

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

1305

Vragen van het lid **De Hoop** (GroenLinks-PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Inspectie rekt regels voor het gedogen van geluidsoverlast bij Schiphol verder op»* (ingezonden 8 januari 2025).

Antwoord van Minister **Madlener** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 17 februari 2025). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2024–2025, nr. 1167.

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Inspectie rekt regels voor het gedogen van geluidsoverlast bij Schiphol verder op»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat Schiphol wederom (na 2021) wettelijke geluidsnormen overtreedt?

Antwoord 2

In het gebruiksjaar 2023 (1 november 2022 tot en met 31 oktober 2023) is de grenswaarde in handhavingspunt 25 overschreden. Hierover is de Kamer geïnformeerd middels de Kamerbrief over de handavingsrapportage Schiphol van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) over gebruiksjaar 2023.² Zoals gebruikelijk wordt de Kamer over het gebruiksjaar 2024 in de komende handavingsrapportage van de ILT geïnformeerd, die in het eerste kwartaal aan de Kamer wordt gestuurd. Het beeld daarin zal zijn dat in het gebruiksjaar 2024 de grenswaarden in 3 handhavingspunten voor geluid zijn overschreden.

Vraag 3

Klopt het dat deze overtredingen wel zijn geconstateerd door de ILT, maar niet zijn gesanctioneerd?

¹ Website NRC, 5 januari 2025 (<https://www.nrc.nl/nieuws/2025/01/05/inspectie-rekt-regels-voor-gedogen-van-geluidsoverlast-bij-schiphol-verder-op-a4878545>)

² Kamerstukken II 2023/24, 31 936, nr. 1145.

Antwoord 3

De grenswaarde voor geluid in handhavingspunt 25 is in het gebruiksjaar 2023 met 19,1% overschreden. Deze overschrijding bleek voor 19%-punt verklaarbaar uit vliegen volgens het NNHS. Vanwege de aanwijzing aan de ILT om niet handhavend op te treden wanneer een overschrijding te verklaren is uit het vliegen volgens het NNHS (het zogenaamde anticiperend handhaven), moest de ILT afzien van handhaving. De ILT heeft tegelijkertijd gesignaleerd dat deze casus de noodzaak onderstreept om de gedoogsituatie op te heffen.

Voor het gebruiksjaar 2024 heeft de ILT geconstateerd dat de baangebruiksregels van het NNHS zijn nageleefd. Hiermee wordt voldaan aan de voorwaarde voor anticiperend handhaven en kan de ILT geen maatregel opleggen voor de overschrijdingen van de grenswaarden in 3 handhavingspunten voor geluid.

Vraag 4

Is er, ook na de uitspraak van de rechter, een gedoogbeleid, wat Schiphol impliciet of expliciet toestaat, om geluidsnormen te overtreden?

Antwoord 4

In 2015 is vooruitlopend op de juridische verankering van het NNHS in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB), gekozen voor het anticiperend handhaven. Dit betekent dat de ILT geen maatregel oplegt als er een overschrijding heeft plaatsgevonden van de grenswaarde in de handhavingspunten voor geluid als dit het gevolg is van het vliegen volgens de regels van het strikt preferentieel baangebruik van het NNHS. Hierdoor is de rechtspositie van omwonenden niet goed geregeld. Het vorige kabinet heeft geprobeerd het anticiperend handhaven te beëindigen. Als gevolg van een uitspraak van de Hoge Raad is dit nog niet mogelijk gebleken. In die uitspraak is geoordeeld dat voor het beëindigen van het anticiperend handhaven in combinatie met de voorgenomen invoering van een experimenteerregeling eerst de balanced approach-procedure doorlopen moet worden.³ Als gevolg hiervan heeft de toenmalige Minister de ILT verzocht het anticiperend handhaven voort te zetten. Dit omdat de balanced approach-procedure nog niet is afgerond. Op basis van die aanwijzing wordt door de ILT het anticiperend handhaven voortgezet. Het kabinet streeft ernaar het anticiperend handhaven zo spoedig mogelijk te beëindigen. Gelet hierop zet dit kabinet de balanced approach-procedure voort en is op 6 december de uitkomst van de definitieve berekeningen voorgelegd aan de Europese Commissie. Het kabinet wacht nu op het advies van de Europese Commissie en zal vervolgens de noodzakelijke stappen zetten om de uitkomst van de procedure ook vast te leggen in de regelgeving, zodat de maatregelen per november 2025 kunnen ingaan.

Vraag 5

Wat is de wettelijke basis voor een gedoogbeleid voor geluidsoverlast van Schiphol?

Antwoord 5

In 2015 is vooruitlopend op de juridische verankering van het NNHS in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB), gekozen voor het anticiperend handhaven. Dit betekent dat de ILT geen maatregel oplegt als er een overschrijding heeft plaatsgevonden van de grenswaarde in de handhavingspunten voor geluid als dit het gevolg is van het vliegen volgens de regels van het strikt preferentieel baangebruik van het NNHS. Voor het anticiperend handhaven heeft de ILT een aanwijzing ontvangen.⁴ Zoals diverse keren aangegeven wil het kabinet dit gedoogbeleid beëindigen. Dit is – als gevolg van de uitspraak van de Hoge Raad – pas mogelijk na het doorlopen van de balanced approach-procedure en als aangepaste grenswaarden zijn vastgelegd in het te wijzigen LVB.

³ Kamerstukken II 2023/24, 29 665, nr. 515.

⁴ Stcrt. 2023, 33196.

Vraag 6

Wat is over van de belofte aan omwonenden om hun rechtspositie en de wet te handhaven en hun gezondheid te beschermen?

Antwoord 6

In het regeerprogramma staat dat de inzet voor de luchtvaart gericht is op het op orde brengen van de rechtsbescherming van omwonenden (geluidsbelasting) en de regelgeving met behoud van de netwerkqualiteit van Schiphol. Het regeerprogramma stelt dat het kabinet de rechtspositie van omwonenden van Schiphol zo snel mogelijk wil herstellen en de geluidsbelasting met 20% wil terugdringen. Om dit te bereiken zet het kabinet de lopende Europese balanced approach-procedure voort en worden de resultaten daarvan in het LVB vastgelegd.

Vraag 7

Kunt u een uitgebreide en inhoudelijke reactie geven op de in het artikel geciteerde hoogleraren?

Antwoord 7

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.

Er is begrip voor de constatering van de hoogleraren dat de situatie lastig is uit te leggen aan omwonenden. Het huidige stelsel biedt onvoldoende individuele bescherming voor omwonenden. In dit geval voor de mensen in de hoek van Uithoorn en Aalsmeer. De hoogleraren geven aan dat het gedogen al bijna tien jaar duurt en dat dat de situatie nog wankeler maakt. Zoals in het artikel ook benoemd staat, wordt deze lezing onderschreven en wordt al langer gewezen op het belang van het beëindigen van de gedoogsituatie. In het najaar van 2021 heeft de ILT hier ook schriftelijk een signaal over afgegeven en dit is regelmatig herhaald, o.a. in de reactiebrief op de aanwijzing om het anticiperend handhaven te continueren eind 2023.

Vraag 8

Kunt u alle correspondentie en gespreksverslagen aangaande de overschrijding van geluidsnormen en de handhaving ervan, tussen het ministerie, de ILT en Schiphol, naar de Kamer zenden?

Antwoord 8

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 9

Welke uitkomst en welke gevolgen verwacht u, als omwonenden en/of milieuorganisaties wederom een rechtszaak aanspannen?

Antwoord 9

Er kan niet vooruitgelopen worden op mogelijke juridische procedures noch op de uitkomsten daarvan.

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

Vraag 10

Kunt u deze vragen afzonderlijk beantwoorden voor het komende commissie-debat Luchtvaart?

Antwoord 10

Ja