

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

1304

Vragen van het lid **Postma** (Nieuw Sociaal Contract) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het verder oprekken van de geluidsregels voor Schiphol door de Inspectie Leefomgeving en Transport* (ingezonden 14 januari 2025).

Antwoord van Minister **Madlener** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 17 februari 2025). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2024–2025, nr. 1166.

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de inhoud van het artikel «Inspectie rekt geluidsregels voor Schiphol verder op»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u bevestigen dat «de luchthaven al sinds 2015 geregeld de geluidsnormen overtrad, maar dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) dat gedoogde» en «dat de inspectie dat gedogen afgelopen jaar nog verder heeft opgerekt»? Zo nee, kunt u uw antwoord inhoudelijk onderbouwen?

Antwoord 2

De ILT heeft een aanwijzing om niet te handhaven op overschrijdingen van grenswaarden in handhavingspunten voor geluid rondom Schiphol wanneer die het gevolg zijn van het vliegen volgens het strikt preferentieel baangebruik van het Nieuw Normen en Handhavingstelsel (NNHS). In dat geval legt de ILT geen maatregel op. Deze aanwijzing is in 2015 door de toenmalig Staatssecretaris gegeven.²

In 2021 werd niet voldaan aan deze voorwaarde, toen heeft de ILT dan ook een maatregel opgelegd aan de sectorpartijen.

Het gedogen is afgelopen jaar niet opgerekt, de ILT heeft de aanwijzing gevolgd. De grenswaarde voor geluid in handhavingspunt 25 bij Uithoorn was in het gebruiksjaar 2023 met 19,1% overschreden. Deze overschrijding was voor het overgrote deel (19,0%) verklaarbaar uit het vliegen volgens het

¹ NRC, 6 januari 2025.

² Kamerstukken II, 2015/16, 31 936, nr. 296.

NNHS. Vanwege de aanwijzing moest de ILT afzien van handhaving. Zie ook het antwoord op vraag 19.

Vraag 3

Hoe luidt precies het beleid dat in 2013 door het kabinet-Rutte II is ingevoerd met de bedoeling «dat minder omwonenden geluidsoverlast van Schiphol ondervinden»?

Antwoord 3

Het beleid dat in 2013 is ingevoerd, is opgenomen in de kabinetsreactie naar aanleiding van het advies van de Alderstafel van 8 oktober 2013.³ Het advies van de Alderstafel gaat in op de resultaten van het experiment dat van 2010–2012 is uitgevoerd met het NNHS voor Schiphol en met het systeem van regels met betrekking tot strikt preferentieel baangebruik. In de kabinetsreactie is aangegeven dat het nieuwe stelsel in wet- en regelgeving zal worden verankerd. In 2015 is vooruitlopend op de juridische vastlegging van het NNHS in het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) voor Schiphol het anticiperend handhaven geïntroduceerd.

Vraag 4

Kunt u bevestigen dat onderdeel van dit beleid vormt dat «in sommige gebieden Schiphol méér geluidsoverlast mag veroorzaken dan wettelijk is toegestaan»?

Antwoord 4

Ja. Zoals in het antwoord op vraag 3 is aangegeven, is in de kabinetsreactie van 2015 opgenomen dat de ILT in het kader van de handhaving van grenswaarden voor geluid in handhavingspunten rekening zal houden met de nieuwe regelgeving. In 2013 is gelet op de positieve resultaten van het experiment besloten het gebruik van Schiphol met strikt preferentieel baangebruik ook na het experiment voort te zetten. Strikt preferentieel baangebruik brengt met zich dat de luchtvaartsector niet meer door middel van minder preferentieel baangebruik zal bijsturen om een eventuele overschrijding van een grenswaarde te voorkomen. Dit betekent dat onder het anticiperend handhaven het overschrijden van grenswaarden wordt gedoogd, mits aan de voorwaarde voor het anticiperend handhaven wordt voldaan.

Vraag 5

Is hier sprake van «contra legem»-beleid, omdat het om gebieden gaat waar «méér geluidsoverlast wordt veroorzaakt dan wettelijk is toegestaan»? Waarop is dergelijk beleid dan precies gebaseerd?

Antwoord 5

Vooruitlopend op de juridische verankering van het NNHS in het Luchthavenverkeerbesluit van Schiphol past de ILT het anticiperend handhaven toe. De achtergrond van dit beleid is dat dit per saldo tot de minste hinder voor de omgeving leidt. Zoals in antwoord op vraag 2 is opgenomen, kan dit beleid ertoe leiden dat een grenswaarde in een bepaald handhavingspunt wordt overschreden.

Vraag 6

Op welke wijze kunnen omwonenden in die gebieden met «méér geluidsoverlast dan wettelijk is toegestaan» tegen een dergelijk beleid van welke rechtsmiddelen gebruik maken?

Antwoord 6

Omwonenden kunnen in een dergelijk geval een verzoek om handhaving bij de ILT indienen. De ILT zal dan toetsen of er sprake is van overschrijding die onder de aanwijzing valt. Als dat zo is kan de ILT niet handhaven en zal zij het handhavingsverzoek moeten afwijzen. Als omwonenden het niet eens zijn met het oordeel van de ILT, staat de mogelijkheid van bezwaar en beroep open.

³ Kamerstukken II, 2013/14, 29 665, nr. 190.

Vraag 7

Indien die rechtsmiddelen voor hen niet voorhanden zijn, moet dan vastgesteld worden dat omwonenden in die gebieden feitelijk rechteloos zijn? Zo ja, wat is uw oordeel daarover? Zo nee, kunt u uw antwoord motiveren?

Antwoord 7

Zoals in antwoord op vraag 6 is gegeven kunnen omwonenden een verzoek om handhaving indienen. Evenwel is gelet op het anticiperend handhaven de bescherming die daarvan uit gaat beperkt. Het kabinet zet zich dan ook in om zo snel mogelijk de gedoogsituatie te beëindigen.

Vraag 8

Kunt u bevestigen dat uw ambtsvoorganger, toenmalig Staatssecretaris Mansveld (PvdA), in 2015 de ILT de opdracht heeft gegeven «om de overschrijding van wettelijke geluidsnormen te gedogen zolang Schiphol zich aan het nieuwe vliegbeleid houdt»?

Antwoord 8

Ja. In 2015 is vooruitlopend op de juridische vastlegging van het NNHS in het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) voor Schiphol het anticiperend handhaven geïntroduceerd. Zie ook het antwoord op vraag 2.

Vraag 9

Kunt u tevens bevestigen dat het zich houden door Schiphol aan de voorwaarden van het nieuwe vliegbeleid een conditio sine qua non is voor het gedogen van het overschrijden door luchthaven Schiphol van de wettelijke geluidsnormen?

Antwoord 9

Ja, dit is een noodzakelijke voorwaarde. Het is de gezamenlijke zorgplicht van de sectorpartijen (Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de luchtvaartmaatschappijen) om zich aan deze voorwaarde te houden.

Vraag 10

Klopt het dat «Schiphol zich tussen 2021 en 2023 niet aan dat nieuwe (gedoog)beleid heeft gehouden», terwijl daarmee de wettelijke geluidsgrenzen al (fors) werden overschreden?

Antwoord 10

In gebruiksjaar 2021 hebben de sectorpartijen zich niet aan het gedoogbeleid gehouden.

In dat jaar kwam bij handhavingspunt 20 het geluid boven de grenswaarde uit en tegelijkertijd waren niet alle baanpreferentieregels van het NNHS nageleefd. De ILT heeft toen handhavend opgetreden. In gebruiksjaar 2022 hebben geen overschrijdingen van grenswaarden plaatsgevonden. Zoals hierboven aangegeven vond in gebruiksjaar 2023 wel weer een overschrijding plaats (handhavingspunt 25), maar die was voor het overgrote deel verklaarbaar uit het vliegen volgens het NNHS.

Vraag 11

Zijn er ook nog andere jaren vanaf 2015, buiten de in de voorgaande vraag genoemde, waarin Schiphol zich ook niet aan de voorwaarden van het nieuwe (gedoog)beleid heeft gehouden en, zo ja, welke jaren betreft dat? En kunt u daarbij aangeven of daar toen tegen is opgetreden? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 11

In de gebruiksjaren vanaf 2015 tot en met 2020 is niet afgeweken van de voorwaarde voor gedogen. Overschrijdingen van grenswaarden in handhavingspunten hebben plaatsgevonden, maar die waren verklaarbaar uit vliegen volgens het NNHS, dus daar kon de ILT niet tegen optreden.

Vraag 12

Wat is precies het karakter, de aard en de inhoud van deze schendingen door Schiphol van de voorwaarden van het (gedoog)vliegbeleid c.q. de geluidsregels in de periode 2021–2023? In hoeveel gevallen, uitgesplitst naar de jaren binnen genoemde periode, hebben deze overtredingen plaatsgevonden?

Antwoord 12

Het LVB stelt de jaarlijks toegestane hoeveelheid geluid vast voor 35 handhavingspunten rond Schiphol voor het etmaal en 25 voor de nacht. De ILT ziet erop toe dat Schiphol, LVNL en de luchtvaartmaatschappijen die gebruikmaken van Schiphol, deze normen en regels naleven. De ILT stelt de overschrijdingen van normen vast na afloop van een gebruiksjaar. In 2021 en 2023 hebben overschrijdingen plaatsgevonden van 1 grenswaarde in gebruiksjaar 2021 en 1 grenswaarde in gebruiksjaar 2023 met respectievelijk 4,5% en 19,1%, waarbij de laatste verklaarbaar was uit vliegen volgens het NNHS.

Vraag 13

Wanneer is de Tweede Kamer over de schendingen door Schiphol van de voorwaarden van het (gedoog)vliegbeleid c.q. de geluidsregels geïnformeerd? Indien dat niet is gedaan, welke reden ligt daaraan dan ten grondslag?

Antwoord 13

In de Staat van Schiphol 2021 is de Kamer geïnformeerd over de overschrijding van handhavingspunt 20, het niet naleven van alle baanpreferentieregels van het NNHS en de maatregelen die de ILT heeft opgelegd.⁴

Vraag 14

Welke (combinatie van) strafmaatregel(en) precies heeft de ILT aan Schiphol opgelegd in 2021 voor het overtreden van de geluidsregels c.q. afspraken, zoals die in de voorwaarden van het gedoogbeleid zijn vastgelegd en in samenspraak tussen Schiphol en omwonenden tot stand zijn gekomen?

Antwoord 14

Om herhaling van overschrijding van een grenswaarde te voorkomen, legt de ILT bij overschrijding van een grenswaarde en als niet voldaan is aan de voorwaarde voor het anticiperend handhaven, aan het einde van het gebruiksjaar een maatregel op. Een bestuurlijke boete of last onder dwangsom is dan nog niet mogelijk. Als na afloop van het volgende gebruiksjaar blijkt dat de maatregel niet is opgevolgd, kan wel een bestuurlijke boete volgen voor het niet uitvoeren van de maatregel.

Naar aanleiding van de overschrijding in gebruiksjaar 2021 heeft de ILT de volgende maatregelen opgelegd:

Op 30 september 2022 mag handhavingspunt 20 maximaal voor 86% van de maximaal toegestane geluidsruijnte zijn vol gevolgen.

Schiphol en LVNL leveren de ILT uiterlijk 1 augustus 2022 een beheersplan waarin zij opgeschreven hebben hoe zij maatregel 1 gaan uitvoeren.

Schiphol en LVNL gaan vervolgens overeenkomstig dit beheersplan handelen. Vanaf 1 september 2022 gaat voor de rest van gebruiksjaar 2022 de rapportagefrequentie van de verplichte geluidsrapportage over handhavingspunt 20 omhoog naar 1 keer per 2 weken.

Het plannen van het groot baanonderhoud en het afwegingskader met betrekking tot het aanvragen van vervangende grenswaarden moet voor 31 oktober 2022 geborgd zijn in het kwaliteitsmanagementsysteem (KMS) van Schiphol.

Vraag 15

Wat is de maximale hoogte van het (bestuurlijke) boetebedrag dat kan worden opgelegd? Hoeveel keren is dit maximale (bestuurlijke) boetebedrag aan Schiphol opgelegd en vervolgens daadwerkelijk geïnd?

⁴ Kamerstukken II, 2021/22, 29 665 nr. 423.

Antwoord 15

De ILT heeft op grond van de huidige regelgeving niet de bevoegdheid om een boete of een last onder dwangsom op te leggen bij constatering van overschrijding van een grenswaarde. Als de ILT na afloop van een gebruiksjaar een overschrijding constateert en er is niet voldaan aan de voorwaarde voor anticiperend handhaven, dan legt zij een maatregel op. De maatregel moet als doel hebben het voorkomen van herhaling van de overschrijding in het volgende gebruiksjaar. Wanneer aan het einde van het volgende gebruiksjaar blijkt dat de maatregel niet is opgevolgd, kan wel een bestuurlijke boete volgen voor het niet uitvoeren van de maatregel, met een hoogte van maximaal € 1.000.000 (Op basis van wet luchtvaart, artikel 11.16 derde lid). Er is nog niet eerder een bestuurlijke boete opgelegd. Zie verder het antwoord op vraag 14.

Vraag 16

Indien, op grond van de herhaalde overtredingen door Schiphol, vastgesteld moet worden dat de maximale hoogte van het bedrag van de (bestuurlijke) boete een onvoldoende effectieve uitwerking heeft, welke maatregelen zult u op welke termijn nemen om deze maximale boetebedragen fors te verhogen, zodat zij de gewenste afschrikwekkende karakter wel krijgen?

Antwoord 16

In het huidige stelsel vindt de toetsing van de grenswaarden in de handhavingspunten plaats op jaarbasis (gebruiksjaar). Artikel 8.22 van de Wet luchtvaart schrijft voor dat zodra de inspecteur-generaal van de ILT constateert dat de grenswaarden zijn overschreden, hij eerst maatregelen voorschrijft die naar zijn oordeel bijdragen aan het terugdringen van de belasting binnen de grenswaarden. In de praktijk betekent dit dat een overschrijding van een grenswaarde na afloop van het gebruiksjaar kan worden geconstateerd door de ILT.

Bij een overschrijding van een grenswaarde voert de ILT een oorzaakanalyse uit waarna de ILT een maatregel kan opleggen, met als doel het voorkomen van overschrijding van deze grenswaarden in het volgende gebruiksjaar. De maatregel wordt gericht tot de partij(en) die de maatregel ook daadwerkelijk kan (kunnen) uitvoeren. Indien de maatregel niet wordt nagekomen kan pas door de ILT een bestuurlijke sanctie (boete) worden opgelegd.

Het huidige handhavingsinstrumentarium bij overschrijding van de grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten is dus gericht op het voorkomen van een overschrijding in het daaropvolgende gebruiksjaar. Gedurende het lopende gebruiksjaar kan de ILT alleen signaleren en waarschuwen. Het is echter van belang dat de ILT reeds gedurende het gebruiksjaar kan ingrijpen bij dreigende overschrijding van grenswaarden zodat een overschrijding in het betreffende gebruiksjaar wordt voorkomen. Dat is met het huidige handhavingsinstrumentarium waarover de ILT beschikt niet mogelijk. Daarom wordt momenteel gewerkt aan de versterking van het handhavingsinstrumentarium van de ILT, waarmee de ILT Schiphol de verplichting op kan leggen om reeds gedurende het gebruiksjaar, bij een dreigende overschrijding van een grenswaarde of norm, de sector te verplichten een beheersplan te maken waarin wordt aangetoond op welke manier wordt voorkomen dat de dreigende overschrijding van de grenswaarden of norm daadwerkelijk plaatsvindt.

Er is geen aanleiding om de boetebedragen fors te verhogen, aangezien overschrijdingen van grenswaarden in handhavingspunten voor geluid sinds 2015 vrijwel allemaal kunnen worden verklaard uit het vliegen volgens het strikt preferentieel baangebruik van het NNHS en de ILT derhalve hierop niet handhaaft.

Vraag 17

Heeft Schiphol deze regels c.q. de voorwaarden van het (gedoog)vliegbeleid ook in 2024 geschonden? Indien u daarover nu nog geen informatie heeft, wanneer zult u de Kamer daarover dan informeren?

Antwoord 17

Zoals gebruikelijk wordt de Kamer over gebruiksjaar 2024 geïnformeerd in de komende handhavingsrapportage van de ILT, die in het eerste kwartaal aan de Kamer wordt gestuurd. Het beeld daarin zal zijn dat in gebruiksjaar 2024

de grenswaarden in 3 handhavingspunten voor geluid zijn overschreden. De baanpreferentieregels van het NNHS zijn in gebruiksjaar 2024 wel nageleefd. Hiermee is voldaan aan de voorwaarde voor het anticiperend handhaven.

Vraag 18

Zal de ILT, indien in 2024 ook sprake blijkt te zijn geweest van overtredingen door Schiphol, strafmaatregelen opleggen?

Antwoord 18

Zie het antwoord op vraag 17. Hiermee wordt voldaan aan de voorwaarde voor anticiperend handhaven en kan de ILT geen maatregel opleggen.

Vraag 19

Waarom precies heeft de ILT besloten geen (combinatie van) strafmaatregel(en) op te leggen tegen de overtreding(en) door Schiphol in 2023? Welke overwegingen hebben haar daartoe gebracht en is zij zelfstandig tot die uitkomst gekomen? Kunt u uw antwoord motiveren?

Antwoord 19

In 2023 is de grenswaarde bij handhavingspunt 25 bij Uithoorn met 19,1% overschreden. Omdat ook een van de baanpreferentieregels van het NNHS onvoldoende was nageleefd, ging de ILT er in eerste instantie vanuit dat zij handhavend kon optreden. Uit nader onderzoek naar de oorzaak van de overschrijding bij Uithoorn bleek echter dat slechts 0,1%-punt van de 19,1% overschrijding in het handhavingspunt niet kon worden verantwoord door het volgen van de baanpreferentieregels van het NNHS. De 19% resterende overschrijding bleek wel veroorzaakt te zijn door het volgen van de baanpreferentieregels van het NNHS. Omdat de ILT een aanwijzing van de Minister heeft om niet handhavend op te treden wanneer de overschrijding verklaarbaar is uit het vliegen volgens het NNHS, zag de ILT zich genoodzaakt om niet op te treden. De ILT is na onderzoek bij Schiphol en LVNL zelfstandig tot deze uitkomst gekomen.

Vraag 20

Heeft de ILT een van het (beleids)ministerie gescheiden eigen rol en verantwoordelijkheid op het terrein van toezicht, controle en handhaving en dient uw (beleids)Ministerie van I&W zich van interventie of beïnvloeding daarvan te onthouden? Zo ja, hoe is die eigen rol en verantwoordelijkheid vormgegeven en hoe wordt dit ten uitvoer gebracht?

Antwoord 20

Ja. De ILT is de onafhankelijk toezichthouder van het Ministerie van IenW. De ILT bewaakt en stimuleert de naleving van wet- en regelgeving voor een veilige en duurzame leefomgeving en transport. De ILT is in het Organisatie en Mandaat besluit IenW 2023, voor zover het werkteerrein van het Ministerie van IenW betreft, onder meer belast met de handhaving van wet- en regelgeving.

Omdat de ILT een rijksinspectie is, is de Regeling vaststelling Aanwijzingen inzake de rijksinspecties van toepassing op de verhouding tussen IenW en ILT. De aanwijzingen zorgen voor de borging van de onafhankelijkheid en geven spelregels voor eventuele interventies richting de inspecties.

Vraag 21

Bestaan er (interne) mondelinge en/of schriftelijke regels en/of afspraken tussen het (beleids)Ministerie van I&W én de ILT in haar positie en rol van toezichthouder, controleur en handhaver waar het de uitoefening van de taken van de ILT betreft? Zo ja, hoe luiden die precies? Zo nee, is er aanleiding om dergelijke regels/afspraken op te stellen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 21

Zie het antwoord op vraag 20. De Aanwijzingen inzake de rijksinspecties zijn binnen IenW nog nader uitgewerkt in werkaafspraken in het Relatiestatuuut ILT-IenW.

Vraag 22

Op welke wijze en wanneer heeft Schiphol contact gehad om over de door de ILT voorgenen strafmaatregel(en) te praten? Wat is tijdens deze gesprekken of e-mail/whatsapp-wisseling besproken?

Antwoord 22

Er is begin 2024 contact geweest tussen Schiphol en het ministerie over de overschrijding van de grenswaarde in handhavingpunt 25 in gebruiksjaar 2023. Schiphol heeft zijn zorgen kenbaar gemaakt over de mogelijke gevolgen van handhavend optreden. Het ministerie heeft hierbij duidelijk gemaakt dat de ILT een onafhankelijk toezichthouder is en dat de beleidsdirectie van het ministerie hier geen rol in heeft.

Vraag 23

Vindt u het een gebruikelijke en gewenste gang van zaken dat overtreder Schiphol via de binnenlijn de ILT ertoe beweegt c.q. onder druk zet om het opleggen van strafmaatregelen achterwege te laten?

Antwoord 23

Er is geen sprake dat Schiphol druk heeft gezet op het ministerie om de ILT ertoe te bewegen af te zien van handhavend optreden.

Vraag 24

Vindt u ook dat de ILT zonder druk en beïnvloeding van buitenaf (en zeker niet door de overtreder zelf) haar handhavinginstrumentarium in moet kunnen zetten, indien zij daartoe voldoende aanleiding ziet in de overtredingen en dat het zo gewenst daarna aan de overtreder is om van de daartoe geëigende rechtsmiddelen gebruik te maken? Zo nee, kunt u uw antwoord inhoudelijk motiveren?

Antwoord 24

Ja.

Vraag 25

Kunt u alle documenten, mailwisselingen, app- en sms-berichten die tussen de ILT en Schiphol zijn gewisseld over de door de ILT voorgenen strafmaatregel(en) aan de Tweede Kamer overleggen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 25

In het kader van twee verzoeken op basis van de Wet open overheid gericht aan de ILT en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat inzake de handhaving van geluidgrenswaarden die gelden voor luchthaven Schiphol zijn documenten van het ministerie reeds openbaar gemaakt.⁵ De documenten van de ILT zijn vanwege benodigde afstemming met externe partijen nog niet openbaar gemaakt. Dit zal spoedig gebeuren.

Vraag 26

Indien van interventie of beïnvloeding door uw (beleids)Ministerie van I&W op generlei wijze sprake is geweest richting Schiphol en/of de ILT, welke verklaring heeft u dan voor de inhoud van een mailbericht van een medewerker van de ILT in april 2024 aan uw (beleids)ministerie die luidt: «Als we deze maatregel al niet mogen opleggen, zouden we helemaal niets kunnen.»?

Antwoord 26

Deze opmerking is gemaakt in de fase waarin de ILT er nog vanuit ging dat ze handhavend kon optreden. Toen uit nader onderzoek bleek dat de overschrijding voor het overgrote deel verklaarbaar was uit het vliegen volgens het NNHS heeft de ILT geconcludeerd dat handhavend optreden niet mogelijk was in het kader van de aanwijzing over het anticiperend handhaven.

⁵ Besluit op Woo-verzoek over handhaving geluidgrenswaarden luchthaven Schiphol | Woo-besluit | Rijksoverheid.nl.

Vraag 27

Van welke dienst, instantie of organisatie zou de ILT «deze maatregel niet mogen opleggen»?

Antwoord 27

Er is geen instantie die de ILT heeft belemmerd om de maatregel op te leggen. De ILT is na nader onderzoek tot de conclusie gekomen dat de overschrijding te verklaren was uit vliegen volgens het NNHS en dat ze in het kader van de geldende aanwijzing niet handhavend kon optreden.

Vraag 28

Heeft uw (beleids)ministerie er bij de ILT (in)direct op aangedrongen om in deze casus niet handhavend op te treden en geen strafmaatregel(en) op te leggen aan Schiphol c.q. heeft het daartoe zijn invloed aangewend bij de ILT? Zo ja, hoe zuiver vindt u dat in de verhoudingen tussen uw (beleids)Ministerie van I&W aan de ene kant en de ILT aan de andere kant die de haar specifiek opgelegde toezicht-, controle- en handhavingstaken geloofwaardig en met gezag moet kunnen uitvoeren?

Antwoord 28

Nee.

Vraag 29

Kunt u bevestigen dat de ILT «het ministerie al jaren oproept om een einde te maken aan de gedoogsituatie»? Kunt u die oproepen van de ILT aan de Tweede Kamer overleggen?

Antwoord 29

Ja, dat kan bevestigd worden. Eind 2021 is de Kamer geïnformeerd over het signaal van de ILT over de lange duur van het anticiperend handhaven van het NNHS.⁶ De ILT ziet dat er juridische risico's aan het anticiperend handhaven kleven. Sinds die tijd heeft ILT bij meerdere gelegenheden hiervoor aandacht gevraagd. In het regeerprogramma is als doelstelling van het kabinet opgenomen om de gedoogsituatie zo snel mogelijk te beëindigen.

Vraag 30

Hoe kijkt u in het licht van het recht rondom gedogen en gedoogbeleid aan tegen een periode van nu bijna tien jaar dat de wet wordt verzet en omwonenden in een brede schil om de luchthaven Schiphol door de regering, de Rijksoverheid en haar toezichtorganen rechteloos worden gemaakt en langdurig ook zo worden gehouden?

Antwoord 30

Het regeerprogramma stelt dat het kabinet de rechtspositie van omwonenden van Schiphol zo snel mogelijk wil herstellen en de geluidsbelasting met 20% wil terugdringen. Het kabinet zet alles op alles om zo snel mogelijk de balanced approach-procedure te doorlopen en een wijziging van het LVB voor elkaar te krijgen, waarin de resultaten van deze procedure worden vastgelegd en er meer handhavingspunten voor geluid in de ruimere omgeving worden toegevoegd. Daarmee wordt het anticiperend handhaven beëindigd en wordt de rechtsbescherming voor de omwonenden verbeterd. Om een betere rechtsbescherming te bieden aan alle omwonenden van Schiphol, dus ook de mensen die verder van Schiphol af wonen, gaat het kabinet extra handhavingspunten voor geluid toevoegen. Daardoor is er voor omwonenden houvast in de vorm van een maximale jaarlijkse geluidbelasting bij hen in de buurt. De ILT houdt hier toezicht op om naleving te verzekeren.

Vraag 31

Vindt u dat een de facto staatsbedrijf, zoals de Schiphol Group, zich het ongestraft kan permitteren om bij herhaling «een loopje te nemen» met het overschrijden van de wettelijke geluidsregels én de voorwaarden van het (gedoog)vliegbeleid? Kunt u uw antwoord inhoudelijk motiveren?

⁶ Kamerstukken II, 2021/22, 29 655, nr. 418.

Antwoord 31

Het anticiperend handhaven betekent dat bij overschrijdingen van grenswaarden van handhavingspunten voor geluid geen maatregel wordt opgelegd door de ILT als wordt voldaan aan de voorwaarde van het anticiperend handhaven. Het is aan de ILT dit te beoordelen.

Vraag 32

Wanneer zullen u, uw (beleids)Ministerie van I&W en zijn toezichtsorganen de rechtsbescherming van de omwonenden in de brede schil om de luchthaven Schiphol prioriteit geven en hun weer het vertrouwen geven dat de rechtsstaat er ook voor hen is? Op welke concrete wijze zult u daaraan vorm en inhoud geven?

Antwoord 32

Het regeerprogramma stelt dat het kabinet de rechtspositie van omwonenden van Schiphol zo snel mogelijk wil herstellen en de geluidsbelasting met 20% wil terugdringen. Zie het antwoord op vraag 30.

Vraag 33

Wilt u elke vraag afzonderlijk en volledig beantwoorden?

Antwoord 33

Ja.

Toelichting

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van het lid De Hoop (GroenLinks-PvdA), ingezonden 8 januari 2025 (vraagnummer 2025Z00086).