

2019Z04562

Vragen van de leden **Van Raan** (PvdD), **Laçin** (SP) en **Kröger** (GroenLinks) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de wijze waarop de Minister van Infrastructuur en Waterstaat om zal gaan met de constatering van de Omgevingsraad Schiphol in haar toekomstige luchtvaartbeleid* (ingezonden 8 maart 2019).

Vraag 1

Op welke wijze gaat u in uw luchtvaartbeleid rekening houden met de constatering van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) «dat er op dit moment geen draagvlak is voor een verdere ontwikkeling van Schiphol voordat een aantal verbeteringen is doorgevoerd»?¹

Vraag 2

Erkent u dat uw uitspraken in de Volkskrant, waarin u onder andere als voldongen feiten stelde dat Schiphol zal groeien en Lelystad Airport open zal gaan, rechtstreeks indruisen tegen de constatering van de ORS?² Zo nee, waarom niet?

Vraag 3

Deelt u de mening dat een fundamentele discussie over de toekomst van de luchtvaart, zoals werd geadviseerd door de Onderzoeksraad voor Veiligheid, gevoerd zou moeten worden met een volledige kennisbasis?³ Zo nee, waarom niet?

Vraag 4

Kunt u een samenvatting geven van de wijze waarop in uw ogen de fundamentele discussie over de veiligheid op Schiphol tot nu toe is gevoerd in het kader van de Luchtvaartnota?

¹ Website ORS, 30 januari 2019 (<https://www.omgevingsraadschiphol.nl/nieuws/pas-op-de-plaats-met-ontwikkeling-schiphol/>)

² de Volkskrant, 18 februari 2019 (<https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/minister-van-nieuwenhuizen-je-kunt-niet-zeggen-dit-was-het-voor-eeuwig-voor-schiphol--bc8cfe59/>)

³ Website OVV, 6 april 2017 (<https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/4247/veiligheid-vliegverkeer-luchthaven-schiphol>)

Vraag 5

Kunt u de stand van zaken weergeven van de wijze waarop u de geadviseerde verbeteringen op het gebied van de veiligheid van Schiphol en de veiligheid van omwonenden (externe veiligheid) heeft geïmplementeerd en in de toekomst nog zal implementeren?⁴

Vraag 6

Hoe gaat u daarbij om met ontbrekende informatie op onderdelen als convergerend baangebruik, baanwissels en beheersing van het groepsrisico?

Vraag 7

Erkent u dat er op veel onderdelen nog nader en integraal onderzoek nodig is, bijvoorbeeld naar a) convergent starten en landen, b) complexiteit door wisseling van baancombinaties en c) ontwikkeling van het groepsrisico, rekening houdend met onder andere bouwplannen, ontwikkelingen in het vliegverkeer en het baan- en routegebruik? Zo nee, waarom niet?

Vraag 8

Erkent u dat het problematisch is om een Luchtvaartnota te publiceren op een moment dat op deze onderdelen nog nader en integraal onderzoek nodig is? Zo nee, waarom niet?

Vraag 9

Kunt u een procesmatige update geven over de wijze waarop u zal omgaan met de uitkomsten van de Luchtvaartnota in verhouding tot het overleg met betrokkenen over de ontwikkeling van Schiphol na 2020?

Vraag 10

Gaat u de uitkomsten van de Luchtvaartnota afwachten alvorens een verdere discussie te voeren met betrokkenen over de ontwikkeling van Schiphol na 2020? Zo nee, wat is dan uw procesmatige voorstel?

Vraag 11

Hoe gaat de beoogde invoering van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS) verlopen, nu de ORS geen «advies» heeft uitgebracht maar een «verslag van de voorzitter»?

Vraag 12

Hoe gaat u borgen dat in de fundamentele discussie over de luchtvaart ook voldoende aandacht wordt besteed aan de vraag hoe de luchtvaart op een geloofwaardige en eerlijke manier zal bijdragen aan het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen?

Vraag 13

Waaruit blijkt dat dit genoeg zal zijn om de opwarming van de aarde te beperken tot maximaal 1,5°C?

Vraag 14

Welke conclusie verbindt u aan het feit dat de gerealiseerde milieuwinst sinds het Aldersakkoord niet voor 50%, maar voor meer dan 100% is ingezet voor volumegroei?⁵

Vraag 15

Gaat u conform het regeerakkoord eerst de 50% van de milieuwinst voor vermindering van overlast van omwonenden invullen? Zo nee, waarom niet?

Vraag 16

Welke conclusie verbindt u aan de volgende constatering van de ORS dat «verbeteringen die door de omwonenden niet of slechts beperkt worden waargenomen (...) moeilijk een maatschappelijk gelegitimeerde basis

⁴ Website OVV, 6 april 2017 (<https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/4247/veiligheid-vliegverkeer-luchthaven-schiphol>)

⁵ Brief Hans Alders aan Minister van I&W Van Nieuwenhuizen, 30 januari 2019 (https://zaanstad.raadsinformatie.nl/document/7354139/1/Bijlage_2_Brief_van_de_heer_Alders_aan_de_minister)

(kunnen) vormen voor een ruimtebepaling op basis waarvan een volumeontwikkeling van 50–50 kan plaatsvinden»?⁶

Vraag 17

Kunt u deze vragen beantwoorden vóór het AO vliegveiligheid op 3 april a.s?

⁶ Brief Hans Alders aan Minister van I&W Van Nieuwenhuizen, 30 januari 2019 (<https://www.omgevingsraadschiphol.nl/wp-content/uploads/2019/01/Brief-Hans-Alders-30-1-2019.pdf>)