

2

Vragenuur: Vragen Kröger

Aan de orde is **het mondelinge vragenuur**, overeenkomstig artikel 136 van het Reglement van Orde.

Vragen van het lid Kröger aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over **het bericht "Minister moet eind maken aan gedoogsituatie Schiphol"**.

De voorzitter:

We beginnen, zoals gebruikelijk op dinsdagmiddag, met het mondelinge vragenuur. De eerste vraag is van mevrouw Kröger, namens GroenLinks, aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat, die ik ook van harte welkom heet. De vraag gaat over het bericht dat de minister een einde moet maken aan de gedoogsituatie op Schiphol. Het woord is aan mevrouw Kröger.



Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. De minister had één prioriteit toen zij een halfjaar geleden begon: het vertrouwen herstellen. Omwonenden rond vliegvelden in heel Nederland, van Schiphol, Rotterdam en Maastricht tot Lelystad Airport, zijn de dupe van onduidelijke afspraken, gedoogconstructies en een sector die alleen maar wil uitbreiden. De maat is vol! Uit de uitzending van EenVandaag van afgelopen zaterdag bleek dat bewoners met lege handen staan als zij de Inspectie Leefomgeving en Transport vragen te handhaven.

In het geval van Schiphol wordt er anticiperend gehandhaafd. Dat betekent in de praktijk dat er niet wordt gehandhaafd. Bij Rotterdam zijn de afspraken over het aantal nachtvluchten niet wettelijk vastgelegd. De ILT geeft aan dat ze dus niet kan handhaven. Dit rechtsvacuüm is funest voor het vertrouwen in de overheid.

Ik heb de volgende vragen. Wat gaat de minister concreet doen om het vertrouwen van omwonenden rond vliegvelden te herstellen? Bevestigt de minister de uitspraken van de ILT in de Volkskrant van vanochtend dat er op dit moment niet gehandhaafd kan worden? Of kan er wel worden gehandhaafd, maar heeft de ILT simpelweg niet de opdracht hiertoe gekregen van de minister, waar deze rechtstreeks onder valt?

Het uitgangspunt was altijd het gelijkwaardige beschermingsniveau van het oude en nieuwe stelsel. Hoe is de gelijkwaardigheid hiervan beoordeeld als er nog geen nieuwe milieueffectrapportage was en is? Kan de minister een eind maken aan het rechtsvacuüm van Schiphol, totdat het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol wettelijk is vastgelegd, door de oude wet- en regelgeving te handhaven en wat is hiervoor nodig? Welke concrete stappen gaat de minister op zeer korte termijn zetten om ervoor te zorgen dat de afspraken rondom nachtvluchten bij Rotterdam worden gehandhaafd? Heel graag een reactie van de minister.

De voorzitter:

Het woord is aan de minister.



Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dank u wel, voorzitter. Laat ik beginnen met het laatste: het toezicht bij Rotterdam The Hague Airport. Het ging specifiek om het aantal nachtvluchten. Ik denk dat ik daar een heel duidelijk antwoord op kan geven. De gebruiksruimte van het vliegveld wordt door de ILT gehandhaafd. Er zijn in 2017 geen overschrijdingen van de vastgelegde gebruiksruimte geconstateerd. Er is onder andere uitgegaan van een aantal nachtvluchten van 849 voor groot commercieel handelsverkeer. In 2009 zijn bestuurlijke afspraken gemaakt om uit te gaan van dit aantal als streefgetal. Dat was destijds met minister Eurlings. De afgelopen jaren hebben meer dan 849 nachtvluchten plaatsgevonden op Rotterdam The Hague Airport. Daar heeft mevrouw Kröger gelijk in. Maar deze toename is volledig toe te schrijven aan het nachtelijk gebruik van de traumahelikopter die sinds 2011 ook mag vliegen op Rotterdam The Hague Airport. We zijn het met elkaar heel snel eens, denk ik, dat het traumaverkeer een grote maatschappelijke functie heeft en dat daar altijd ruimte voor moet zijn. Dat is in hoofdlijnen het antwoord op het verhaal van de nachtvluchten bij Rotterdam The Hague Airport.

Dan het toezicht rondom Schiphol. Het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol heeft juist tot doel dat omwonenden minder geluidsoverlast hebben van vliegtuigen dan met het oude stelsel. Dat is ook de reden dat de Kamer — in de meeste gevallen uw voorgangers — heeft ingestemd met de wet die dat nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol vastlegde. Dus in de wet is dit vastgelegd en er is toen voor gekozen om, na de experimenteerperiode die we ook nog hebben gehad met het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol, het vliegen volgens het nieuwe stelsel voort te zetten, terwijl het regelgevingstraject — het gaat hier dus nog om de ministeriële regeling — wordt doorlopen.

Zoals u weet, ben ik bezig om dit stelsel wettelijk te verankeren in het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik dank de minister voor de antwoorden. Het valt mij echter op dat zij een groot aantal vragen niet beantwoordt. Ze zou toch moeten inzien dat wat ze nu zegt, echt onvoldoende is om het vertrouwen van bewoners te herstellen. Mijn vraag aan de minister blijft dus of ze erkent dat er op dit moment sprake is van een rechtsvacuüm voor omwonenden van Schiphol, maar ook voor omwonenden van Rotterdam, waar ze veel meer overlast hebben omdat er stelselmatig wordt afgeweken van de routes. Erkent ze dat er sprake is van een rechtsvacuüm? En hoe verklaart ze dat de ILT aan bewoners laat weten dat er niets gedaan kan worden met hun klachten?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het is erg lastig om een heleboel vragen in twee minuten te beantwoorden. Het is makkelijker om een heleboel vragen te stellen dan antwoorden te geven. Ik zal een poging doen om hier wat verder te komen.

Ten aanzien van Rotterdam The Hague Airport gebeurt alles binnen de afgegeven gebruiksruimte. Nogmaals, de toename in nachtvluchten betreft traumahelikopters. Daar valt verder weinig over te zeggen. Dan nog een keer terug naar de ILT. Ze hanteren op dit moment natuurlijk wel de bestaande grenswaarden voor geluid zoals die zijn afgesproken. U weet ook dat we nog een aantal stappen moeten doorlopen om het nieuwe stelsel in de ministeriële regeling opgenomen te krijgen. Daar hebben we de MER van Schiphol bijvoorbeeld voor nodig. We zitten daar met smart op te wachten. Ik hoop dat de partijen die daarmee aan het werk zijn, dat zo snel mogelijk afronden. Daarna is het natuurlijk ook afhankelijk van u in de Kamer om de rest van de procedure zo snel mogelijk te doorlopen. Ik span me ervoor in het zo snel mogelijk vast te leggen. Ik heb u naar aanleiding van het VAO onlangs overigens toegezegd om nog een keer uitgebreid in een brief toe te lichten hoe het handhaving- en toezichtprotocol er precies uitziet.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Mij blijft toch onduidelijk hoe de minister kijkt naar uitspraken van de ILT in de Volkskrant van vanochtend, waarin zij aangeven dat wat het EenVandaag-item op zaterdag schetst, inderdaad klopt: er kan op dit moment niet gehandhaafd worden; er kan slechts gemonitord worden. Dat bevestigen ook bewoners die een handhavingsverzoek indienen en die te horen krijgen dat er niet gehandhaafd kan worden. De minister geeft aan dat dit rechtsvacuüm zal blijven bestaan totdat het nieuwe normen- en handhavingstelsel wettelijk is verankerd en dus totdat de MER er is, maar dat kan nog enige tijd duren. Ik zou dus heel graag van de minister horen hoe in de komende periode wordt omgegaan met het rechtsvacuüm en wat de minister concreet gaat doen om ervoor te zorgen dat het recht van bewoners gehandhaafd kan worden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nogmaals, het anticiperend handhaven voorziet er juist in dat er wordt gekeken naar alle bewegingen die gemaakt worden, met het bijbehorende geluid. Dan wordt er bekeken of dit volgens het stelsel wel of niet zou mogen en of je ook in overtreding bent bij het nieuwe stelsel. Als het bij het nieuwe stelsel niet zo is — dat wil zeggen dat er juist gebruik wordt gemaakt van banen waar minder overlast van is — dan is het toegestaan. Het is dus juist bedoeld om te zorgen voor minder overlast. En daarom is in het verleden deze wet met dit stelsel, waarmee ook geëxperimenteerd is, breed in de Kamer aangenomen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De minister legt nu uit hoe het bedoeld is. Volgens mij hebben wij het hier nu niet over hoe het nieuwe normen- en handhavingstelsel bedoeld is, maar over een situatie waarin de oude wet geldt en waarin een uitzondering gemaakt kan worden op de wet als dat in lijn is met het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Maar de ILT, de partij die moet handhaven, zegt: wij kunnen het niet, wij kunnen slechts monitoren. Wij willen heel duidelijk horen van de minister, als eindverantwoordelijke voor de ILT, hoe er op dit moment gehandhaafd kan worden rond Schiphol. Of zegt de minister eigenlijk: het klopt, er kan niet gehandhaafd worden?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik dacht dat ik het duidelijk had gezegd. Er wordt anticiperend gehandhaafd. Dat wil zeggen dat je de twee stelsels naast elkaar legt. Het nieuwe normen- en handhavingstelsel voorziet erin dat er minder overlast is. Dus als het aan die regels voldoet, wordt er niet ingegrepen. Als u terug zou gaan naar het oude stelsel, dan gooit u de hele wet en het normen- en handhavingstelsel aan de kant. Daar zou je dan weer een hele aparte procedure voor moeten doorlopen. In zijn algemeenheid betekent het dat de overlast zal toenemen. Want dan wordt er meer gebruikgemaakt van andere banen, waaruit juist meer overlast volgt. Het preferente baangebruik is bij uitstek iets waar heel bewust Kamerbreed voor is gekozen.

De **voorzitter**:

Tot slot.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik zou heel graag van de minister toch een brief ontvangen waarin zij het huidige handhavingsbeleid uiteenzet en waarin zij specifiek ingaat op de uitspraak van de ILT dat overtredingen op dit moment alleen gemonitord worden en daarbij ook specifiek op de vraag hoe op dit moment de vierdebaanregel wordt gehandhaafd. Hoe vindt die op dit moment plaats?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Die brief had ik eigenlijk al aan de Kamer toegezegd, maar ik zal dit specifieke punt naar aanleiding van het laatste artikel en de ILT daar graag aan toevoegen. Die brief mag u nog in april verwachten, voor het meireces.

De heer **Paternotte** (D66):

Dank aan de minister voor alle antwoorden, maar het is wel een situatie met heel veel onduidelijkheid. Er is enerzijds een maximum aan nachtvluchten dat wordt overschreden doordat er een traumahelikopter is en er nog geen nieuwe regeling is waarbinnen dat geen overschrijding meer is. Enerzijds is er het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Aan de andere kant is dat al lang de experimenteerfase uit, maar nog niet in de wet verankerd, waardoor de ILT er niet op handhaven. Aan de ene kant is er wel een norm bij Schiphol voor het aantal afwijkingen van de vliegroutes, maar weer niet bij een andere luchthaven waar ze veel meer overschrijdingen of afwijkingen van vliegroutes zien, waardoor mensen vliegtuigen boven hun hoofd horen. Is de minister het met ons eens dat er heel veel onduidelijkheid is, dat niemand daar iets aan heeft, luchtvaartmaatschappijen niet, bewoners niet, en dat het er nu zelfs toe leidt dat er een rechtszaak komt? Is de minister ook met ons eens dat wij, als de ILT wil handhaven en zegt dat niet te kunnen omdat ze daar de instrumenten niet voor heeft gekregen, die instrumenten dan moeten leveren?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat laatste ben ik zeer met de heer Paternotte eens. Wij moeten natuurlijk die instrumenten leveren. Dat is de ministeriële regeling. Daar hebben we dus een MER van Schiphol voor nodig en naderhand de procedure, onder andere hier in de Kamer. Ik denk dat we er met z'n allen bij

zijn om dat heel snel tot een goed einde te brengen. De heer Paternotte spreekt bijvoorbeeld over de nachtvluchten op Rotterdam The Hague Airport. Daar is geen onduidelijkheid. Daar wordt gehandhaafd. Het valt binnen de huidige wet- en regelgeving en binnen de geluidsruimte. Daar zijn extra vluchten van traumahelikopters. Ja, natuurlijk maken die helaas ook geluid, maar ik kan me niet voorstellen dat de Kamer zou willen dat er geen traumavluchten meer mogen plaatsvinden.

De heer **Laçin** (SP):

Ik hoor de minister vooral praten over het oude stelsel, nieuwe normen en ministeriële regelingen. De ILT geeft gewoon aan dat ze niet kunnen handhaven. Zegt de minister hier nou dat de ILT onzin praat en ze wel kunnen handhaven? Ze zeggen het zelf. Ik vind het heel verbazingwekkend dat de minister dit nu zegt, omdat de ILT het zelf aangeeft. Mijn vraag gaat over het preferent baangebruik, over de Kaagbaan en de Polderbaan. Die zouden het meest gebruikt worden, omdat ze de minste overlast geven. Nu blijkt in de praktijk dat zij de groei niet aankunnen en er heel veel over de Aalsmeerbaan heen gaat. Dat gaat met heel veel overlast in Aalsmeer en Uithoorn gepaard.

De **voorzitter**:

En wat is de vraag?

De heer **Laçin** (SP):

Wat gaat de minister daaraan doen? Hoe gaan we die verminderen? Dat is mijn vraag aan de minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat preferente baangebruik hebben we met elkaar afgesproken. Dat kun je natuurlijk niet altijd 100% halen. Op dit moment wordt er asfalt van een van de banen vervangen. Dan kun je hem niet gebruiken. Dan heb je een andere situatie en moet je elders andere banen gebruiken. Dat is onvermijdelijk. Verder is het altijd aan LVNL om te kijken hoe de veiligheidssituatie op een bepaald moment is. We hebben ook te maken met bijzondere windomstandigheden die allemaal van invloed kunnen zijn. We hebben daarover met elkaar goede regels afgesproken. Ik kom terug op het begin van uw vraag: hoe kan het nou dat de ILT zegt dat ze niet kunnen handhaven? Formeel kunnen ze niet handhaven zolang dat NNHS, het nieuwe normen- en handhavingstelsel, nog niet in die ministeriële regeling is vastgelegd. De wet die daaronder ligt hebben we wel breed in de Kamer aangenomen, dus iedereen wil dit. Daar zijn we dus mee bezig. Daar hebben we de milieueffectrapportage voor nodig en de behandeling straks, hopelijk voortvarend, in uw Kamer. Dan kan, volgens dat stelsel, echt gehandhaafd worden in plaats van anticiperend gehandhaafd, wat ze nu doen.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ik heb twee vragen.

De **voorzitter**:

Binnen 30 seconden.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ik heb een vraag over "formeel niet kunnen handhaven". Wat betekent dat precies? Mijn tweede vraag is of de minister het met ons eens is dat juist het feit dat op Rotterdam alles binnen de wet gebeurt, maar er toch veel overlast is, die ook zo gevoeld wordt, hem zit in de definitie van handelsverkeer, waar General Aviation niet in valt en dat je dan de situatie krijgt dat je en veel overlast hebt van de vliegtuigen en van de traumahelikopters? De afsluitende vraag die daarbij hoort, is dus inderdaad dat als traumahelikopters moeten vliegen — en die moeten vliegen — het ten koste moet gaan van de nachtvluchten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, maar nu stelt de heer Van Raan eigenlijk een heel nieuw stelsel voor. Wij hebben met elkaar afspraken over hoe wij hiermee omgaan. Ik weet dat u wensen hebt om iets te doen met een definitie van handelsverkeer en general aviation, de rest van het vliegverkeer. Ik heb te maken met de situatie zoals die nu is. Daar vallen traumahelikopters niet onder. En nogmaals, de stijging van het aantal nachtvluchten is gewoon helemaal terug te voeren op het feit dat sinds 2011 daar ook traumahelikopters mogen vliegen.

De **voorzitter**:

Een tweede, aanvullende vraag, de heer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Nou, nog graag een uitleg over het bizarre dat je dus kennelijk zoiets hebt als formeel handhaven en dat dat niet kan. Dat is eigenlijk twee keer een belediging, want je hebt dus formeel een handhaving en die kan niet. Ik weet niet of de minister zich realiseert hoe vreemd dat klinkt en is, en dat zij echt de enige is die daarmee kennelijk het vertrouwen denkt terug te winnen van bewoners. Nogmaals, ik wil geen nieuwe stelseldiscussie, verre van dat, maar het blijft raar dat als je een vliegtuig ziet bewegen in de lucht, je je kennelijk kunt afvragen: o, is het general aviation of is het handelsverkeer?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Van Raan stelt het weer geheel op zijn eigen wijze voor, alsof we daar maar allemaal vrij in zouden kunnen kiezen. Maar even nog op het punt waar u het aan het begin ook over had, het verschil tussen handhaven en anticiperend handhaven. U gebruikt dan de term "formeel handhaven". Als er een vastgelegde wet met uitwerking onder ligt, dan kun je natuurlijk formeel handhaven. We hebben met elkaar in de Kamer bij aanneming van de wet afgesproken dat er anticiperend zou worden gehandhaafd omdat dat tot minder geluidsoverlast voor mensen leidt. Dus daarom is ervoor gekozen: ILT, kijkt u nou alvast naar dat nieuwe stelsel, met verbeteringen die daarbij horen. Als het daarbinnen wel past, dan hoeft u niet te handhaven, want als je dat wel zou doen, dan hadden we — nogmaals — het hele normen- en handhavingstelsel niet moeten hebben en hadden we gewoon alles bij het oude moeten laten.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Volgens mij proberen we met z'n allen het vertrouwen van de bewoners weer terug te winnen. We maken afspraken

over het aantal vluchten en we moeten dat uiteindelijk ook formeel kunnen handhaven. Volgens mij concluderen we nu met z'n allen dat we dat nu nog niet kunnen. Dus het is denk ik van belang — daar wijst de minister ook op, in haar brief van vorige week en ook in de EenVandaag-uitzending, in een schriftelijke reactie — dat er een milieueffectrapportage Schiphol komt. Dat is van belang om weer te komen tot nieuwe afspraken en ook tot de mogelijkheid te kunnen handhaven.

De voorzitter:

Tot zover de samenvatting, nu de vraag.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dat doe ik graag. Mijn vraag is inderdaad als volgt. Er lijkt een soort vloek op die milieueffectrapportage te liggen, want ook deze rapportage wordt weer uitgesteld. Wat is precies de reden van dat uitstel van die rapportage?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Wij zijn daar niet de initiatiefnemer van. Dat is Schiphol. Wat wij van Schiphol hebben begrepen, is dat de bureaus die voor hen daaraan werken ook andere werkzaamheden hebben moeten verrichten, onder andere voor de milieueffectrapportage Lelystad Airport, en dat ze daardoor vertraging hebben opgelopen. Maar ik hoop wel dat ze toch zo snel mogelijk met die milieueffectrapportage komen, want u hebt helemaal gelijk: zodra we die hebben, kunnen we ook vaart zetten in het traject om het stelsel zoals we het met elkaar willen — dat hebben we al vastgesteld, wat leidt tot minder overlast — officieel te kunnen gaan handhaven in plaats van nu anticiperend.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

In de beantwoording beluister ik dat eigenlijk iedereen het snel wil. Wat ik ook bespeur als ik mijn oor te luisteren leg, is dat er draagvlak voor is om dingen snel vast te leggen zodat je ook inderdaad die helderheid aan iedereen kan geven. Maar wat kan de Tweede Kamer nou doen om dit proces te bespoedigen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Op dit moment zijn we dus even afhankelijk van het feit dat die milieueffectrapportage van Schiphol komt, maar u zou ons allemaal natuurlijk een geweldig plezier doen als straks de behandeling van dit geheel in de Kamer met de grootst mogelijke voortvarendheid wordt opgepakt. Wij zullen er vanuit het ministerie in ieder geval ook zeker ons best voor doen om dat zo snel mogelijk te doen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het is duidelijk dat de minister in antwoord op mijn collega Laçin nu toegeeft dat er niet formeel wordt gehandhaafd en we dus in een rechtsvacuüm zitten. Mijn vraag is eigenlijk wat de minister zegt tegen bewoners rondom de Aalsmeerbaan, die structureel last hebben omdat de vierdebaanregel niet wordt geïmplementeerd en niet wordt gehandhaafd. Wat zegt de minister tegen deze mensen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We hebben in dit huis met elkaar afgesproken dat het nieuwe normen- en handhavingstelsel beter is voor mensen, omdat het tot minder overlast leidt. We werken er met z'n allen aan om het zo snel mogelijk ingevoerd te krijgen. Ik denk dat het voor al die mensen goed is dat de ILT in de tussentijd alvast anticiperend rekening hiermee houdt en niet terugvalt op een oud stelsel waarover iedereen ontevreden was en dat tot meer overlast leidde.

De voorzitter:

Dank u wel.