

2023Z03688

(ingezonden 2 maart 2023)

Vragen van het lid van Raan (PvdD) aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over het gelijkwaardigheidscriteria in de Wet Luchtvaart

1. Erkent u dat in de Wet Luchtvaart (art. 8.7 en art. 8.17) geregeld is dat elk besluit volgend op het eerste Luchthaveninstellingsbesluit (LIB) en Luchthavenverkeersbesluit (LVB) een beschermingsniveau moet bieden aan de omgeving dat ‘gelijkwaardig is aan of beter is dan het niveau zoals dat geboden werd door het eerste besluit’?
2. Deelt u de mening dat de wet hier regelt dat nieuwe besluiten nooit een verslechtering van het beschermingsniveau mogen toestaan voor; externe veiligheid, geluidbelasting en lokale luchtverontreiniging? Zo nee, op basis waarvan?
3. Wat is naar uw mening het eerste LIB en wat zijn voor elk van de luchthavens de eerste LVB’s geweest?
4. Kent u de Wijzigingswet Wet luchtvaart (inrichting en gebruik van de luchthaven Schiphol) uit 2003 waar in artikel IX stond: *“Vanwege het streven naar een duurzame ontwikkeling moet verbetering plaatsvinden van de kwaliteit van het leefmilieu. Daartoe mag in de omgeving van Schiphol de situatie vanaf 2003 ten opzichte van 1990 niet verslechteren voor de parameters externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging en moet de situatie verbeteren voor luchtvaartgeluid, zoals vastgesteld in de Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving”*?
5. Klopt het dat hier in 2003 werd vastgelegd om voor omwonende te regelen dat hun leefomgeving niet verder zou verslechteren?
6. Hoe moet de zin dat de situatie ‘vanaf 2003 ten opzichte van 1990 niet mag verslechteren’ gelezen worden? Klopt het dat hier wordt gewezen op de waardes uit 1990 zoals opgenomen in de Planologische Kernbeslissing Schiphol (Pkb)?
7. Kunt u voor de stoffen binnen de parameter ‘luchtverontreiniging’ aangeven wat volgens u het referentieniveau was van de emissies vanuit de luchtvaart voor de situatie 1990, 2003, Pkb en het eerste LVB?

8. Deelt u de mening dat eigenlijk de stoffen PM10 en de uitstoot van Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) ook zouden moeten worden meegenomen? Zo nee, waarom niet?
9. Kunt u – zo vergelijkbaar mogelijk – aangeven wat voor de luchtvaart voor elk van de luchtverontreinigende stoffen de emissie was over 2019, als zijnde het laatste jaar waarin Schiphol en andere luchthavens op normale capaciteit draaide?
10. Kent u het document uit 2005 ‘Mainport Schiphol: beleidsinformatie achtergronddocument’¹ dat is opgesteld door o.a. het ministerie van Verkeer en Waterstaat, Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken en waarin staat:
“Het blijkt dat de meeste emissies van het vliegverkeer, en daarmee de aan Schiphol toe te rekenen emissies, in de periode 1990-2004 fors zijn toegenomen (CO 57 procent, NOx 100 procent en PM10 26 procent). (...)
De berekeningen voor de jaren 2008 en 2012 geven aan dat de direct aan Schiphol toe te rekenen emissies in deze periode naar verwachting nog verder zullen toenemen ten opzichte van 2004, met name voor CO, NOx en PM10. Wanneer deze cijfers worden vergeleken met de toename in het aantal vliegbewegingen blijkt dat ook de gemiddelde emissie per vliegtuigbeweging toeneemt. Dit hangt samen met de toename van de gemiddelde grootte van de vliegtuigen die volgens de luchtvaartsector in de toekomst Schiphol aandoen. *Voorts kan het grootschalig toepassen van nieuwe zuinige (stillere) vliegtuigmotoren met zeer grote stuwkracht in de toekomst leiden tot een relatief sterke stijging van de NOx-emissie.”?*
11. Herkent u het beeld van de sinds 1990 sterk toegenomen NOx-emissies van de luchtvaartsector op en om Schiphol zoals ook te vinden op data.emissieregistratie.nl?²
12. Hoe ziet dat beeld er uit als, conform de NEC-richtlijn, ook emissies boven de 900m worden meegenomen?
13. Wat is uw reactie op de Raad van State die in 2005 een kritisch advies afgaf over het salderen tussen stoffen omdat bij die benadering een verslechtering van de concentratie van de ene stof wordt afgewogen tegen een verbetering in de concentratie van een andere stof? Bent u het met de kritiek eens? Zo nee, wilt u onderbouwen waarom niet?³
14. Welke invloed heeft dit salderen tussen stoffen op het gelijkwaardigheidscriteria uit de Wet Luchtvaart?

¹ Kamerstuk 26 959, nr. 107, bijlage 1.

² <https://data.emissieregistratie.nl/emissies/grafiek?s=ttYycWsAp>

³ Kamerstuk 30 489, nr. 4.

15. Kunt voor de parameters 'externe veiligheid' en 'geluidbelasting' aangeven wat volgens u het referentieniveau was vanuit de luchtvaart voor de situatie 1990, 2003, Pkb en het eerste LVB?
16. Kunt u – zo vergelijkbaar mogelijk – aangeven wat voor de luchtvaart voor externe veiligheid en geluidbelasting het niveau was in 2019 als zijnde het laatste jaar waarin Schiphol en andere luchthavens op normale capaciteit draaide?
17. Waarom is in de LVB voor Schiphol overgegaan op een relatieve uitstootnorm per tonnage startgewicht aangezien in de Wet Luchtvaart sprake was van een absolute begrenzing?
18. Heeft er volgens u, sinds de introductie van de Wijzigingswet Wet luchtvaart (inrichting en gebruik van de luchthaven Schiphol) en/of sinds de instelling van de eerste LIB en LVB, bij een van de luchthavens een verslechtering plaatsgevonden op een van de punten externe veiligheid, geluidbelasting of lokale luchtverontreiniging?
19. Herkent u in dit dossier het 'shifting baseline syndrome' - zijnde het fenomeen waarbij opeenvolgende generaties onderschatten hoezeer de natuur is verslechterd of de vliegoverlast gestaag is toegenomen omdat elke generatie de situatie waarin zij zijn opgegroeid als 'normaal' uitgangspunt neemt?
20. In de beantwoording van onze eerdere schriftelijke vragen [Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2022-2023, nrs. 931 en 1459] over het Groot Onderhoud Schiphol geeft u aan dat Schiphol voor 15 februari 2023 de Passende Beoordeling aan zal vullen maar kunt u de Kamer laten weten of Schiphol dit heeft gedaan? Kunt u de Passende Beoordeling inclusief de complete vergunningaanvraag aan de Kamer verstrekken?