

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

2141

Vragen van de leden **Van Raan** (PvdD), **Laçin** (SP) en **Kröger** (GroenLinks) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de wijze waarop de Minister van Infrastructuur en Waterstaat om zal gaan met de constatering van de Omgevingsraad Schiphol in haar toekomstige luchtvaartbeleid* (ingezonden 8 maart 2019).

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

Vraag 1

Op welke wijze gaat u in uw luchtvaartbeleid rekening houden met de constatering van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) «dat er op dit moment geen draagvlak is voor een verdere ontwikkeling van Schiphol voordat een aantal verbeteringen is doorgevoerd»?¹

Antwoord 1

Naar aanleiding van het verslag van de voorzitter van de ORS heb ik met de verschillende betrokken delegaties het gesprek gevoerd. In deze gesprekken zijn de standpunten van de partijen, inclusief het verzoek om een pas op de plaats te maken, naar voren gekomen. Ik heb uw Kamer inmiddels geïnformeerd over deze gesprekken². Op basis van alle gesprekken en het verslag van de voorzitter van de ORS heb ik besloten de komende periode parallel aan twee wijzigingen van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB) te werken. Een eerste wijziging dient te zorgen voor een snelle en zorgvuldige juridische verankering van het nieuwe normen- en handavingsstelsel (NNHS) met een maximum van 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar op Schiphol om een einde te maken aan het anticiperend handhaven. Ik verwacht deze wijziging van het LVB na het zomerreces in procedure te kunnen brengen. Daarnaast werk ik parallel aan een wijziging van het LVB die het juridische kader moet bieden voor de ontwikkeling van Schiphol na 2020. Ter voorbereiding daarop zal ik uw Kamer voor de zomer een reactie op het verslag van de voorzitter van de ORS sturen, inclusief een voorstel voor de manier waarop dit LVB wordt vormgegeven en de omgeving wordt betrokken.

¹ Website ORS, 30 januari 2019 (<https://www.omgevingsraadschiphol.nl/nieuws/pas-op-de-plaats-met-ontwikkeling-schiphol/>)

² Kamerbrief Evaluatie veiligheid Schiphol en besluitvormingsproces ontwikkeling Schiphol, 27 maart 2019 (Kamerstuk 29 665, nr. 357).

Vraag 2

Erkent u dat uw uitspraken in de Volkskrant, waarin u onder andere als voldongen feiten stelde dat Schiphol zal groeien en Lelystad Airport open zal gaan, rechtstreeks indruisen tegen de constatering van de ORS?³ Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Mijn uitgangspunt bij het interview zijn de afspraken over de ontwikkeling van Schiphol zoals opgenomen in het regeerakkoord. Ik ben nu bezig met de uitwerking van deze afspraken, waarbij ik gebruik maak van het verslag van de voorzitter van de ORS, waarin allerlei mogelijkheden zijn opgenomen om de leefbaarheid rond Schiphol te verbeteren en de geluidhinder te beperken. Dat is ook het uitgangspunt in het regeerakkoord en staat daarom niet haaks op het verslag van de voorzitter van de ORS.

Vraag 3

Deelt u de mening dat een fundamentele discussie over de toekomst van de luchtvaart, zoals werd geadviseerd door de Onderzoeksraad voor Veiligheid, gevoerd zou moeten worden met een volledige kennisbasis?⁴ Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

In het kader van de Luchtvaartnota kijken we naar de toekomst van de luchtvaart. De veiligheid krijgt hierin een centrale plek, onderbouwd met een goede kennisbasis. Voor de Luchtvaartnota zal een planMER-proces doorlopen worden, waarin ook gekeken wordt hoe de veiligheid van de luchtvaart verder verbeterd kan worden. De kennis ten aanzien van veiligheid die ik, aanvullend op wat al bekend is, nodig acht voor een besluit over de ontwikkeling van Schiphol, heb ik geschetst in de brief over de evaluatie van de veiligheid van Schiphol en het verdere besluitvormingsproces.

Vraag 4

Kunt u een samenvatting geven van de wijze waarop in uw ogen de fundamentele discussie over de veiligheid op Schiphol tot nu toe is gevoerd in het kader van de Luchtvaartnota?

Antwoord 4

Allereerst wil ik u verwijzen naar alle acties die naar aanleiding van het OVV-rapport in gang zijn gezet en waarover uw Kamer periodiek is geïnformeerd⁵. Ook merk ik op dat veiligheid nadrukkelijk een belangrijke rol heeft gespeeld in de discussie binnen de ORS. Daarnaast is in de tweede helft van het vorige jaar in het kader van de Luchtvaartnota verkend wat aandachtspunten zijn voor een toekomstvisie op de luchtvaart. Dit is gedaan middels een uitgebreid participatieprogramma met maatschappelijke partijen, luchtruimgebruikers en bestuurlijke partijen. Middels een brief met bijlagen aan uw Kamer⁶ heb ik verslag gedaan van deze verkenningsfase. Het thema veiligheid werd door diverse betrokkenen geagendeerd. Na deze verkenningsfase is een start gemaakt met verdieping van de thema's. Hierin wordt het proces gevolgd van een planmilieueffectrapportage (planMER). De eerste formele stap in dit proces betreft de zogeheten Nota reikwijdte en detailniveau (NRD). In deze nota is uitgewerkt hoe met veiligheid wordt omgegaan binnen het planMER-proces. Veiligheid wordt de basis van de Luchtvaartnota en er zal gezocht worden naar mogelijkheden om de veiligheid verder te verbeteren. De NRD is op 20 maart gepubliceerd en dan start de zienswijzeperiode op de NRD. De Ontwerp Luchtvaartnota ontvangt uw Kamer na de zomer samen met de planMER. De Ontwerp Luchtvaartnota en het planMER leg ik ook ter inspraak voor aan eenieder. De Commissie m.e.r. zal de uitkomsten toetsen. Na beantwoording van de ingebrachte zienswijzen wordt eind 2019 de Luchtvaartnota vastgesteld.

³ de Volkskrant, 18 februari 2019 (<https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/minister-van-nieuwenhuizen-je-kunt-niet-zeggen-dit-was-het-voor-eeuwig-voor-schiphol-~bc8cfe59/>)

⁴ Website OVV, 6 april 2017 (<https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/4247/veiligheid-vliegverkeer-luchthaven-schiphol>)

⁵ o.a. Kamerstuk 29 665, nrs. 242, 333, 334 en 351

⁶ Kamerstuk 31 936, nr. 570

Vraag 5

Kunt u de stand van zaken weergeven van de wijze waarop u de geadviseerde verbeteringen op het gebied van de veiligheid van Schiphol en de veiligheid van omwonenden (externe veiligheid) heeft geïmplementeerd en in de toekomst nog zal implementeren?⁷

Antwoord 5

De wijze waarop met de aanbevelingen van de OVV is en wordt omgegaan is opgenomen in de halfjaarlijkse voortgangsrapportage. De eerste heeft u op 13 december 2018 ontvangen⁸. Ik heb uw Kamer eerder toegezegd een evaluatie te laten uitvoeren van de implementatie van de aanbevelingen van de OVV. Deze evaluatie zal tijdig voor de start van het gebruiksjaar 2021 worden afgerond. Verder verwijs ik naar de eerder genoemde brief over het besluitvormingsproces over een veilige ontwikkeling van Schiphol voor de stand van zaken van de verschillende trajecten.

Vraag 6 en 7

Hoe gaat u daarbij om met ontbrekende informatie op onderdelen als convergerend baangebruik, baanwissels en beheersing van het groepsrisico? Erkent u dat er op veel onderdelen nog nader en integraal onderzoek nodig is, bijvoorbeeld naar a) convergent starten en landen, b) complexiteit door wisseling van baancombinaties en c) ontwikkeling van het groepsrisico, rekening houdend met onder andere bouwplannen, ontwikkelingen in het vliegverkeer en het baan- en routegebruik? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6 en 7

In de brief over de evaluatie van de veiligheid van Schiphol en het verdere besluitvormingsproces heb ik u geïnformeerd hoe ik borg dat de veiligheid op en rond Schiphol structureel in beeld is, dat direct kan worden bijgestuurd als daar aanleiding voor is en dat voorafgaand aan cruciale besluiten over de ontwikkeling van Schiphol de gevolgen voor de veiligheid in de volle breedte zijn beoordeeld. De resultaten van de uitgevoerde onderzoeken zal ik met uw Kamer delen zodra deze beschikbaar zijn. De in de vragen genoemde onderwerpen zijn onderdeel van deze onderzoeken.

Vraag 8

Erkent u dat het problematisch is om een Luchtvaartnota te publiceren op een moment dat op deze onderdelen nog nader en integraal onderzoek nodig is? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

Zowel onder een besluit over de ontwikkeling van Schiphol als onder de Luchtvaartnota komt een goede kennisbasis. Om tot beleidskeuzes te komen in de Luchtvaartnota zal gebruik gemaakt worden van de best beschikbare stand van de kennis. Wanneer blijkt dat benodigde kennis of informatie ontbreekt, dan zal bezien worden hoe en op welke termijn hierin kan worden voorzien. Zie ook de brief over de evaluatie van de veiligheid van Schiphol en het verdere besluitvormingsproces.

Vraag 9

Kunt u een procesmatige update geven over de wijze waarop u zal omgaan met de uitkomsten van de Luchtvaartnota in verhouding tot het overleg met betrokkenen over de ontwikkeling van Schiphol na 2020?

Antwoord 9

In de Luchtvaartnota werk ik middels een plan-MER procedure toe naar besluitvorming. Ik verwacht de ontwerp Luchtvaartnota na de zomer van 2019 te presenteren. In de onlangs gepubliceerd Notitie Reikwijdte en Detailniveau heb ik aangegeven welke stappen ik daarvoor zet de komende periode en hoe ik de verschillende partijen (waaronder ook betrokkenen uit de directe omgeving van de besluitvorming t.a.v. Schiphol) betrek. Zo is er een

⁷ Website OVV, 6 april 2017 (<https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/4247/veiligheid-vliegverkeer-luchthaven-schiphol>)

⁸ Kamerstuk 29 665, nr. 351

maatschappelijke klankbordgroep waaraan deze partijen deelnemen. Specifiek ten aanzien van de ontwikkeling van Schiphol geldt dat er sprake is van een gefaseerde besluitvorming (zie ook bij antwoord 1). Na het doorlopen van een voorhang- en zienswijzeprocedure en advisering door de Raad van State, kan het LVB worden vastgesteld en in werking treden, waarmee het huidige stelsel inclusief het plafond van 500.000 vliegtuigbewegingen wordt vastgelegd.

Vraag 10 en 11

Gaat u de uitkomsten van de Luchtvaartnota afwachten alvorens een verdere discussie te voeren met betrokkenen over de ontwikkeling van Schiphol na 2020? Zo nee, wat is dan uw procesmatige voorstel?

Hoe gaat de beoogde invoering van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS) verlopen, nu de ORS geen «advies» heeft uitgebracht maar een «verslag van de voorzitter»?

Antwoord 10 en 11

Zie het antwoord bij vraag 1.

Vraag 12 en 13

Hoe gaat u borgen dat in de fundamentele discussie over de luchtvaart ook voldoende aandacht wordt besteed aan de vraag hoe de luchtvaart op een geloofwaardige en eerlijke manier zal bijdragen aan het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen?

Waaruit blijkt dat dit genoeg zal zijn om de opwarming van de aarde te beperken tot maximaal 1,5°C?

Antwoord 12 en 13

De internationale luchtvaart staat voor de uitdaging om de toenemende CO₂-uitstoot om te buigen in een afname. Voor het halen van de klimaatdoelstellingen van Parijs zijn daarom mondiaal ambitieuzere doelstellingen nodig voor de luchtvaart. Inzet op een pakket aan maatregelen op verschillende niveaus is nodig om die doelstellingen samen met andere landen te behalen. In mijn brief van 27 maart jl. heb ik u geschetst hoe het pakket aan klimaatmaatregelen voor de luchtvaart eruit ziet⁹. In de Luchtvaartnota zal het klimaatbeleid voor de luchtvaart worden beschouwd in de context van het bredere luchtvaartbeleid. Daarbij spelen ook andere aspecten een rol, zoals economie, leefomgeving en veiligheid.

Vraag 14, 15 en 16

Welke conclusie verbindt u aan het feit dat de gerealiseerde milieuwinst sinds het Aldersakkoord niet voor 50%, maar voor meer dan 100% is ingezet voor volumegroei?¹⁰

Gaat u conform het regeerakkoord eerst de 50% van de milieuwinst voor vermindering van overlast van omwonenden invullen? Zo nee, waarom niet?

Welke conclusie verbindt u aan de volgende constatering van de ORS dat «verbeteringen die door de omwonenden niet of slechts beperkt worden waargenomen (...) moeilijk een maatschappelijk gelegitimeerde basis (kunnen) vormen voor een ruimtebepaling op basis waarvan een volumeontwikkeling van 50–50 kan plaatsvinden»?¹¹

Antwoord 14, 15 en 16

De afspraak in het Aldersakkoord is dat er tot en met 2020 maximaal sprake zal zijn van 500.000 vliegtuigbewegingen. Over de verder toekomst van Schiphol is advies gevraagd aan de ORS. Ook de exacte invulling van de 50–50 regeling maakte onderdeel uit van de adviesaanvraag aan de ORS over de toekomst van Schiphol. Zoals aangegeven zal ik uw Kamer voor de zomer een reactie op het verslag van de voorzitter van de ORS sturen.

⁹ Kamerbrief Evaluatie veiligheid Schiphol en besluitvormingsproces ontwikkeling Schiphol, 27 maart 2019 (Kamerstuk 29 665, nr. 357).

¹⁰ Brief Hans Alders aan Minister van I&W Van Nieuwenhuizen, 30 januari 2019 (https://zaanstad.raadsinformatie.nl/document/7354139/1/Bijlage_2_Brief_van_de_heer_Alders_aan_de_minister)

¹¹ Brief Hans Alders aan Minister van I&W Van Nieuwenhuizen, 30 januari 2019 (<https://www.omgevingsraadschiphol.nl/wp-content/uploads/2019/01/Brief-Hans-Alders-30-1-2019.pdf>)

Vraag 17

Kunt u deze vragen beantwoorden vóór het AO vliegveiligheid op 3 april a.s?

Antwoord 17

Ja.