

AH 1746
2020Z24516

Antwoord van minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de [staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat](#) (ontvangen 17 februari 2021)

Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2020-2021, nr. 1244

Vraag 1

Kent u het bericht dat in 2019 slechts acht mensen verantwoordelijk waren voor 75.000 van de klachten over Schiphol? ¹

Antwoord 1

Ja, ik heb kennisgenomen van het bericht. Bij de beantwoording van de onderhavige Kamervragen wordt gesproken over klachten in de gangbare, niet-juridische zin van het woord en daarmee niet in de betekenis die de Algemene wet bestuursrecht (Awb) er aan toekent.

Vraag 2

Kunt u aangeven hoe meldingen van overlast van zowel vliegtuigen als van het spoor geregistreerd worden?

Antwoord 2

Luchtvaart

Meldingen en vragen als gevolg van overlast van het vliegverkeer op Schiphol kunnen door het meldpunt voor Schiphol, het Bewonersaanspreekpunt Schiphol (BAS), op een aantal manieren worden geregistreerd.

Ten eerste via de telefoon. Het meldpunt is zeven dagen per week bereikbaar van 9.00-17.00 uur. Ten tweede via de e-mail. Ook kan een melder zijn klacht registreren via het online registratiesysteem van het meldpunt nadat eenmalig een account is aangemaakt. Tot slot kunnen omwonenden via een brief of fax melding maken van de ervaren hinder van het vliegverkeer op Schiphol.

¹ Website Up in the Sky, 5 december 2020 (<https://www.upinthesky.nl/2020/12/05/8-mensen-verantwoordelijk-voor-75-000-klachten-schiphol/>)

Voor de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport, Eindhoven Airport, Groningen Airport Eelde, Lelystad Airport zijn er lokaal meldpunten waar omwonenden terecht kunnen met klachten (meldingen en vragen) over de hinder die wordt veroorzaakt door het vliegverkeer op die regionale luchthavens. Deze zijn lokaal ingericht door de betrokken instanties (b.v. de Milieudienst Rijnmond voor Rotterdam). Ook bij het ministerie van Defensie kunnen meldingen binnen komen als gevolg van hinder van militair vliegverkeer.

Spoor

Het merendeel van de klachten over geluidshinder van treinen komt binnen bij ProRail, de beheerder van het spoor. ProRail registreert deze klachten in een overzicht waar vragen en klachten gebundeld worden. ProRail stuurt de indiener een antwoord. IenW ontvangt ook klachten over geluidshinder door treinen, maar veel minder dan ProRail. De klachten worden geregistreerd. Elke indiener van een klacht krijgt een antwoord en bij deze beantwoording wordt ook ProRail betrokken.

Vraag 3

Wilt u daarbij aangeven welke instantie de meldingen registreert en wat vervolgens met de meldingen gedaan wordt?

Antwoord 3

Luchtvaart

Het Bewonersaanspreekpunt Schiphol (BAS) registreert, beantwoordt en analyseert klachten/meldingen en vragen van omwonenden die betrekking hebben op het vliegverkeer op Schiphol. BAS gebruikt de meldingen/klachten om de hinder nauwkeurig in kaart te brengen. BAS doet onderzoek op basis van de binnengekomen meldingen/klachten naar baan- en route gebruik, koppelt meldingen aan vliegbewegingen en maakt klachtenanalyses. Op basis hiervan maakt BAS periodiek rapportages en doet aanbevelingen richting Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. In deze rapportages kan BAS eventuele trends in de klachtenpatronen signaleren en aanduiden. Op die manier zorgt BAS voor verbinding tussen de omgeving van Schiphol en de luchtvaartsector. De BAS jaarrapportage wordt gepresenteerd in de Omgevingsraad Schiphol (ORS). De klachtenrapportages van de meldpunten voor de regionale luchthavens worden besproken in de betreffende Commissies Regionaal Overleg (CRO's). De rapportages worden betrokken bij het uitwerken van hinder beperkende maatregelen.

Spoor

Klachten van overlast van het spoor komen zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2 overwegend binnen bij ProRail, de beheerder van het spoor. Daarnaast ontvangt ook IenW klachten. Beide organisaties registreren deze klachten in overzichten en sturen de indieners een antwoord.

Vraag 4

Kunt u aangeven wat de afgesproken processen zijn bij registratie van klachten en wie verantwoordelijk zijn voor die processen?

Antwoord 4

Luchtvaart

Klachten/meldingen die bij BAS binnenkomen worden geregistreerd en zelfstandig afgehandeld door dit meldpunt zoals beschreven in antwoord 2 en 3. LVNL ontvangt van omwonenden ook meldingen/klachten of vragen over de afhandeling van het vliegverkeer. Verder komen er ook bij het ministerie van IenW en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) vragen, klachten/meldingen over het vliegverkeer van omwonenden binnen. Deze worden zelfstandig door genoemde partijen afgehandeld, zo nodig in overleg met BAS en LVNL daar waar voor de beantwoording van de vragen nadere informatie nodig is op basis van bijvoorbeeld een analyse van radartracks. Klachten en meldingen die bij Schiphol binnenkomen worden doorgestuurd naar BAS.

Spoor

Klachten over geluidshinder van treinen komen overwegend binnen bij ProRail en worden volgens vaste interne processen afgehandeld. Ook bij IenW komen klachten binnen. Voor de afhandeling van deze klachten zijn interne procesafspraken gemaakt. Het ministerie beantwoordt vragen of klachten over het gevoerde *beleid* en ProRail vragen en klachten over de *uitvoering* van dat beleid. Over de afhandeling vindt regelmatig afstemming plaats tussen ProRail en IenW. Zowel ProRail als IenW hechten aan een zorgvuldige klachtafhandeling. Beide organisaties besteden hier veel aandacht aan. De klachten worden door ProRail getoetst aan de kaders uit de wet- en regelgeving, zoals de Wet milieubeheer (geluidskaders) en de Spoorwegwet (veiligheidskaders).

Vraag 5

Kunt u aangeven wat de rol is van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en wat de rol van het ministerie is?

Antwoord 5

Luchtvaart

Uitgangspunt van het Rijk is dat de luchthaven en/of andere regionale belanghebbenden de klachtenafhandeling organiseert. Zoals onder vraag 2 beantwoord, vindt de klachtenbehandeling voor Schiphol plaats door BAS. Bij de luchthavens van nationale betekenis zijn eigen meldpunten (klachtenbureaus), bijvoorbeeld DCMR bij Rotterdam. Het ministerie beantwoordt vragen die bij het ministerie zelf worden ingediend.

Die hebben vooral betrekking op het beleid dat door het ministerie is ontwikkeld voor de luchthaven Schiphol. De ILT krijgt vragen en meldingen die betrekking hebben op de handhaving van bijvoorbeeld vlieghoogtes en afwijkingen van vliegroutes. Deze vragen worden door de ILT beantwoord nadat de betreffende vluchten onderzocht zijn. Als sprake is van een overtreding, dan treedt de ILT handhavend op.

Spoor

Het ministerie wordt vaak aangesproken door omwonenden van het spoor. Volgens werkafspraken die zijn gemaakt tussen ProRail en het ministerie beantwoordt het ministerie vragen of klachten over het gevoerde *beleid* en behandelt ProRail vragen en klachten over de *uitvoering* van dat beleid.

Bijvoorbeeld vragen over de uitvoering van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJP) op lokaal niveau worden beantwoord door ProRail.

De Inspectie Leefomgeving en Transport heeft een toezichthoudende en handhavende rol wat betreft de bestaande wet- en regelgeving. Ook bij de ILT komen meldingen binnen, vooral als beantwoording door ProRail of het ministerie niet het gewenste resultaat heeft opgeleverd voor omwonenden. In dat geval gaat de ILT na of er juist is gehandeld door het ministerie en/of ProRail. Wanneer blijkt dat de wettelijke norm is overtreden, treedt de ILT handhavend op.

Vraag 6

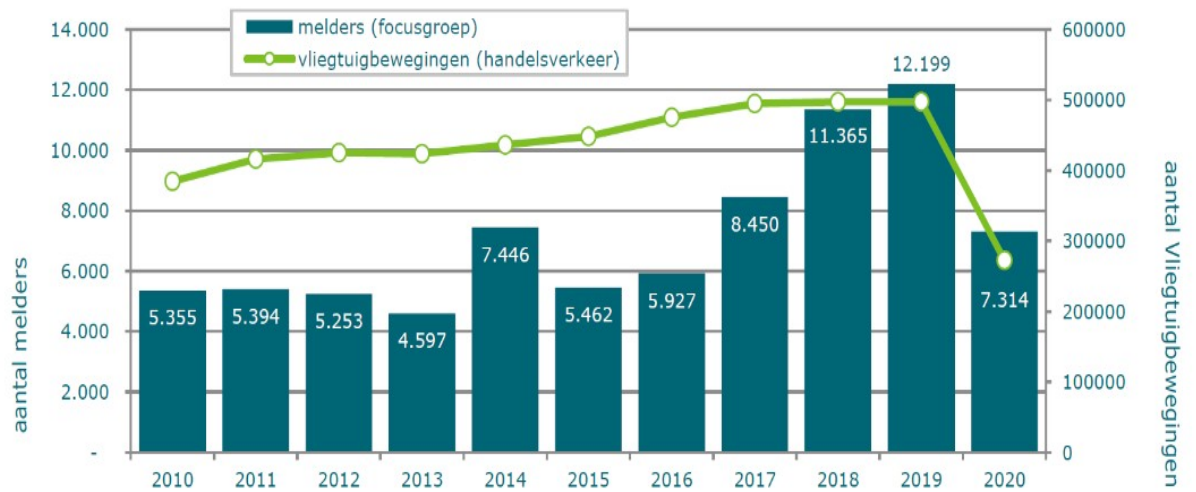
Kunt u aangeven wat de trend is van het aantal meldingen van overlast van zowel vliegtuigen als spoor?

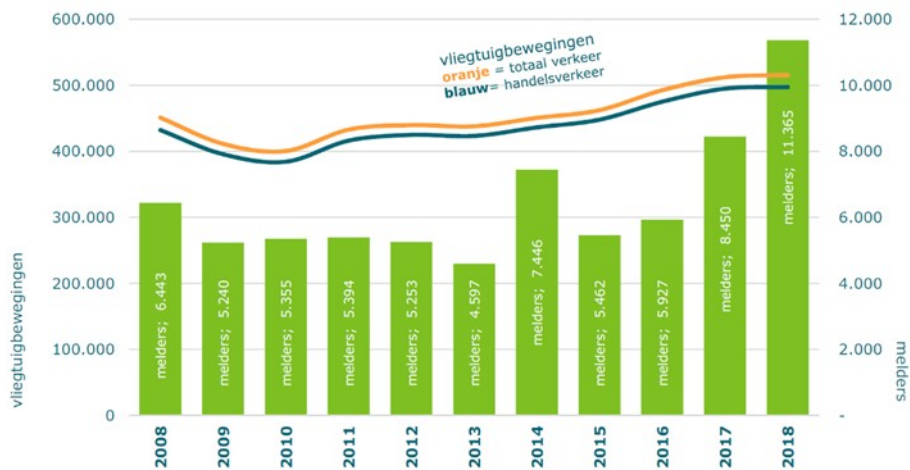
Antwoord 6

Luchtvaart

Een overzicht van het aantal melders van klachten/meldingen over vliegtuiggeluid in de jaren 2010-2020 laat over de periode van 2015 t/m 2019 een stijgende trend in het aantal melders zien. In 2020 is het aantal melders substantieel lager. Meer informatie over melders en meldingen kunt u vinden in de BAS-jaarrapportages op www.bezoekbas.nl

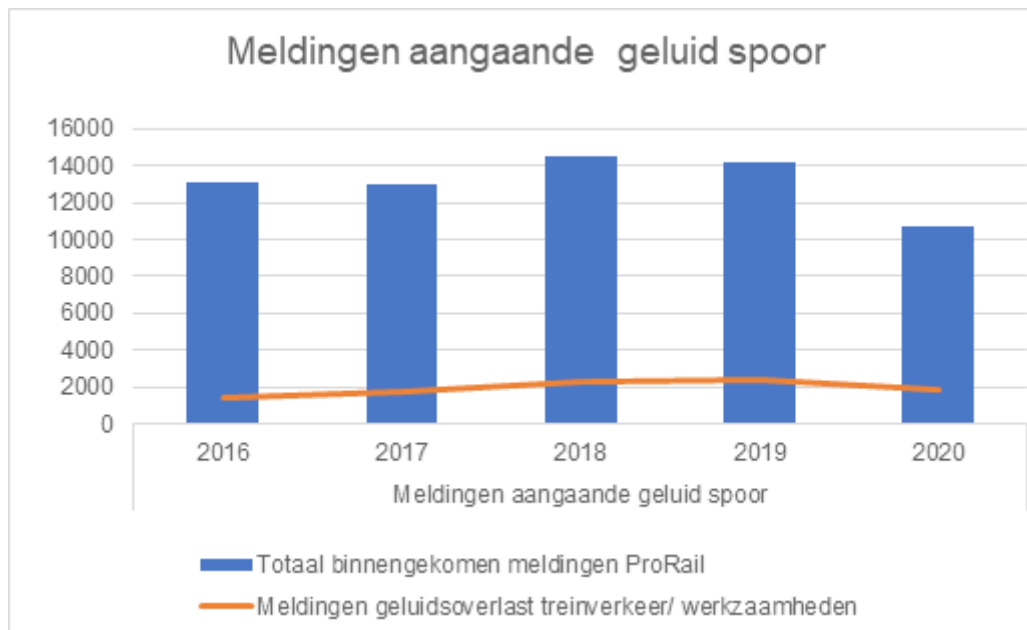
Figuur 1 Aantal melders per jaar (focusgroep)





Spoor

Het aantal klachten dat binnen komt bij het ministerie, wordt gelabeld per onderwerp bijgehouden. Het aantal klachten over geluidhinder is de afgelopen vijf jaar geleidelijk afgenomen. Dit betreft zowel de vragen en klachten over het beleid, als die over de uitvoering van het beleid op lokaal niveau. Laatst genoemden worden overigens doorgestuurd naar ProRail. Bijgaande tabel geeft een indruk van het aantal klachten dat ProRail registreert.



In de grafiek hierboven staat niet weergegeven of één indiener wellicht verantwoordelijk is voor heel veel meldingen. De meldingen die binnenkomen bij ProRail en terecht komen in de getoonde grafiek, zijn enkel meldingen die alleen gaan over geluid. Klachten die gaan over meerdere onderwerpen, waaronder ook geluid, zijn niet zichtbaar in het aantal geluidmeldingen in de grafiek.

Meldingen over geluid bij ProRail gaan voornamelijk over onderwerpen als geluidsoverlast van rijdende treinen, geluidsoverlast door infrastructurele zaken (booggeluid, wissels, lassen, overwegbellen etc.) en geluidsoverlast door (al dan niet vooraf) aangekondigde werkzaamheden.

Vraag 7

Kunt u een verklaring geven voor deze trend?

Antwoord 7

Luchtvaart

Uit de rapportages van BAS blijkt dat langdurige onderhoudswerkzaamheden aan de preferente start- en landingsbanen de grootste impact hebben op (de toename van) het aantal klachten/meldingen. Wanneer een preferente start- en landingsbaan buiten gebruik is wordt meer over bewoond gebied gevlogen.

Verder blijkt uit de grafiek een relatie tussen het aantal klachten/meldingen en het aantal vliegtuigbewegingen. In de periode 2010 t/m 2019 groeide het aantal vliegtuigbewegingen van 400.000 naar bijna 500.000 vliegbewegingen handelsverkeer. Het aantal klachten en meldingen stijgt dan ook in deze periode. Het totaal aantal vliegtuigbewegingen daalde in gebruiksjaar 2020 substantieel tot 272.588 als gevolg van de wereldwijde corona-pandemie. Het aantal melders in 2020 in de zogenoemde focusgroep daalde met -40% tot 7.314. Er is sprake van een vergelijkbare procentuele afname in het aantal vliegtuigbewegingen van -45%. Dit doorbreekt de stijgende lijn van het aantal melders sinds 2015.

Met de focusgroep wordt bedoeld alle melders die in een jaar niet meer dan 500 meldingen hebben ingediend. Dit jaar was dat 99,5% van alle melders. Dit is conform de aanbeveling van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (voorheen CROS, huidig ORS) naar aanleiding van de meldingenanalyse 2006 om de meldingen van veelmelders en die van overige melders in de analyse te scheiden.

Spoor

Wat betreft klachten over geluidshinder door treinen is een mogelijke verklaring van de afname de uitvoering van het geluidbeleid, zoals geformuleerd in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. In dit kader voert ProRail het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) uit. De toepassing van raildempers is toegenomen (van 187 km eind 2014 naar 371 km eind 2019), hetzelfde geldt voor geluidschermen (van 506 km eind 2014 naar 571 km eind 2019). Ook andere stille technieken op of aan het spoor worden meer toegepast (zgn. voegloze wissels, betonnen dwarsliggers).

Daarnaast is er de afgelopen jaren een succesvol *bronbeleid* gevoerd, onder andere op het gebied van vervanging van ijzeren door kunststof remblokken bij goederentreinen. Dit voorkómt het ontstaan van verruwing van het wieloppervlak. Het zorgt voor 5 decibel minder geluidsproductie op alle sporen waar deze treinen rijden. ProRail voert op dit gebied in opdracht en met geld van het ministerie twee stimuleringsregelingen uit: Vervoerbedrijven die hun wagons laten ombouwen krijgen een bonus, een bepaald bedrag per gereden wagonkilometer. Vervoerders maken veel gebruik van deze regeling.

In 2015 was 45 % van de in Nederland rijdende goederenwagons omgebouwd, op dit moment is het 60 %. De verwachting is dat in 2025 95% van alle goederenwagens zal zijn omgebouwd².

Niet alleen in Nederland worden lawaaiige goederentreinen omgebouwd, ook in Duitsland gebeurt dit. Zo heeft vervoerder DB Cargo recentelijk zo'n 63.000 wagons omgebouwd. Mensen die wonen langs het spoor in Nederland profiteren hier ook van, aangezien deze stillere wagons ook op Nederlands spoor rijden. Omdat goederenvervoer per spoor een internationale aangelegenheid is, heeft het ministerie zich in Brussel ingespannen om ook op EU-niveau stille(re) treinen te stimuleren, en dat is gelukt met de aanpassing van de zogeheten TSI Geluid in 2019 ((EU)2019/774 van 16 mei 2019, zoals toegelicht in de brief aan de Tweede Kamer van 28 maart 2019, Kamerstuk 32404, nr. 91).

Vraag 8

Zijn er andere belanghebbenden of betrokkenen die een rol hebben bij de behandeling van meldingen van overlast door vliegtuigen en spoor?

² 'Onderzoek aandeel stille goederenwagons', Panteia, 23 oktober 2019.

Antwoord 8

Luchtvaart

Zoals ook in antwoord op vraag 2 en 4 aangegeven hebben de meldpunten voor de diverse luchthavens een rol bij de behandeling van meldingen en klachten over overlast van vliegverkeer. Maar ook LVNL, de ILT, het ministerie van IenW en het ministerie van Defensie ontvangen meldingen.

Spoor

ProRail is de beheerder; zowel ProRail, de ILT, als ook het ministerie vinden een juiste klachtafhandeling belangrijk. Ook verladers en vervoerders kunnen een rol spelen bij het voorkomen én het beantwoorden van klachten.

Vraag 9

Kunt u aangeven hoe omgegaan wordt met het feit dat in 2019 acht mensen verantwoordelijk waren voor 75.000 klachten en dat 56 mensen in totaal bijna 150.000 meldingen van overlast van Schiphol indienden?

Antwoord 9

In overleg met alle betrokken partijen in de omgeving van Schiphol is afgesproken dat in de BAS jaarrapportage de focusgroep centraal staat. Dat zijn omwonenden die tussen 1 en 500 meldingen hebben ingediend. Om een vertekend beeld te voorkomen, worden 'veelmelders', omwonenden die jaarlijks meer dan 500 meldingen indienen, in de jaarrapportages wel genoemd, maar in de analyses niet meegenomen. Deze worden wel meegenomen in de bijlage 'Melders en meldingen per plaats'. De rapportages zijn terug te vinden op de website van BAS-website, www.bezoekbas.nl. Een aantal van de veelmelders is destijds uitgenodigd voor de gesprekken die de CEO van Schiphol in 2020 tijdens 'huiskamerbijeenkomsten' met omwonenden van de luchthaven voerde om te komen tot maatregelen om de geluidsoverlast flink terug te dringen.

Vraag 10

Wat is het effect van het lopende programma meten, berekenen en beleven van het RIVM op het oplopende aantal klachten?

Antwoord 10

De 'Programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid' is gericht op het verbeteren van zowel berekeningen als metingen van vliegtuiggeluid en het onderling versterken van beide methodes. Ook wordt onderzocht hoe in beleid beter kan worden aangesloten bij door omwonenden van luchthavens ervaren hinder. Het is van belang om tot betrouwbare en herkenbare informatie te komen op basis waarvan burgers goed geïnformeerd worden en weloverwogen beleidskeuzes kunnen worden gemaakt.

Klachten/meldingen geven een goede indicatie van de belangrijkste oorzaken van hinder (bijvoorbeeld bepaalde vluchten, toestellen, vliegroutes, baangebruik op bepaalde momenten) en daarmee input voor hinderreductiemaatregelen.

Het aantal klachten/meldingen is echter geen betrouwbare maat voor het afleiden van de ervaren hinder waarmee in het beleid invulling kan worden gegeven aan de normen voor geluidhinder. Mensen kunnen gehinderd zijn en toch niet klagen.

Het is belangrijk hinder van vliegverkeer te beperken. Berekeningen worden gebruikt om normen, waarmee kan worden gestuurd op beperking en verlaging van geluidhinder, te toetsen en moeten daarom betrouwbaar zijn. Berekeningen die zijn gevalideerd met metingen zijn betrouwbaar, maar verminderen niet direct het aantal klachten.

Vraag 11

Wat is de verklaring voor het hoge aantal meldingen door een specifieke kleine groep mensen?

Antwoord 11

Een deel van deze groep (zogenoemde veelmelders) maakt mogelijk gebruik van software die automatisch (continu) klachten/meldingen genereert. Deze worden vervolgens ingediend bij BAS. Deze groep ervaart veel hinder van het vliegverkeer op Schiphol en registreert dat als zodanig.

Vraag 12

Wat is de relatie van het luchthavenverkeersbesluit LVB-1 en het juridisch verankeren van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS) met het aantal klachten geluidsoverlast?

Antwoord 12

Er is geen directe relatie tussen het aantal klachten/meldingen enerzijds en de juridische verankering van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS) anderzijds. In 2014 werd op Schiphol al volgens de regels voor strikt preferentieel baangebruik van het nieuwe stelsel gewerkt, dat formeel zal worden verankerd in het LVB-1. Deze regels zorgen ervoor dat zoveel mogelijk die start- en landingsbanen worden gebruikt die voor de omgeving de minste geluidsoverlast veroorzaken. Dit alles neemt niet weg dat individuele omwonenden ernstige hinder blijven ondervinden van het vliegverkeer op Schiphol. Daarom heb ik aan Schiphol en LVNL gevraagd om een uitvoeringsplan hinderreductie op te stellen voor de voortdurende beperking van hinder die bewoners ervaren. Het gaat hierbij onder andere om maatregelen die betrekking hebben op het optimaliseren van vliegroutes en procedures, zowel overdag als in de nacht. Het betreft ook maatregelen om lawaaiige vliegtuigen te weren van Schiphol en schoner en stiller vliegen te stimuleren. Het hinderreductieplan bevat voorts maatregelen om te bevorderen dat onder allerlei omstandigheden de geluid preferente Polderbaan en Kaagbaan voor afhandeling van het vliegverkeer ingezet kunnen worden. Ik vind het belangrijk dat deze hinder beperkende maatregelen echt een verschil maken voor de leefbaarheid. Ik verwacht dit plan uiterlijk volgende maand van Schiphol en LVNL te ontvangen.

Vraag 13

Wat is uw conclusie naar aanleiding van het bericht dat met name de vliegtuigen 747, 747-400 en A380 de grootste hoeveelheid klachten/meldingen opleveren?

Vraag 14

Wat is uw visie op het feit dat de meeste meldingen worden ingediend over startende 747 cargovluchten in de late avond en nacht?

Antwoord 13 en 14

Dit zijn zware vliegtuigen met grote motoren die in verhouding nog veel op Schiphol vliegen en daardoor ook de meeste geluidshinder geven.

Het hinderreductieplan van Schiphol en LVNL bevat maatregelen om luchtvaartmaatschappijen te ontmoedigen dergelijke lawaaiige vliegtuigen in te zetten op Schiphol. Vergelijkbare nieuwere vliegtuigtypes qua grootte en capaciteit zijn niet alleen economischer (lager brandstofgebruik), maar ook stiller en schoner. Zeker in de huidige situatie is dat een sterke prikkel voor luchtvaartmaatschappijen om oudere, zware vliegtuigen eerder dan gepland uit te faseren en te investeren in

vlootvernieuwing. Zo kiezen veel luchtvaartmaatschappijen voor de Boeing 787 Dreamliner en de Airbus A350 in plaats van de Boeing 747 en A380.

De KLM heeft eind maart 2020, mede door de invloed van de coronacrisis, versneld afscheid genomen van haar oudste vliegtuigen, de laatste 747's. Schiphol stimuleert luchtvaartmaatschappijen gebruik te maken van stillere en schonere vliegtuigen via de [luchthaventarieven](#). Zo krijgen maatschappijen die met stillere en schonere vliegtuigen naar Schiphol komen een korting op de tarieven. Komen maatschappijen met lawaaiige en vervuilende vliegtuigen, dan betalen zij juist extra. Voor de oudere lawaaiige toestellen, de zogenaamde 'marginaal conforme vliegtuigen', geldt dat ik nieuwe regelgeving voorbereid om ze te weren van Schiphol. In vervolg daarop wil ik me inspanssen om in EU verband de definitie van 'marginaal conforme vliegtuigen' verder aan te scherpen zodat ook vliegtuigen van recentere datum die relatief veel lawaai maken eronder gaan vallen.

Vraag 15

Kunt u deze vragen één voor één beantwoorden?

Antwoord

Ja.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN
INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

DE STAATSSECRETARIS VAN
INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

S. van Veldhoven - Van der Meer

<https://www.upinthesky.nl/2020/12/05/8-mensen-verantwoordelijk-voor-75-000-klachten-schiphol/>