

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

2065

Vragen van het lid **Eerdmans** (JA21) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het artikel «Luchtvaartsector woest over nieuwe ingreep Schiphol: «Harbers regeert over zijn graf»»* (ingezonden 4 juni 2024).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 25 juni 2024).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Luchtvaartsector woest over nieuwe ingreep Schiphol: «Harbers regeert over zijn graf»»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Hoe beoordeelt u de uitspraak dat u over uw graf regeert?

Antwoord 2

Er heeft momenteel nog geen besluitvorming plaatsgevonden over het definitieve maatregelenpakket. Daarvoor moet eerste de aanvullende raadpleging zijn afgelopen. De Kamer is op 24 mei jl. geïnformeerd² over de start van deze aanvullende raadpleging als onderdeel van de balanced approach-procedure. Gedurende een periode van vier weken kan iedereen reageren op het maatregelenpakket om het geluid rondom Schiphol te verminderen. Na afloop van de aanvullende raadpleging kan, na het analyseren en het verwerken van de reacties, het (nieuwe) kabinet een definitief besluit nemen. Met de aanvullende raadpleging wordt alle informatie verzameld die nodig is om na afloop van de raadpleging een keuze te maken over het definitieve maatregelenpakket.

¹ Website De Telegraaf, 24 mei 2024 (Luchtvaartsector woest over nieuwe ingreep Schiphol: «Harbers regeert over zijn graf» | Binnenland | Telegraaf.nl)

² Kamerstukken II 2023/24 29 665, nr. 499

Vraag 3

Hoeveel tijd gaat u nemen om alle zienswijzen die binnenkomen tijdens de aanvullende raadpleging die tot 21 juni a.s. loopt, te analyseren en te verwerken in een nieuw notificatiepakket aan Brussel? Kunt u een indicatie geven van de maand waarin u dit van plan bent te doen?

Antwoord 3

Hoeveel tijd nodig is om de reacties te analyseren en te verwerken, is afhankelijk van de inhoud en het aantal reacties dat wordt ingezonden. Alle, uit de aanvullende raadpleging binnengekomen, reacties zullen worden bekeken. Uiteindelijk resulteert dit in een definitief maatregelenpakket dat ter notificatie aan de Europese Commissie wordt gestuurd.

Vraag 4

Op welke wijze garandeert u de zorgvuldigheid aan de luchtvaartsector in de «balanced approach»-procedure en vermijdt u overhaaste besluiten?

Antwoord 4

Het ministerie doorloopt de stappen zoals voorgeschreven in Verordening (EU) 598/2014 zorgvuldig. Het ministerie is in december 2022 begonnen met de eerste, zichtbare processtap van de balanced approach-procedure; de technische samenwerking met de sector. Tijdens deze fase heeft een drietal digitale bijeenkomsten plaatsgevonden waarin de volgende zaken zijn besproken: de beoogde aanpak van de onderzoeken, het geluidsdoel, verschillende maatregelen en de eerste rekenresultaten. Vervolgens is de tweede formele processtap in de procedure gezet; het starten van een brede consultatie van drie maanden. Tussen 15 maart 2023 en 15 juni 2023 heeft iedereen kunnen reageren op het toen voorliggende consultatiedocument. Na het analyseren en het verwerken van de reacties op die consultatie is op 1 september 2023 de notificatiefase gestart met het toezenden van het notificatiedocument aan de Europese Commissie, de lidstaten en derde belanghebbenden. Sinds 1 september 2023 bevindt de procedure zich in de notificatiefase. Tijdens deze fase wordt intensief overleg gevoerd met de Europese Commissie en andere partijen. Deze overleggen hebben geleid tot een aangepast voorstel. Het is voor het Ministerie van belang dat alle belanghebbenden kunnen reageren op de nieuwe voorgestelde aanpak, voordat het kabinet tot een definitief oordeel hierover komt. Daarom wordt nu de mogelijkheid geboden om te reageren op dit aangepaste voorstel in de aanvullende raadpleging.

Vraag 5 en 6

Waarom noemt u in uw Kamerbrief (Kamerstuk 29 665, nr. 499) van 24 mei jl. dat u nu een deel van het gestelde doel «reserveert» voor een (gedeeltelijke) nachtsluiting, terwijl u in de Kamerbrief (Kamerstuk 29 665, nr. 496) van 28 maart jl. nog stelde dat «een (gedeeltelijke) nachtsluiting geen onderdeel (was) van het eerder geconsulteerde pakket aan maatregelen en dienovereenkomstig ook geen onderdeel (was) van het huidige notificatiepakket aan de Europese Commissie», en het ook nu geen onderdeel is van de voorgestelde extra maatregelen voor een geüpdatet notificatiepakket?

Waarom sorteert u nu al voor op een dergelijk ingrijpende route, terwijl uw nachtstudie nog niet eens gereed is, die de effecten in kaart moet brengen en u tegen die tijd hoogstwaarschijnlijk geen Minister meer bent?

Antwoord 5 en 6

Voor de uitvoering van de laatste fase van de graduele aanpak zal, na afronding van de impactanalyse en besluitvorming hierover, een apart notificatieproces bij de Europese Commissie worden uitgevoerd inclusief een nieuwe raadpleging van belanghebbenden. Er wordt momenteel *wel* een gedeelte van het geluidsdoel gereserveerd voor maatregelen met betrekking tot het beperken van geluid in de nacht zoals een eventuele (gedeeltelijke) nachtsluiting, maar een (gedeeltelijke) nachtsluiting is *geen* onderdeel van het nu voorgestelde maatregelenpakket dat ter aanvullende raadpleging voorligt. Eerst zal de impactanalyse worden afgerond, daarna vindt pas besluitvorming plaats.

Vraag 7 en 8

Heeft u de effecten voor de Nederlandse luchtvrachtsector onderzocht van het weren van de meest lawaaiige vliegtuigen in de nacht, waaronder voor Nederland cruciale vrachttoestellen zoals de Boeing 747-400, zoals u voorstelt in de Kamerbrief van 24 mei jl.? Zo ja, wat was de uitkomst van dit onderzoek? Kunt u dit onderzoek met de Kamer delen?

Welk effect heeft dit vliegverbod voor Boeing 747's en andere lawaaiige vliegtuigen in de nacht op de bevoorrading van essentiële goederen, zoals bijvoorbeeld medicijnen, voor Nederland?

Antwoord 7 en 8

De genoemde maatregel behelst dat bepaalde vliegtuigtypes³ in de nachtperiode niet meer op Schiphol mogen aankomen of vertrekken. Dit zijn met name de vliegtuigen die veel worden genoemd in klachten van omwonenden. Met uitzondering van de nacht kunnen dergelijke toestellen wel op Schiphol starten en landen. Het nachtverbod kan tot gevolg hebben dat maatschappijen die dergelijke toestellen inzetten op Schiphol hun bedrijfsvoering moeten aanpassen. Dat kan door op andere tijden te vliegen of door andere, stillere toestellen in te zetten. Essentiële goederen kunnen daarmee nog steeds worden geleverd, zowel met andere toestellen als op een ander tijdstip.

Vraag 9

Waarom geeft u de luchtvrachtsector slechts een jaar de tijd om een alternatief te zoeken om deze cruciale vracht te kunnen blijven leveren en waarom kiest u niet voor een iets langere termijn waarin de sector de benodigde tijd heeft om de vloot, wat honderden miljoenen euro's kost, te vernieuwen?

Antwoord 9

Zoals in het vorige antwoord aangegeven, kan vracht nog steeds worden vervoerd, alleen niet door de meest lawaaiige toestellen in de nacht. Het kabinet heeft eerder aangegeven zo snel mogelijk stappen te willen zetten om de geluidbelasting rondom Schiphol omlaag te brengen. In de wetenschap dat de lawaaiige toestellen in de nacht bijdragen aan slaapverstoring is het voornemen om de maatregel bij de eerstvolgende mogelijkheid in te voeren.

Vraag 10

Zijn alle maatregelen uit dit aanvullende voorgestelde pakket van 24 mei jl. recent door de LVNL doorgerekend om de impact van de maatregelen individueel en als pakket in kaart te brengen en indien dit het geval is, zou u deze analyses met de Kamer kunnen delen?

Antwoord 10

Alle maatregelen zijn voor een uitvoeringstoets voorgelegd aan LVNL. Het grootste gedeelte van de maatregelen wordt nu voor de derde keer aan LVNL voorgelegd. De uitvoeringstoets van LVNL is gericht op de uitvoerbaarheid van de maatregelen en daarbij gelden twee beoordelingscriteria:

1. Veilige operatie. LVNL moet haar wettelijke taak als zelfstandig bestuursorgaan binnen de door de wet Luchtvaart gestelde kaders kunnen blijven uitvoeren. Dit betekent dat LVNL in alle gevallen in staat moet worden gesteld een veilige operatie uit te kunnen voeren.
2. Impact op de organisatie. Dit betreft financiële en juridische aspecten, de impact op de totale verandercapaciteit van LVNL en de impact op de LVNL-doelstelling (purpose) «Samen luchtvaart mogelijk maken».

De eerder door LVNL uitgevoerde uitvoeringstoetsen zijn op 1 september 2023 openbaar gemaakt en zijn voor de volledigheid als bijlage bijgevoegd bij de beantwoording.

³ Vliegtuigen die zijn gecertificeerd overeenkomstig de geluidsnormen zoals vastgesteld in hoofdstuk 3 en hoofdstuk 4 van ICAO Bijlage 16 met een cumulatieve marge van minder dan 13 EPNdB (effectief waargenomen geluid)