS zullen de maximale aantallen vliegtuigbewegingen voor handelsverkeer worden opgenomen voor het etmaal en voor de nacht en zal het strikt preferentieel baangebruik worden vastgelegd.

Vooruitlopend op de inwerkingtreding van deze wijzigingen van de Wet luchtvaart en het LVB in verband met het NNHS wordt op Schiphol al volgens de regels van het strikt preferentieel baangebruik gevlogen. Bij brief van 29 november 2016 heeft de Omgevingsraad Schiphol (ORS) aangegeven het wenselijk te achten dat op korte termijn het maximum aantal nachtvluchten van 32.000 vtb handelsverkeer tijdelijk in regelgeving wordt verankerd. Ik heb hierop positief gereageerd bij brief aan de Tweede Kamer van 21 december 2016¹, waarin ik heb gesteld het wenselijk te achten te verzekeren dat in ieder geval de maximale grens van 32.000 nachtvluchten handelsverkeer wordt geborgd.

2. Inhoud wijziging

In de onderhavige wijziging van het LVB is het maximum aantal van 32.000 nachtvluchten handelsverkeer vastgelegd vooruitlopend op de inwerkingtreding van de wijziging van de wet en het LVB in verband met het NNHS. Het volumeplafond voor de nacht is geen begrenzing van de capaciteit van de luchthaven maar van het aantal nachtvluchten met het oog op de geluidshinder.

Om de werking van het nachtplafond in de praktijk te testen is op 1 november 2017 de Tijdelijke regeling volumeplafond nachtvluchten Schiphol in werking getreden. Deze regeling bevat vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de nacht (L_{night}) in de handhavingpunten die passen bij 32.000 vtb handelsverkeer in de nacht. De grenswaarden vertalen zich op basis van dit aantal vtb via de capaciteitsdeclaratie in het aantal slots. In de capaciteitsdeclaratie en de praktijk van de slotsuitgifte dient hiermee rekening te worden gehouden. Doel van de regeling is dat het sturingsinstrumentarium van de slotcoördinator en de sector kan worden getest ten aanzien van het terugbrengen van het aantal (historische) slots, het omgaan met ongeplande vluchten en nachtslots die tot dagbewegingen leiden (en vice versa) en incidenten. Ook kan worden beoordeeld of er uitvoeringstechnische problemen zijn en of ten behoeve van de inwerkingtreding van het maximum aantal nachtvluchten in het NNHS nog nadere maatregelen nodig zijn.

Tot de inwerkingtreding van de bovengenoemde wijzigingen van de Wet luchtvaart en het LVB NNHS (en na afloop van de hiervoor genoemde tijdelijke regeling met vervangende grenswaarden) gelden de oorspronkelijke handhavingpunten L_{night} , zoals

¹ Kamerstukken II 2016/2017, 29 665, nr. 235

opgenomen in bijlage 3 bij het LVB naast het maximum aantal vtb handelsverkeer voor de nacht. De grenswaarden Lden voor een etmaal in de handhavingspunten en het Totaal Volume Geluid voor het etmaal en voor de nacht (TVG) blijven ook van kracht.

Ten aanzien van de naleving van dit besluit geldt de zorgplicht van de sectorpartijen gezamenlijk (art. 8.18 Wet luchtvaart). De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) beoordeelt op basis van gegevens van de sector of het maximum aantal van 32.000 nachtvluchten handelsverkeer is overschreden of dreigt te worden overschreden. Hiertoe overlegt de exploitant van de luchthaven maandrapporthages aan de ILT over de ontwikkeling van het feitelijke aantal nachtvluchten handelsverkeer en het verwachte aantal nachtvluchten handelsverkeer aan het einde van het gebruiksjaar, om vast te kunnen stellen of de sector tijdig eventuele sturingsmaatregelen heeft genomen om een overschrijding van het maximum aantal nachtvluchten handelsverkeer te voorkomen. Door middel van een wijziging zullen de methode voor de registratie van de 32.000 en de verplichting tot registratie en melding aan de ILT in de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol worden opgenomen.

Met de onderhavige wijziging van het LVB wordt niet vooruitgelopen op de nog lopende discussie in de ORS over het maximum aantal nachtvluchten. De ORS is in de adviesaanvraag van 14 maart 2016 over de toekomstbestendigheid van het NNHS nadrukkelijk verzocht hierover zijn opvatting te geven. Indien op basis van het advies van de ORS door het kabinet wordt besloten een ander maximum aantal nachtvluchten in te voeren, wordt dit aantal alsnog verlaagd in de wijziging van het LVB voor het NNHS.

3. Effecten

Het maximum aantal van 32.000 vtb handelsverkeer voor de nacht is overeenkomstig het plafond zoals opgenomen in de wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de invoering van het NNHS. De effecten van het NNHS staan beschreven in de memorie van toelichting bij deze wetswijziging².

Gelijkwaardigheidscriteria

Volgens de Wet luchtvaart (artikel 8.17, zevende lid) dient elk besluit volgend op het eerste luchthavenverkeerbesluit, een beschermingsniveau ten aanzien van externe veiligheid, geluidbelasting en lokale luchtverontreiniging te bieden 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. Het in dit besluit opgenomen maximum aantal van 32.000 vtb handelsverkeer voor de nacht is een vermindering van het aantal vtb handelsverkeer in de nacht dat tot nu toe kon worden gevlogen. Hiermee wordt voldaan aan de criteria voor gelijkwaardigheid.

Externe veiligheidsrisico

Het besluit heeft geen gevolgen voor de ligging van de risicocontouren voor externe veiligheid en de grenswaarde voor het Totaal Risico Gewicht (TRG).

Ruimtelijke effecten

Het besluit heeft geen significante effecten op de gebieden die voor ruimtelijke ordening relevant zijn.

Lokale luchtkwaliteit

² Kamerstukken II 2014-2015, 34 098, nr. 3

Het besluit betekent een vermindering van het aantal vtb handelsverkeer in de nacht. Er is overeenkomstig geen negatief effect op de lokale luchtkwaliteit.

Klimaatgassen

Het besluit leidt niet tot meer uitstoot van klimaatgassen.

4. Milieueffectentoets en bedrijfseffectentoets

Het in dit besluit opgenomen maximum aantal van 32.000 vtb handelsverkeer voor de nacht is een vermindering van het aantal vtb handelsverkeer in de nacht dat tot nu toe kon worden gevlogen. Derhalve zijn er geen negatieve milieueffecten als gevolg van dit besluit.

Het maximum aantal van 32.000 vtb handelsverkeer voor de nacht is reeds in 2008 aan de Alderstafel afgesproken en in 2013 nogmaals aan de Alderstafel bekrachtigd door onder andere de luchtvaartsector. Als er al bedrijfseffecten zouden zijn, zijn die reeds in dat kader aan de orde geweest. Daarnaast heeft de luchtvaartsector ruim de tijd gehad om op dit maximum te kunnen anticiperen. Op basis van deze constatering is besloten geen milieueffectentoets en bedrijfseffectentoets uit te laten voeren.

Het besluit is door de ILT getoetst op uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid en fraudebestendigheid.

5. Totstandkomingsprocedure

Omgevingsraad Schiphol (ORS)

Het ontwerpbesluit is voor advies voorgelegd aan de ORS.
p.m. uitkomst

Inspraakprocedure

Conform artikel 8.24 van de Wet luchtvaart heeft het ontwerpbesluit van xx tot en met xx ter inzage gelegen en is de gelegenheid geboden tot het indienen van zienswijzen door een ieder.
p.m. uitkomst

Voorhangprocedure

Gelijktijdig met de inspraakprocedure is het ontwerpbesluit overeenkomstig artikel 8.24 van de Wet luchtvaart op xx toegezonden aan beide Kamers der Staten-Generaal.
p.m. uitkomst

Artikelsgewijze toelichting

ARTIKEL I

Onderdeel A

De definitie van het begrip handelsverkeer uit de Tijdelijke regeling volumeplafond nachtvluchten Schiphol is aan het LVB toegevoegd.

Onderdeel B

Op basis van artikel 8.17 Wet luchtvaart bevat het luchthavenverkeerbesluit regels en grenswaarden omtrent het luchthavenluchtverkeer voor zover die regels noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid, de geluidbelasting, de lokale luchtverontreiniging en de geurbelasting. Ten gevolge van het onderhavige besluit is in het LVB met het oog op de geluidbelasting een maximum aantal van 32.000 vtb handelsverkeer in de nacht opgenomen. Deze wijziging loopt vooruit op de wijziging van het LVB voor het NNHS, waarbij een grenswaarde van 500.000 vtb handelsverkeer zal worden vastgesteld voor de totale capaciteit van de luchthaven met het oog op de geluidsbelasting en veiligheid. Om die capaciteitsbegrenzing mogelijk te maken dient eerst de in paragraaf 1 bedoelde wijziging van de Wet luchtvaart (Stb. 2016, 119) in werking te treden. Het volumeplafond voor de nacht is geen begrenzing van de capaciteit van de luchthaven maar van het aantal nachtvluchten met het oog op de geluidsbelasting. Dit nachtplafond kan daarom reeds op basis van het huidige artikel 8.17 Wet luchtvaart worden vastgesteld.

ARTIKELEN II en III

Het besluit treedt in werking op de dag na publicatie in het Staatsblad. Het vaste verandermoment voor algemene maatregelen van bestuur van 1 januari en 1 juli wordt niet aangehouden, omdat omwonenden gebaat zijn bij spoedig inwerkingtreding van het besluit. De Tijdelijke regeling volumeplafond nachtvluchten Schiphol wordt op hetzelfde tijdstip ingetrokken. Hierdoor 'herleven' de grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingpunten die zijn opgenomen in het LVB. Omdat deze hoger dan de grenswaarden in de tijdelijke regeling is geen overgangsrecht nodig.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga