

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

4027

Vragen van het lid **Boucke** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de «*Hoofdlijnenbrief Schiphol*» van 24 juni 2022 (ingezonden 1 juli 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 14 september 2022). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 3875.

Vraag 1

Kunt de onderstaande vragen afzonderlijk per vraag beantwoorden en ruim voor het volgende commissiedebat Luchtvaart?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Bent u bekend met verslag van de heer Hans Alders van 1 oktober 2008?

Antwoord 2

Ja. Het advies van de Alderstafel van 1 oktober 2008 is bekend, dit gaat over de toekomst van Schiphol en de regio voor de middellange termijn (tot en met 2020).

Vraag 3

Bent u het ermee eens dat in dit verslag «*het hanteren van een maximumgrens aan het aantal vliegtuigbewegingen*» wordt aangemerkt als een belangrijke factor voor maatschappelijke partijen en omwonenden om te kunnen instemmen met de beoogde ontwikkeling van Schiphol?

Antwoord 3

Ja. Een passage uit het genoemde verslag uit 2008 luidt: «Voor de bewonersdelegatie is het hanteren van een maximumgrens aan het aantal vliegtuigbewegingen tot en met het gebruiksjaar 2020 een voorwaarde om te kunnen instemmen met het advies.» (pagina 12)

Vraag 4

Bent u het ermee eens dat uw voorganger dit in de ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB NNHS, Kamerstuk 29 665, nr. 399) typeert als een belangrijk onderdeel van een «globale bescherming» van omwonenden rond Schiphol?

Antwoord 4

Ja. In het hoofdstuk «Aanleiding en noodzaak» van de Nota van Toelichting bij de ontwerpwijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol wordt onderschreven dat het bieden van globale bescherming in het advies van de Alderstafel uit 2013 één van de kernelementen is waaruit het NNHS bestaat. Onderdeel van de globale bescherming is het hanteren van een plafond van vliegtuigbewegingen per jaar, met daarbinnen een plafond van vliegtuigbewegingen in de nacht en vroege ochtend.

Vraag 5

Bent u het ermee eens dat in het verslag van de heer Alders wordt geconcludeerd dat een stelsel dat uitgaat van handhavingspunten en het verdelen van geluidswinst aan de omgeving en de luchtvaartsector wordt bestempeld als complex en weinig inzichtelijk?

Antwoord 5

Ja. Een passage uit het advies van de Alderstafel van 1 oktober 2008 luidt: »Voorts heeft de Tweede Kamer in het Algemeen Overleg van 6 februari 2008 er op aangedrongen om te komen tot een nieuw normen- en handhavingstelsel, omdat het huidige stelsel te complex en weinig inzichtelijk is.» (pagina 2) en «Partijen erkennen dat het huidige normen- en handhavingstelsel te complex en voor velen nauwelijks inzichtelijk is. Daarom is een voorstel ontwikkeld dat aan dit bezwaar tegemoet komt met behoud van de bescherming voor de omgeving en met een verbetering van de operationele mogelijkheden voor de sector» (pagina 11). In het advies wordt derhalve opgemerkt dat op aandringen van de Tweede Kamer, vanwege het feit dat het destijds geldende stelsel te complex en weinig inzichtelijk is, er gewerkt moet worden aan een nieuw stelsel.

Vraag 6

Bent u het ermee eens dat in het verslag van de heer Alders uit 2019 (Kamerstuk 29 665, nr. 353) wordt vastgesteld dat groei als gevolg van geluidswinst heeft geleid tot een afname van rustperiodes en zodoende niets doet voor de hinderbeleving, resulteert in het ernstig schaden van het woonklimaat en zorgt voor een toename van overlast?

Antwoord 6

Ja. Een passage uit het genoemde verslag luidt: «Een belangrijk probleem dat zich voordoet is dat hinderbeperking die de luchtvaartsector realiseert door steeds minder geluidsproducerende vliegtuigen nauwelijks of niet waarneembaar is op de hoogte, vooral in het binnengebied, waarop de vliegtuigen passeren. Ieder individueel vliegtuig produceert daarbij voor de omwonende een buitengewoon hoog geluidvolume. Voor de collectieve geluidsberekening in het stelsel van gelijkwaardigheid maakt deze reductie wel degelijk uit. Zij leidt namelijk tot een verdere volumegroei, ook al wordt die gehalveerd door de 50-50 regel. Daarmee is dus de paradox gecreëerd dat een geluidsreductie leidt tot een aanzienlijke volumestijging en daarmee gepaard gaande toename van overlast in het binnengebied, zonder dat de omwonenden daar iets merken van de hinderafname. Integendeel, hun woonklimaat wordt ernstig geschaad. Gelijktijdig moet worden vastgesteld dat er sprake is van een zodanige volumeontwikkeling dat er zowel op de primaire als de secundaire banen sprake is van een alsmaar toenemende ononderbroken stroom van bewegingen. De eerder aanwezige rustperiodes worden steeds korter.»

Vraag 7

Bent u het ermee eens dat de conclusies zoals benoemd in vragen 3 tot 6 meermaals in verschillende debatten, rapporten en adviezen in de afgelopen jaren zijn bekrachtigd, waaronder maar niet uitsluitend bij de aanbieding van de wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) ter verankering van het

Nieuwe Normen- en Handhavingssstelsel (NNHS) van 16 februari 2021 (Kamerstuk 29 665, nr. 399) en de memorie van toelichting van de aangenomen wijziging op de Wet luchtvaart die het NNHS mogelijk moest maken (Kamerstuk 34 098, nr. 3)?

Antwoord 7

Ja. Mede vanwege deze redenen is in de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni jl.¹ het kabinetsbesluit toegelicht, om een belangrijke stap te zetten in het verminderen van de overlast.

Vraag 8

Bent u voornemens een systeem in te voeren dat gelijkenissen vertoont of vrijwel identiek is aan het systeem, zoals dat gold voor de periode waarin het NNHS (als experiment) van kracht was?

Antwoord 8

In de Hoofdlijnenbrief Schiphol is aangegeven dat het kabinet zal stoppen met anticiperend handhaven in combinatie met het voortzetten van het strikt preferentieel baangebruik. Het nieuwe maximum van 440.000 vliegtuigbewegingen wordt vastgelegd in een wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol. Vervolgens worden – in lijn met de Luchtvaartnota 2020-2050 – de grenzen voor de negatieve externe effecten van luchtvaart op de omgeving van de nieuwe capaciteit in een volgend LVB Schiphol vastgelegd als strenger wordende normen. Dit betekent dat de geluidshinder voor de omgeving moet blijven afnemen. Het kabinet zal voor de normstelling de milieueffecten van het maximum van 440.000 vliegtuigbewegingen als bovengrens hanteren. Bij de ontwikkeling van het nieuwe systeem is het belangrijk dat er kan worden gestuurd op afname van geluid en dat het systeem mogelijkheden bevat om aanvullende (hinder)indicatoren in te zetten zodat het stelsel zo goed mogelijk aansluit bij de ervaren hinder van omwonenden.

Vraag 9

Welke gelijkenissen en verschillen ziet u tussen het beoogde stelsel en het vigerende stelsel (LVB 2008)?

Antwoord 9

In de komende periode wordt bezien hoe tot een normstelling kan worden gekomen als verwoord in antwoord op vraag 8. Pas als dit verder ontwikkeld is, kan antwoord gegeven worden op de vraag welke gelijkenissen en verschillen dit beoogde stelsel met zich meebrengt ten opzichte van het vigerende stelsel en het LVB 2008.

Vraag 10

Kunt u toelichten hoe de voornoemde conclusies in debatten, rapporten en adviezen over een dergelijk stelsel hun beslag krijgen in het nieuwe door u beoogde stelsel en welke lessen u zodoende concreet trekt uit de beleidsgeschiedenis, met name ten aanzien van het vaststellen van een maximumaantal vliegtuigbewegingen?

Antwoord 10

Zoals bij iedere beleidsontwikkeling of normeringsontwikkeling worden ook bij de uitwerking van een nieuw stelsel voor luchtvaartgeluid ervaringen uit het verleden betrokken. Concreet betekent dit dat deze en andere conclusies over een maximum aantal vliegtuigbewegingen worden betrokken en gewogen bij de uitwerking van een nieuw stelsel.

Vraag 11

Klopt het dat u niet voornemens bent een maximumaantal vliegtuigbewegingen vast te leggen in de Wet luchtvaart of het LVB als onderdeel van het door u beoogde stelsel?

¹ Kamerstukken 29 665, nr. 432.

Antwoord 11

Het maximum van 440.000 vliegtuigbewegingen wordt vastgelegd in een wijziging van het LVB Schiphol. Een van de doelen van de besluitvorming toegelicht in de Hoofdlijnenbrief Schiphol is om de (ervaren) hinder van vliegtuiggeluid te verminderen. Een maximum aantal vliegtuigbewegingen is daar een van de middelen voor. Zoals aangegeven in de Hoofdlijnenbrief Schiphol en in het antwoord op vraag 8, is het kabinet voornemens in de toekomst te sturen op strenger wordende milieunormen. Deze zullen tot uiting komen in een volgend LVB Schiphol. Bij de ontwikkeling van een nieuw systeem met milieunormen is het belangrijk dat er in elk geval kan worden gestuurd op afname van geluid en dat het systeem mogelijkheden bevat om aanvullende (hinder)indicatoren in te zetten zodat het stelsel zo goed mogelijk aansluit bij de ervaren hinder van omwonenden.

Vraag 12

Bent u het ermee eens dat in dit geval een belangrijke schakel in het bieden van «globale bescherming» voor omwonenden dan straks ontbreekt?

Antwoord 12

Zoals in het antwoord op vraag 11 is aangegeven, wordt het maximum van 440.000 vliegtuigbewegingen vastgelegd in het LVB Schiphol. Verder bestaat de «globale bescherming» uit het Aldersadvies, geschreven in een periode van geambieerde groei van de luchtvaart, uit het jaarlijks toetsen van de gebruiksruimte van Schiphol aan de criteria voor gelijkwaardigheid en het stellen van een maximum aan het aantal vliegtuigbewegingen. Deze elementen van «globale bescherming» bevatten geen handvatten om te kunnen sturen op een voortdurende afname van negatieve externe effecten, zoals is aangekondigd in de Hoofdlijnenbrief Schiphol. Door de inzet op een continue afname van negatieve externe effecten, vastgelegd in een LVB Schiphol, zal de bescherming van omwonenden worden versterkt. Tevens is in de Hoofdlijnenbrief Schiphol een onderzoek aangekondigd naar de vraag of en hoe de individuele rechtsbescherming in het vigerend stelsel met handhavingspunten, in het NNHS en in een toekomstig normenstelsel voldoende is – dan wel kan worden – geborgd.

Vraag 13

Kunt u ingaan op de vraag hoe u en met welke juridische instrumenten u het maximumaantal vliegtuigbewegingen van 440.000 de komende vijf jaar juridisch borgt en handhaaft?

Antwoord 13

Dit aantal wordt vastgelegd in het nog te wijzigen LVB Schiphol. Daarop vooruitlopend, wordt het anticiperend handhaven beëindigd en wordt zo nodig een ministeriële regeling uitgewerkt. De ILT houdt toezicht op de naleving van het gewijzigde LVB waarin het maximumaantal vliegtuigbewegingen is vastgelegd en kan op grond van de Wet luchtvaart bij overschrijding door de sector maatregelen voorschrijven die ertoe leiden dat het gestelde maximum aantal vliegtuigbewegingen niet meer wordt overschreden.

Vraag 14

Kunt u toelichten hoe dit aantal zich verhoudt tot teksten in de notitie van adviesbureau To70 waarin wordt uitgegaan van deze aantallen «t/m 2023».

Antwoord 14

In de notitie van adviesbureau To70 is beschreven wat het effect is van het beëindigen van het anticiperend handhaven op:
Het aantal vliegtuigbewegingen dat binnen de milieuruimte van het huidige LVB op jaarbasis kan worden afgehandeld op Schiphol;
Het jaarvolume dat mogelijk is binnen de grenswaarden in handhavingspunten, waarbij een onderscheid is gemaakt naar twee mogelijke situaties:
Zonder vlootvernieuwing t/m 2023: ca. 400.000 – 440.000 bewegingen;
Inclusief vlootvernieuwing t/m 2023 (o.b.v. de pré-COVID trend): ca. 450.000 – 465.000 bewegingen.
De notitie beschrijft dus het aantal vliegtuigbewegingen dat binnen het vigerende stelsel (LVB 2008) met grenswaarden in handhavingspunten

mogelijk is zonder normoverschrijding. In dat stelsel zijn immers de grenswaarden in handhavingpunten bepalend voor afhandeling van het luchtverkeer.

Tevens is aangegeven welke mogelijkheden binnen het vigerende stelsel bestaan voor het toepassen van strikt geluidpreferent baangebruik binnen de mogelijkheden van operationele uitvoerbaarheid, wat tot de minste geluidhinder voor de omgeving leidt. Bij vlootvernieuwing zal, als gevolg van de afname van de geluidbelasting, een hoger aantal vliegtuigbewegingen mogelijk zijn binnen de vigerende grenswaarden in handhavingpunten dan wanneer geen vlootvernieuwing plaatsvindt. De mate van vlootvernieuwing in de praktijk zal achteraf moeten worden bezien.

Vraag 15

Bent u het ermee eens dat exact het feit dat geen maximumaantal vliegtuigbewegingen juridisch vast is gelegd heeft geresulteerd in deze pijnlijke maar noodzakelijke stap tot krimp, omdat toetsing aan geldende wet- en regelgeving niet heeft plaatsgevonden?

Antwoord 15

Nee. Met het besluit dat is toegelicht in de Hoofdlijnenbrief Schiphol kiest het kabinet vanuit een brede afweging voor een reductie naar een maximum aantal van 440.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol, dat in het LVB zal worden vastgelegd. Onderdeel van het besluit is de keuze het anticiperend handhaven te beëindigen (met behoud van strikt preferentieel baangebruik). Reden hiervoor is dat de rechtspositie van omwonenden op het gebied van geluidshinder al geruime tijd niet goed is gereguleerd, door het uitblijven van vastlegging van het NNHS in een te wijzigen LVB. Hierdoor kunnen omwonenden zich niet beroepen op geluidsnormen die juridisch correct zijn vastgesteld en ook worden gehandhaafd.

Vraag 16

Kunt u ingaan op de manier waarop Schiphol straks, bij een systeem waar de geluidswinst deels ten goede komt aan de luchtvaartsector (dus capaciteit toevoegt), blijft voldoen aan de vergunde stikstofruimte of milieuruimte in den brede?

Antwoord 16

Het kabinet zal voor de normstelling ten aanzien van geluidhinder het maximum van 440.000 vliegtuigbewegingen als bovengrens hanteren. Als de geluidbelasting van activiteiten op Schiphol vermindert, ontstaat in een nieuw te ontwikkelen stelsel (zie antwoord 8) ruimte voor ontwikkeling van de luchtvaartsector, maar deze geluidswinst moet nadrukkelijk ook ten goede komen aan de omgeving. Een robuuste inrichting van een stelsel van toezicht, handhaving, monitoring en evaluatie zal onderdeel uitmaken van een gewijzigd LVB om vinger aan de pols te kunnen houden. Door het bevoegd gezag ingevolge de Wnb wordt beoordeeld of een vergunning kan worden verleend en wordt gemonitord en toezicht gehouden op de naleving van een verleende natuurvergunning. Een natuurvergunning bevat voorschriften over de toegestane activiteit en de wijze waarop de daardoor veroorzaakte stikstofdepositie moet zijn gemitigeerd. Ook bevat deze monitoring- en rapportagevoorschriften. Er wordt toezicht gehouden op de naleving van de vergunningvoorschriften. Zo nodig wordt de naleving gehandhaafd bij overtreding. Artikel 7.1 en 7.2 van de Wnb voorzien in de grondslag voor toezicht en handhaving van het bepaalde in een verleende natuurvergunning. Bevoegd tot handhaving is de Minister voor Natuur en Stikstof. Als toezichthouders zijn aangewezen de Rijksdienst Voor Ondernemend Nederland (RVO) en de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA). Overtreding van de vergunning kan ook strafrechtelijk worden gehandhaafd op grond van de Wet op de economische delicten. Naast een natuurvergunning geldt voor Schiphol tevens regelgeving waarin de milieuruimte voor Schiphol is vastgelegd. Dit betreft het vigerende LVB

2008, alsmede de aan Schiphol verleende omgevingsvergunning². Op dit moment is daarin de milieuruimte bepaald die geldt voor Schiphol. Bij een toekomstig systeem waarin de geluidswinst deels ten goede komt aan de luchtvaartsector en deels aan de omgeving, blijft het voldoen aan vigerende wet- en regelgeving het uitgangspunt. Aangezien dat systeem nog moet worden ontwikkeld en daarna pas in wetgeving zal worden vastgelegd, kan op dit moment nog geen concretere uitspraak worden gedaan over de wijze waarop in de toekomst juridische toetsing aan de vergunde milieuruimte plaatsvindt en door wie.

Vraag 17

Welke concrete (juridische) toetsing aan de vergunde milieuruimte vindt dan plaats en door wie vindt deze plaats?

Antwoord 17

Zie het antwoord op vraag 16.

Vraag 18

Klopt het dat het toekennen van aanvullende capaciteit volgens het door u voorgestelde systeem van capaciteitsgroei gebeurt per ministeriële regeling of in ieder geval lagere regelgeving dan een algemene maatregel van bestuur?

Antwoord 18

Het nieuwe normenstelsel voor geluidhinder moet nog worden ontwikkeld en zal daarna worden vastgelegd in het LVB Schiphol. Dit is een algemene maatregel van bestuur.

Vraag 19

Deelt u de conclusie dat dit een lichtere vorm van politieke behandeling en parlementaire controle tot gevolg heeft?

Antwoord 19

Zie het antwoord op vraag 18.

Vraag 20

Zo ja, vindt u dat wenselijk?

Antwoord 20

Zie het antwoord op vraag 18.

Vraag 21

Deelt u de conclusie dat het zodoende verstandig is om in een maximumaantal vliegtuigbewegingen juridisch te borgen in het LVB of een volgende wijziging daartoe?

Antwoord 21

Zoals in het antwoord op vraag 11 is aangegeven, wordt het maximum van 440.000 vliegtuigbewegingen vastgelegd in het LVB Schiphol.

Vraag 22

Bent u het ermee eens dat nachtvluchten en nachtelijke overlast een van de grootste ergernissen zijn van de omwonenden rond Schiphol?

Antwoord 22

Ja, daarom is in de Luchtvaartnota en in de Hoofdlijnenbrief Schiphol aangegeven dat het aantal nachtvluchten verminderd wordt van 32.000 naar 29.000. Om dit aantal juridisch te verankeren moet het LVB worden aangepast en moet op grond van Europese regelgeving een zogenoemde Balanced Approach procedure worden doorlopen. In de Hoofdlijnenbrief Schiphol wordt tevens gesteld dat het kabinet zich realiseert dat aanvullende stappen

² Vergunning ex artikel 8.4 Wet milieubeheer van 1 juni 2004 (2005–1328), zoals aangepast bij besluit ex artikel 8.24 Wet milieubeheer (2005–1328) en bij besluit ex artikel 8.23 Wet milieubeheer (2004–37639).

nodig blijven om geluidsbelasting in de omgeving van de luchthaven verder terug te dringen. In de komende periode wordt nader onderzocht hoe en in welke mate aanvullende maatregelen, zoals het beperken van het nachtvolume, kunnen bijdragen aan het reduceren van de geluidbelasting, en op welke termijn, en onder welke voorwaarden.

Vraag 23

Erkent u dat gezondheidsorganisaties waaronder maar niet uitsluitend de GGD en de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) slaapverstoring in toenemende mate aanmerken als een gezondheidsrisico?

Antwoord 23

In de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid staat dat slaapverstoring een van de factoren is die leidt tot gezondheidsschade. Ter uitvoering van de motie Schonis is over deze WHO-richtlijnen advies uitgebracht door het RIVM. In de loop van het jaar zal de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat de Tweede Kamer informeren over een uitwerking van de aanbevelingen in dit advies.

Vraag 24

Vindt u het aantal van 29.000 beoogde nachtvluchten passen bij het door u genoemde «belang van omwonenden» in de bestrijding van geluidshinder en bij het realiseren van een nieuw balans met meer aandacht voor de leefomgeving?

Antwoord 24

In de brief van 24 juni jl. is aangegeven dat naast een reductie van het maximum aantal toegestane vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol tot 440.000 per jaar aanvullende stappen nodig blijven om geluidsbelasting in de omgeving van de luchthaven verder terug te dringen. Dit geldt ook voor de nacht. De eerste reductie van maximaal 32.000 naar 29.000 vliegtuigbewegingen in de nacht wordt conform de Luchtvaartnota in het LVB vastgelegd. Zie verder het antwoord op vraag 22.

Vraag 25

Gezien de krimp van het maximaal aantal vliegtuigbewegingen naar 440.000 een reductie betreft van 12%, bent u het ermee eens dat het redelijk is het aantal nachtvluchten naar rato te laten meekrimpen naar minstens 28.160 (een krimp van 12% voor nachtvluchten) in plaats van 29.000?

Antwoord 25

In de brief van 24 juni jl. is door het kabinet een reductie van het maximum aantal vliegtuigbewegingen naar 440.000 toegelicht. Een reductie van het aantal vliegtuigbewegingen in de nacht is reeds opgenomen in de door het kabinet vastgestelde Luchtvaartnota. Zie verder het antwoord op vraag 22.

Vraag 26

Krimpt het aantal nachtvluchten «mee» in de krimp richting 440.000 als gevolg van het terugvallen op het vigerende LVB of bent u voornemens dit pas te doen met een volgende wijziging van het LVB?

Antwoord 26

Het maximum aantal toegestane nachtvluchten op Schiphol wordt conform de Luchtvaartnota verminderd van 32.000 naar 29.000 en wordt onderdeel van de reductie van het toegestane verkeersvolume op Schiphol naar maximaal 440.000 vliegtuigbewegingen. De reductie van 32.000 naar 29.000 vliegtuigbewegingen in de nacht wordt opgenomen in het te wijzigen LVB. Het vigerende LVB uit 2008 kent een maximum van 32.000 nachtbewegingen.

Vraag 27

In het geval dat u dit pas doet bij een volgende wijziging van het LVB, erkent u dat het dan nog jaren duurt voor het aantal nachtvluchten omlaag gaat?

Antwoord 27

Zie antwoord 26.

Vraag 28

Deelt u de conclusie dat het verstandiger is het aantal nachtvluchten nu direct tot het in de Luchtvaartnota gestelde einddoel van 25.000 nachtvluchten te verminderen, gezien de onvermijdelijke herijking van het operationele evenwicht dat nu toch moet plaatsvinden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 28

In de Luchtvaartnota is aangegeven dat een reductie naar 25.000 nachtvluchten mede afhankelijk is van de opening en ontwikkeling van Lelystad Airport, verdere ontwikkeling van Schiphol en de substitutie van vliegverkeer door treinen. In het besluit van 24 juni jl. is aangegeven dat niet eerder dan medio 2024 besluitvorming kan plaatsvinden over de openstelling van Lelystad Airport. De uitwerking en het tijdpad van de stapsgewijze vermindering van het aantal nachtvluchten naar 25.000 zullen mede in dat licht moeten worden gezien.

Vraag 29

Wat is de stand van zaken van het onderzoek naar een (gedeeltelijke) nachtsluiting, zoals aangekondigd in de Luchtvaartnota (Kamerstuk 31 936, nr. 820) en wanneer wordt dit onderzoek met de Kamer gedeeld?

Antwoord 29

Momenteel wordt gewerkt aan een uitvraag voor een onderzoek naar een (gedeeltelijke) nachtsluiting. Het ministerie wordt bij het formuleren van de uitvraag bijgestaan door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM). De Kamer wordt later dit jaar in een reguliere voortgangsbrief over het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol (POLS) nader geïnformeerd over de voortgang.

Vraag 30

Is KLM gebonden aan (proactieve) medewerking aan het verminderen van nachtvluchten en andere voorwaarden in het kader van leefbaarheid en verduurzaming, nu het bedrijf de verleende staatssteun volledig heeft afgelost?

Antwoord 30

Bij brief van 29 juni jl. is de Kamer geïnformeerd over aflossing door KLM van een deel van het in medio 2020 door de Staat verleende steunpakket, bestaande uit een directe lening van de Staat en een garantie van de Staat van 90% op een kredietfaciliteit van banken. KLM heeft de onder deze leningen getrokken bedragen recent volledig terugbetaald. In de genoemde brief wordt toegelicht dat daarmee het steunpakket kleiner is geworden, maar nog wel van kracht is. Daarmee blijven ook de luchtvaartgerelateerde voorwaarden ten aanzien van de medewerking aan reductie van nachtvluchten evenals de andere voorwaarden inzake duurzaamheid, leefomgeving en netwerkqualiteit zoals die in 2020 zijn gesteld aan het steunpakket van toepassing.

Vraag 31

Is KLM nog steeds gebonden aan de (proactieve) medewerking aan het verminderen van nachtvluchten en andere voorwaarden in het kader van leefbaarheid en verduurzaming als gevolg van een verminderde maximumcapaciteit op Schiphol?

Antwoord 31

Zoals in het antwoord op vraag 30 genoemd, zijn het steunpakket van 2020 en de daarbij afgesproken voorwaarden van kracht. Eén van de voorwaarden is dat KLM meewerkt aan een substantiële reductie van het aantal nachtvluchten, waarbij KLM een evenredige bijdrage levert. Het kabinet zal een eerste stap naar reductie van het aantal nachtvluchten naar maximaal 29.000 per jaar vastleggen in de wijziging van het LVB. Het kabinetsbesluit inzake beperking van het maximum aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol staat los van de voorwaarden van het steunpakket van 2020.

Vraag 32

Welke gevolgen heeft het uitstellen van de openstelling van Lelystad Airport en de krimp op Schiphol op de voorgenomen beperking van het aantal nachtvluchten uit de Luchtvaartnota?

Antwoord 32

Zie het antwoord op vraag 28.

Vraag 33

Wat is de stand van zaken van het onderzoek (eveneens aangekondigd in de Luchtvaartnota) naar aanvullende indicatoren die hinder kunnen verklaren zoals de invloed van de frequentie waarmee vliegtuigen overvliegen en van rustmomenten en wanneer wordt dit met de Kamer gedeeld?

Antwoord 33

Zoals aangegeven in de brief over de voortgang op de «Programmatistische aanpak meten (en berekenen) vliegtuiggeluid» (PAMV) van 11 juli jl.³, wordt verwacht dat het RIVM haar rapport over de blootstelling-respons relaties per luchthaven binnenkort oplevert. Het onderzoek over aanvullende geluidindicatoren hangt hiermee samen. Hiermee wordt binnenkort gestart door het RIVM. Ik zal uw Kamer over de voortgang van dit onderzoek op de hoogte houden middels de halfjaarlijkse voortgangsbrief over de PAMV.

Vraag 34

Leidt het terugvallen op het vigerende LVB tot een andere wegging van uw antwoorden op vragen van de leden Boucke en Boulakjar (2022D13383): «*Nadat het LVB in verband met het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol is aangepast, zullen ook de beperkingen gebieden in het LIB worden herzien.*»?⁴

Antwoord 34

In antwoord op schriftelijke vragen van 14 juni 2022⁵ heb ik aangegeven het LIB te willen actualiseren. Dit voornemen is niet gewijzigd. De Ministeries van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) zijn samen met de Bestuurlijke Regiegroep Schiphol (BRS) in overleg over aanpassing van het LIB, waaronder het actualiseren van de ligging van de beperkingengebieden.

Vraag 35

Bent u voornemens het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) te actualiseren?

Antwoord 35

Ja. Zie het antwoord op vraag 34.

Vraag 36

Zo ja, op wat voor termijn verwacht u dit te kunnen doen?

Antwoord 36

De voorbereiding van de wijziging van het LIB maakt onderdeel uit van de NOVEX Schiphol. Uw Kamer zal in het eerste kwartaal van 2023 nader geïnformeerd worden welke aanpassingen van het LIB wenselijk zijn. Daarna zal het proces worden gestart om de aanpassingen vast te leggen in wet- en regelgeving, dit vraagt ook de nodige doorlooptijd.

Vraag 37

Zo nee, waarom niet en betekent dat concreet dat u de actualisatie van het LIB nog vijf jaar wilt laten wachten tot het LVB gewijzigd wordt?

Antwoord 37

Zie het antwoord op vraag 36.

³ Kamerstuk 31 936, nr. 984.

⁴ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 2327.

⁵ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 3537.

Vraag 38

Bent u bereid als onderdeel van de nieuwe balans bij nieuwe wet- en regelgeving zoals het LVB en LIB gebruik te maken van een geactualiseerd woningbestand?

Antwoord 38

Dit is afhankelijk van het onderwerp en doel van de betreffende regelgeving. In ieder geval staat voorop dat bij het in beeld brengen van effecten van wet- en regelgeving de meest actuele inzichten worden gebruikt. Of de inhoudelijke regels ook moeten worden gebaseerd op een geactualiseerd woningbestand, moet worden afgewogen.

Vraag 39

Bent u voornemens beroep en bezwaar tegen het LVB mogelijk te maken en, zo ja, op welk termijn?

Antwoord 39

Ja. In de Luchtvaartnota is de intentie uitgesproken de rechtsbescherming tegen het LVB onder te brengen bij de bestuursrechter. Hiervoor is een wetswijziging noodzakelijk. Ik heb het voornemen in de eerste helft van volgende jaar de wetswijziging hiervoor bij uw Kamer aanhangig te maken.