

INBRENG VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief Hoofdlijnen Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 432).

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding

VVD-fractie

D66-fractie

CDA-fractie

SP-fractie

GroenLinks-fractie

Partij voor de Dieren-fractie

JA21-fractie

BBB-fractie

Groep Van Haga

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de hoofdlijnenbrief Schiphol. Deze leden hebben nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse

kennisgenomen van de brief van de minister betreffende Schiphol van 24 juni jl. en de onderliggende adviezen, notities en analyses. Zij wensen de minister enkele vragen voor te leggen en voor enkele andere belangrijke zaken aandacht te vragen.

De leden van de CDA-fractie steunen de lijn van het kabinet om de economische impact van Schiphol en de luchtvaartsector beter in balans te brengen met de belangen van omwonenden en de natuur. Krimp van de luchtvaart hoeft wat deze leden betreft geen doel te zijn, maar hoeft ook geen taboe te zijn. Luchtvaart die de draagkracht van de omgeving langdurig te boven gaat, komt daardoor ook zelf een keer onder druk te staan. In die situatie zitten we nu. Desalniettemin is een duurzaam krachtig Schiphol zeer van belang. Deze leden hebben naar aanleiding van de brief enkele vragen.

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de agenda voor dit schriftelijk overleg over de brief Hoofdpijnen Schiphol. Deze leden hebben hierbij de nodige vragen en opmerkingen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de brief en de meegezonden stukken. De brief geeft duidelijk inzicht in de forse koerswijziging van het kabinet met betrekking tot de luchtvaart, maar veel keuzes, afwegingen en gevolgen zijn nog onduidelijk. Deze leden hebben hier vragen en opmerkingen bij.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie bedanken de minister voor de hoofdpijnenbrief Schiphol. Eindelijk geeft ook een minister van Infrastructuur aan dat Schiphol moet krimpen. Het heeft jaren geduurd, voordat de boodschap die de lokale actiegroepen en deze leden verkondigen tot de

noodzakelijke actie gaat leiden. Deze leden feliciteren de minister dat hij nu ook tot dit inzicht is gekomen en met het nemen van deze eerste stap. Zij hebben daarover wel nog een aantal vragen. Vragen zoals waarom niet in één keer is gekozen voor de (noodzakelijke) verdere krimp, waarom gekozen lijkt voor een onzekere rechtsvorm en waarom er nog altijd doorgebouwd wordt op Schiphol aan de infrastructuur voor verdere uitbreiding.

De leden van de JA21-fractie hebben kennisgenomen van de beleidsbrief Hoofdpijnen Schiphol en willen de minister nog enkele kritische vragen voorleggen.

Het lid van de BBB-fractie heeft kennisgenomen van de brief van de minister die betrekking heeft op Schiphol, en leest vooral dat onze luchthaven voor grote uitdagingen staat en komt te staan, en een complexe schakel is binnen verschillende beleidsterreinen, van natuur tot overlast ervaren door omwonenden. Dit lid heeft een aantal vragen in reactie op de brief.

De leden van de Groep Van Haga hebben met enige teleurstelling kennisgenomen van de brief over Schiphol en hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie zijn blij te lezen dat de minister het netwerk van Schiphol wil behouden en dat Schiphol het netwerk kan behouden, indien er wordt gekozen voor 440.000 vliegbewegingen. Deze leden willen weten hoe de minister dit precies ziet. Welke vluchten ziet de minister Schiphol wel blijven uitvoeren en welke vluchten niet? Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat Schiphol lijnvluchten kan blijven uitvoeren die wel belangrijk zijn voor het netwerk en dat regionale luchthavens chartervluchten kunnen overnemen

die niet belangrijk zijn voor het netwerk? Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat KLM zoveel mogelijk lijnvluchten kan blijven uitvoeren? Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat Schiphol en regionale luchthavens de groeiende vraag naar vluchten kunnen blijven uitvoeren als gevolg van de fors groeiende bevolking?

De leden van de VVD-fractie lezen dat minder vluchten leidt tot minder geluidsbelasting en minder emissies van CO₂, stikstof, (ultra)fijnstof en andere stoffen. Deze leden willen weten tot hoeveel minder geluidsbelasting en minder emissies het precies leidt, indien er wordt gekozen voor 440.000 vliegbewegingen. Ook willen deze leden weten tot hoeveel minder geluidsbelasting en minder emissies het precies zou leiden, indien er zou worden gekozen voor 460.000 of 480.000 vliegbewegingen en indien ervoor zou worden gekozen om de investeringen in elektrisch pushbacken, elektrisch taxiën en walstroominfrastructuur mee te nemen. Deze leden zien graag een overzicht van de opbrengst van geluidsbelasting en emissies.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de totale geluidsbelasting op de omgeving van Schiphol vermindert, maar dat dit niet betekent dat elk deel van de omgeving erop vooruitgaat. Deze leden willen weten welk deel van de omgeving erop vooruitgaat en welk deel van de omgeving er niet op vooruitgaat of er zelfs op achteruitgaat. Deze leden zien graag een overzicht van de geluidsbelasting op elk deel van de omgeving.

De leden van de VVD-fractie lezen dat er de komende vijf jaar wordt gekozen voor 440.000 vliegbewegingen en dat pas na vijf jaar het aantal vliegbewegingen kan stijgen, indien vliegmaatschappijen stillere vliegtuigen op Schiphol laten vliegen. Deze leden willen weten hoe de minister gaat stimuleren dat vliegmaatschappijen stillere vliegtuigen op

Schiphol laten vliegen. Ook willen deze leden weten waarom er wordt gekozen voor vijf jaar. Deze leden willen graag weten waarom het aantal vliegbewegingen niet nu al kan stijgen, indien vliegmaatschappen nu al stillere vliegtuigen op Schiphol laten vliegen. Deze leden zien graag een overzicht welk effect vlootvernieuwing gaat hebben op zowel de geluidsbelasting en de emissies de komende vijf jaar en na vijf jaar, als op het aantal vliegbewegingen.

De leden van de VVD-fractie zien dat er wordt geïnvesteerd in elektrisch vliegen. Deze leden willen weten of het aantal vluchten nu al kan stijgen, indien vliegmaatschappen elektrische vliegtuigen op Schiphol laten vliegen. Ook willen deze leden weten onder welke voorwaarden van vlootverduurzaming het aantal vliegbewegingen nu al kan stijgen.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de minister wil overstappen op het sturen op normen en, in lijn met de Luchtvaartnota, op het steeds verminderen van de negatieve effecten van de luchtvaart. De minister wil hiervoor een normstelling ontwikkelen die de minister steeds wil aanscherpen. Deze leden willen weten hoe de normstelling wordt ontwikkeld en eruit gaat zien, hoe de aanscherping eruit gaat zien en hoe het tijdpad van de normstelling en de aanscherping eruit gaat zien. Ook lezen deze leden dat de minister de milieueffecten van 440.000 vliegbewegingen als bovengrens voor de normstelling wil gebruiken. Deze leden willen weten welke milieueffecten dit zijn, waarom deze milieueffecten zijn gekozen en hoe deze berekeningen zijn gedaan.

De leden van de VVD-fractie lezen dat het moeilijk is om hard te onderbouwen waar de grens van het aantal vliegtuigbewegingen moet liggen om de kwaliteit van het netwerk van Schiphol te behouden. Welke onderbouwing ook

wordt gebruikt, een keuze voor een aantal vliegbewegingen in relatie tot het behouden van de kwaliteit van het netwerk van Schiphol en het vestigingsklimaat zal altijd uitgaan van dilemma's en onzekerheden. Deze leden willen weten hoe de keuze voor 440.000 vliegbewegingen is gemaakt en of er de komende vijf jaar tussentijdse evaluaties worden gedaan over de gemaakte keuzes.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de vermindering van het aantal vliegbewegingen ongeveer evenredig aan het marktaandeel van vliegmaatschappijen wordt verdeeld. Deze leden willen weten hoe wordt gecontroleerd dat dit evenredigheidsbeginsel wordt nagekomen. Ook willen deze leden weten of dit evenredigheidsbeginsel ook geldt voor nachtvluchten en op welke wijze wordt gecontroleerd hoe dit wordt nagekomen. Deze leden willen weten of er een kans is dat vrachtvluchten zo uit de markt worden gedrukt. Verder willen deze leden weten hoe de minister en de slotcoördinator (ACNL) ervoor kunnen zorgen dat vrachtvluchten niet onevenredig hard worden geraakt, zowel ten aanzien van de vermindering van het aantal vliegbewegingen naar 440.000, als specifiek de vermindering van het aantal nachtvluchten. Deze leden constateren dat een aanpassing van Europese slotregels een lange doorlooptijd kent van vaak twee jaar. In de brief van de minister wordt echter al gesproken van vermindering van het aantal vliegbewegingen eind 2023. Deze leden willen weten op welke wijze er in de tussentijd ruimte blijft voor vrachtvluchten en de banen in de luchtvracht behouden blijven.

D66-fractie

De leden van de D66-fractie laten zich informeren over het nog te ontwikkelen beleidskader netwerkkwaliteit, waarbij wordt gemonitord hoe Nederland is verbonden met de belangrijkste bestemmingen in Europa en wereldwijd. Gezien 70% van de passagiers op Schiphol overstappers is, moedigen deze leden de minister aan om in het beleidskader

netwerkkwaliteit nadrukkelijk te kijken hoe een zo groot mogelijk internationaal netwerk kan worden bediend, in samenhang met een betere aansluiting op de Nederlandse markt. Daarnaast zien zij een kans om internationale treinen te integreren in dit instrument. Is de minister voornemens om in het nieuwe beleidskader netwerkkwaliteit ook in te zetten op een analyse betreffende de inzet van internationale spoorverbindingen? Zo nee, waarom niet? Deze leden vragen de minister daarnaast of andere hubluchthavens (in Europa) een dergelijk beleidskader hebben. Zo ja, kan de minister de Kamer informeren over hoe deze monitoring eruitziet en zich verhoudt tot de plannen van de minister?

De leden van de D66-fractie vragen de minister nader toe te lichten hoe onder het vigerend luchthavenverkeersbesluit (LVB), waar nu op wordt teruggevallen, conform het Nieuwe Normen- en Handhavingssysteem (NNHS) kan worden gevlogen. Geldt dit voor alle regels van het NNHS, zo ook de vierdebaanregel? “Past” conform preferentieel stelsel vliegen in alle handhavingpunten, of moeten deze daarvoor worden aangepast? Deze leden vragen de minister om de Kamer per brief te informeren over de planning van de verschillende onderzoeken die hij in zijn brief aankondigt, zoals naar de borging van de individuele rechtsbescherming.

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat de capaciteit op de luchthaven Schiphol in de toekomst vast dient te worden gelegd in het LVB. Een mechanisme waarbij ‘geluidsruimte’ wordt verdeeld in capaciteit enerzijds en milieu anderzijds heeft geleid tot deze situatie, vermindert de rol van het politieke debat op dit onderwerp en ondermijnt adequate toetsing aan wetgeving op het gebied van milieu, natuur en klimaat. Deze leden vragen de minister dan ook duidelijk te maken dat hij in de eerstvolgende wijziging van het LVB een grens stelt aan de capaciteit op Schiphol in de vorm van een maximum aantal vliegtuigbewegingen. Kan de minister voorts toelichten hoe hij het nu vastgestelde

maximumaantal van 440.000 borgt en handhaaft? Welke rol heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) hierin? Op wat voor termijn denkt hij de reductie te hebben gerealiseerd? Verwacht hij de medewerking van luchtvaartmaatschappijen hierin? Hebben luchtvaartmaatschappijen toegezegd hieraan mee te werken of aangekondigd te procederen tegen het besluit?

De leden van de D66-fractie lezen dat de minister voorziet dat het bedrijfsmodel door luchtvaartmaatschappijen mogelijk wordt aangepast om in te spelen op de marktmogelijkheden in de nieuwe situatie, wanneer het aantal vliegbewegingen van Schiphol wordt verminderd naar 440.000 per jaar. Hoe uit dit zich voor vliegtuigmaatschappijen bij het aanspraak maken op historische slots? Hoe staat het met het proces rondom de herziening van de EU-Slotverordening? Door het voorgenomen besluit om vliegtuigbewegingen te reduceren naar 440.000 is het des te belangrijker om hierop in te zetten. Deze leden verwachten dat de minister de Kamer vroegtijdig informeert over zijn inzet.

De leden van de D66-fractie lezen dat de minister verdere reductie van 29.000 nachtvluchten per jaar verder zal uitwerken. Zij zijn van mening dat het aantal nachtvluchten minstens gereduceerd moet worden met 12% naar 28.160 nachtvluchten, naar rato met de krimp van het maximumaantal vliegtuigbewegingen. Deelt de minister deze stelling? Deze leden vinden het tevens wenselijk om het aantal nachtvluchten nu direct naar het gestelde einddoel van 25.000 nachtvluchten te verminderen, gezien de onvermijdelijke herijking van het operationele evenwicht dat nu toch moet plaatsvinden. Is de minister het hiermee eens? Zo nee, waarom niet? Is de minister bereid om de experimenteerregeling hiervoor in te zetten? Deze leden merken op dat in het document “Resultaten Impactanalyse verlaging activiteitsniveau” wordt voorzien dat het aantal vliegtuigbewegingen in de nacht tot 17.000 moet worden teruggebracht, mocht de Polderbaan gesloten worden. Waarom heeft de minister onderzocht wat de gevolgen zijn van een sluiting van de Polderbaan? Ligt de sluiting van de Polderbaan op tafel? Zo ja, waarom? Heeft dit te maken met de natuurverordening? Of is dit onderzocht in het kader van de aangekondigde krimp en het binnen de handhavingsspunten laten passen van het aantal vliegtuigbewegingen? Kunt u ingaan op de geluidseffecten voor de rond Schiphol gelegen woonkernen in het geval de Polderbaan moet worden gesloten? Deze leden zijn tevens geïnteresseerd in wat een reductie tot 14.000 nachtelijke vliegtuigbewegingen voor impact zal hebben op geluidshinder en de gezondheidsschade

van omwonenden, ongeacht een sluiting van de Polderbaan. Kan de minister een onderzoeksplan en tijdpad hiervoor schetsen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke termijn? Verder zijn deze leden benieuwd wanneer het onderzoek betreffende een (gedeeltelijke) nachtsluiting, zoals aangekondigd in de Luchtvaartnota, met de Kamer wordt gedeeld. Deze leden vragen de minister tevens wanneer hij de Kamer informeert over het nieuwe Actieplan Schiphol, waarin de milieudoelstellingen die ten grondslag liggen aan het beleid moeten worden opgenomen.

De leden van de D66-fractie vinden het schrijnend dat, ondanks de reductie van de vliegtuigbewegingen tot 440.000, er nog steeds een groot stuk grond gereserveerd is voor de parallelle Kaagbaan. Een nieuwe start- en landingsbaan zal problemen die de minister uitdiept in zijn brief, zoals een verminderde leefbaarheidskwaliteit, verergeren. Verder is fysieke groei van de luchthaven onwenselijk, gezien de ontbrekende natuurvergunning en de klimaatcrisis. Erkent de minister deze gegevens? Deze leden zullen het verzoek de ruimtereservering te annuleren op de kortst mogelijke termijn in de Kamer opnieuw ter sprake brengen. Hierdoor wordt het voor de gemeente Haarlemmermeer mogelijk om nieuwe woningen te bouwen en wordt de leefbaarheid voor nieuwe bewoners geborgd.

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie vragen de minister of hij kan aangeven welke (in)formele gelegenheden zich voordoen, en naar verwachting op welke momenten in de tijd, om meer nationale beleidsruimte voor sturing op publieke belangen zoals netwerkkwaliteit te bepleiten. Welke EU-regelgeving is op dit punt relevant? Kan de minister aangeven of er andere EU-lidstaten zijn die deze lijn (tot op heden) steunen en, zo ja, welke dat zijn?

De leden van de CDA-fractie merken op dat ook het in 2021 verschenen rapport “Perspectieven op netwerkkwaliteit bij schaarse capaciteit Schiphol” van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid op pagina 5 concludeert dat de overheid slechts beperkt indirect kan sturen, via bijvoorbeeld prijsbeleid of openingstijden. In de praktijk is het volgens dit rapport alleen mogelijk om langzaam in een gewenste richting te bewegen. Ook het beleid in andere landen, dat uiteraard niet direct te beïnvloeden is door de Nederlandse overheid, is van belang, omdat indirecte verbindingen via andere hubs relevant zijn voor de netwerkkwaliteit van

Nederland. Zou de minister middels een analyse op een rij willen zetten welke mogelijkheden er wel zijn om de nationale beleidsruimte te vergroten en de netwerkqualiteit te vergroten? Zou de minister daarbij inzichtelijk willen maken welke mogelijkheden er zijn naast het sturen op prijsmechanismen? In de hoofdlijnenbrief gaat het ook over het overleg op dit gebied met sectorpartijen en de Europese Commissie. Is er al dergelijk overleg geweest naar aanleiding van het kabinetsbesluit? Wat is de stand van zaken van dit overleg met sectorpartijen en de Europese Commissie? Naast het voeren van overleg, welke acties gaat de minister nog meer ondernemen om deze nationale beleidsruimte te vergroten?

De leden van de CDA-fractie vragen de minister de opmerking dat eventuele openstelling van Lelystad Airport in het kader van het handhaven van de kwaliteit van het netwerk aan bestemmingen wordt gezien, nader te duiden in relatie tot de vaststelling dat geldende EU-regelgeving geen ruimte zou bieden voor directe sturing door de overheid op het bestemmingsnetwerk.

De leden van de CDA-fractie vragen de minister wanneer hij verwacht duidelijkheid te kunnen bieden over de natuurvergunning voor Schiphol. Welk punt in het besluitvormingsproces is ten tijde van het schriftelijk overleg bereikt? Kan de minister deze leden een tijdlijn schetsen op basis van de in de brief geschetste deadlines in het besluitvormingsproces, meer specifiek in relatie tot het streven om in het voorjaar van 2023 de reductie van het aantal vluchten te formaliseren, terwijl hij ook aangeeft dat de “balanced approach”-procedure negen maanden zal bestrijken? Hoe schat de minister de haalbaarheid in? Welke concrete juridische risico's ziet hij die tot tijdverlies zouden kunnen leiden? Kan hij ingaan op eventuele belemmerende internationaal vigerende kaders? Hoe verhoudt EU-verordening 1008/2008 (ingreep in bedrijfsactiviteiten) zich tot de voorgenomen ingreep?

De leden van de CDA-fractie vragen de minister in relatie tot juridische risico's aangaande het proces van de balanced approach in te gaan op de uitspraak van de Raad van State op 24 augustus jongstleden aangaande het wetsvoorstel voor een verbod op nachtvluchten waarin wordt (her)bevestigd dat krimp slechts kan worden ingezet, als er geen andere middelen over zijn om geluid te reduceren. Welke juridische risico's ziet de minister met betrekking tot de landingsrechten van luchtvaartmaatschappijen uit derde landen? Op welke

wijze is de minister van Financiën voornemens de Kamer in te lichten over de specifieke impact van de besluitvorming op de (staatsdeelneming in) KLM? Hoe krijgt de zorg, van onder andere vakbonden, over de mogelijke consequenties voor de werkgelegenheid op Schiphol een plek in de vervolgstappen in het door de minister aangekondigde proces? Licht de verantwoordelijkheid daarvoor uitsluitend bij Schiphol zelf, of heeft het Rijk als aandeelhouder daarin op enigerlei wijze ook een rol te spelen?

De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat de analyses van de impact op de kwaliteit van het netwerk van Schiphol inzicht bieden in de keuze voor de krimp naar 440.000 vluchten (aan de bovenkant van de marge tussen 400.000 en 440.000), maar weinig inzicht bieden in de praktische economische impact. Kan de minister de Kamer daarover nader informeren (via deze schriftelijke vragenronde)? Welke impact verwacht de minister op het luchtvrachtcluster door het voorgenomen besluit? Herkent hij de verwachting in de sector dat luchtvracht sterker zal worden getroffen door de ontwikkelingen die hij in zijn brief schetst? Kan de minister ingaan op de uitvoering van de motie-Graus c.s. (Kamerstuk 31936, nr. 927) en daarbij aangeven wat de positie van Maastricht Aachen Airport kan zijn/is met betrekking tot het borgen van luchtvracht?

De leden van de CDA-fractie vragen wanneer de gebiedsagenda die het ministerie samen met de provincie Noord-Holland opstelt, opgeleverd dient te worden. Welke afspraken zijn er gemaakt over consultatie en inspraak in dit proces? Welk effect heeft het voorgenomen besluit om tot een reductie naar 440.000 vluchten te komen op de depositie-opgave van Schiphol, aangezien het onderzoek van Royal HaskoningDHV bij het in kaart brengen van de opgave gerekend heeft met een minimum van 460.000 vluchten? Hoe groot is de restopgave in deze context, waarover de minister in zijn brief spreekt?

De leden van de CDA-fractie lezen in de hoofdlijnenbrief dat het kabinet met voorrang heeft gekeken naar de geluidshinder rond de luchthaven. Voor het brede publieke belang van Schiphol is gekeken naar het aantal vluchten dat nodig is om het hoogwaardige netwerk aan bestemmingen wereldwijd te behouden, waarmee de luchthaven van waarde is voor de economie en bedrijvigheid in Nederland. Tegelijk staat er over onder andere stikstof dat het kabinet wil overstappen op sturen op normen en in lijn met de Luchtvaartnota in de toekomst op de voortdurende vermindering van negatieve

externe effecten van de luchtvaart. Hiervoor moet normstelling worden ontwikkeld die steeds verder zal worden aangescherpt. Het kabinet zal voor de normstelling de milieueffecten van het maximum van 440.000 vliegtuigbewegingen als bovengrens hanteren. Zou de minister willen toelichten of lopende juridische procedures een rol speelden in het met voorrang kijken naar de geluidshinder en het genomen kabinetsbesluit en, zo ja, welke rol dat dan was?

De leden van de CDA-fractie lezen in de hoofdlijnenbrief dat aan het anticiperend handhaven een einde komt. Ter voorkoming van extra geluidshinder voor alle omwonenden is daarnaast het behoud van strikt preferentieel baangebruik, waarbij de Polder- en Kaagbaan primair worden ingezet, van groot belang. Wat betekent de primaire inzet van deze twee banen in jaarlijkse aantallen per baan? Komen er maximale aantallen voor de andere banen, de Aalsmeerbaan, Buitenveldertbaan, Zwanenburgbaan en Schiphol-Oostbaan? Zo nee, welke normen komen er dan voor deze banen? In hoeverre en op welke manier is er afstemming geweest en zal er nog afstemming plaatsvinden met gemeenten die aan vliegroutes liggen die gebruikt worden, wanneer deze andere banen gebruikt worden? In hoeverre en op welke manier is er afstemming geweest met de deelnemende gemeenten aan de actie 'Geef stilte een stem?' en het Landelijk Bewoners Beraad Luchtvaart (LBBL) over (eventuele overschrijdingen van) maximale aantallen, normen en de verminderde inzet van vliegroutes als gevolg van inzet van deze andere banen? Welke concrete (geluids)effecten in welke gebieden in de (aan)vliegroutes met betrekking tot de Zwanenburgbaan verwacht de minister, als hij signaleert dat deze frequenter gebruikt zal worden? Welke rol speelt de ontwikkeling van elektrisch vliegen in het toekomstperspectief van Schiphol? Zou de minister iets kunnen zeggen over de vraag of dit een realiteit zou kunnen worden en, zo ja, in welke tijdspanne?

SP-fractie

De leden van de SP-fractie zijn verheugd dat de minister heeft besloten tot een aanzienlijke reductie van het aantal toekomstige vluchten vanaf Schiphol ten opzichte van de eerder geldende 500.000 vluchten uit het LVB. Deze leden zien een duidelijke koerswijziging ten opzichte van de vorige bewindspersoon, voor wie groei van het aantal vluchten - ook boven de 500.000 - altijd nadrukkelijk een optie is geweest.

De leden van de SP-fractie zijn van mening dat de druk op de

omgeving jarenlang te hoog is geweest en dat achtereenvolgende kabinetten de signalen over geluidsoverlast vanuit de bewoners te vaak hebben genegeerd. De minister somt in zijn brief treffend op welke andere problemen het groeiende aantal vluchten heeft veroorzaakt op het gebied van natuurschade, gezondheidsrisico's, stikstofproblematiek en CO₂-uitstoot. Deze leden onderschrijven die opsomming en voegen daar graag aan toe dat ook de werkomstandigheden van het personeel een belangrijke reden dient te zijn om het aantal vluchten in de toekomst niet opnieuw te laten exploderen.

De leden van de SP-fractie merken op dat de grote personeelstekorten in de sector en het relatief lage aantal vluchten in coronatijd ervoor zorgen dat dit een geschikt moment is om krimp te laten plaatsvinden zonder dat daarbij de werkgelegenheid in het geding komt. Deze leden vragen zich zelfs af in hoeverre het nieuwe streefgetal van 440.000 haalbaar is, gezien de nu al krappe arbeidsmarkt en de chaotische taferelen op Schiphol en andere luchthavens. Kan de minister een update geven over het aantal vluchten dat gedurende de zomerperiode vanaf Schiphol heeft plaatsgevonden, inclusief een recente prognose over de toekomstige ontwikkeling?

De leden van de SP-fractie constateren dat er de afgelopen jaren zeer veel is gevraagd van onder andere beveiligers, transporteurs en het afhandelings- en cabinepersoneel in de luchtvaartsector. Deze leden betreuren het dat de arbeidsvoorwaarden van Schipholmedewerkers pas na een staking konden worden verbeterd. Voor een bedrijf dat in handen van de overheid is, is dat een grote schande.

Geluid en rechtszekerheid van omwonenden

De leden van de SP-fractie merken op dat omwonenden tijdens de coronatijd door het lagere aantal vluchten aanzienlijk minder overlast hebben gekend. De ernstige hinder nam ten opzichte van 2018 met 65% af en de ernstige slaapverstoring met 57%.¹ De hinder van voor corona zien omwonenden niet graag terug. Deze leden zijn daarom blij met de vermindering van het aantal vluchten, het enige middel waarmee de geluidsdruk voor de omgeving effectief bestreden kan worden. Deze leden blijven bij hun eerdere standpunt dat het NNHS niet mag worden opgenomen in het LVB1, omdat het geen bescherming biedt aan omwonenden en de overlast voor huishoudens die nu al ernstig hinder

¹ Compendium voor de Leefomgeving, 15 december 2021

ondervinden nog heviger kan maken. Deze leden zijn benieuwd hoe de minister aankijkt tegen het advies van de World Health Organization (WHO) van een maximumbelasting van 45Lden.

Verbinding van Nederland met de rest van de wereld

De leden van de SP-fractie zijn al geruime tijd van mening dat het aantal vluchten vanaf Schiphol meer in lijn moet worden gebracht met de behoefte uit de directe omgeving. Daarbij moet er ruimte blijven voor vakantiegangers en essentieel verkeer, maar dient het aandeel aan transitvliegers en zakelijke veelvliegers te worden ingekrompen. Er is dan ook geen noodzaak meer om Lelystad Airport te openen.

De leden van de SP-fractie hebben vernomen dat de minister aangeeft dat hij door EU-regelgeving niet in staat is om te sturen op het bestemmingsnetwerk. Deze leden zijn van dit probleem op de hoogte en vinden dit een onwenselijke situatie, gezien het grote aantal bestemmingen dat vanaf Schiphol bevlogen kan worden. Momenteel ligt dit aantal op 312 bestemmingen wereldwijd, waarvan 182 bestemmingen binnen Europa. Deze leden vinden dit een onnodig groot aantal, zeker gezien het feit dat een groot deel van de vluchten op Schiphol wordt gevuld met transitvliegers. Daar komt bij dat de meest nabije bestemmingen binnen Europa ook goed per trein, bus of andersoortig vervoer te bereiken zijn. Kan de minister hierop reageren en kan hij aangeven hoeveel en welke bestemmingen volgens hem absoluut onmisbaar zijn?

De leden van de SP-fractie lezen in de brief van de minister dat hij inventariseert of er kan worden gestuurd op prijsmechanismes. Indien die mogelijkheid bestaat, is de overstapfunctie die Schiphol vervult voor transitreizigers met voorrang aan krimp toe, zo menen deze leden. Transitvluchten leveren geen essentiële bijdrage aan onze economie, maar zorgen wel voor milieuschade en overlast waar de directe omgeving van Schiphol mee wordt opgezaagd en waaraan inwoners van Nederland in de vorm van klimaatmaatregelen fors meebetalen. Ook dragen overstappers onevenredig veel bij aan de werkdruk voor de douane en het afhandelingspersoneel. Dit terwijl de transitreizigers zijn vrijgesteld van de vliegtaksen waartoe het vorige en huidige kabinet hebben besloten.

De leden van de SP-fractie stellen dan ook voor om

vakantiegangers uit de regio voor de eerste vlucht te ontzien van de vliegbelasting en deze heffing juist toe te passen bij transitvliegers en (cumulatief) voor zakelijke veelvliegers. De coronaperiode heeft aangetoond dat zakelijk vliegverkeer in veel gevallen eenvoudig kan worden vervangen door digitaal vergaderen. Daarom wensen deze leden dit met voorrang te ontmoedigen.

Relatie met de natuurvergunning

De leden van de SP-fractie zijn benieuwd hoever Schiphol is met de elektrificatie van de grondoperaties. Deze leden is bekend dat Schiphol hiermee aan de slag is gegaan. Kan de minister een overzicht geven van de voortgang op dit gebied en hierbij eveneens de motie-Alkaya/Bouchallikh (Kamerstuk 35925-XII, nr. 30) betrekken?

GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie willen om te beginnen hun waardering uitspreken voor het (voor dit departement) nieuwe inzicht dat Schiphol met zijn operaties niet past binnen de grenzen van milieu en overlast en daarom moet krimpen. Deze leden realiseren zich dat dit een enorme psychologische stap moet zijn geweest en hopen dat, nu deze horde is genomen, we eraan kunnen werken om Schiphol en de andere Nederlandse luchthavens in te passen in de milieuruimte die we ervoor over hebben. Een luchtvaartbeleid niet langer gecentreerd rond de belangen van de sector, maar rond alle gewogen belangen in Nederland leidt volgens deze leden tot heel andere uitkomsten dan wat we in de afgelopen decennia hebben gezien. Deze leden denken hier graag over mee. Zij vinden de breuk met het oude beleid, zeker in de opzet, zo significant dat zij zich afvragen hoe dit nog past binnen de eerder door zijn voorganger geschreven Luchtvaartnota. Hoe passen de voor de minister nieuwe inzichten en de keuzes voor het nieuwe beleid nog binnen de kaders van de Luchtvaartnota? Is de constatering op pagina 6 van de brief, dat Nederland mogelijk (figuurlijk) ‘aansluiting verliest’ met Dubai en Heathrow niet langer relevant, zolang ‘de belangrijkste bestemmingen voor Nederland onderdeel van het netwerk kunnen blijven’?

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat de grote problemen rond Schiphol, met geluidsoverlast, milieuvervuiling en onveilige situaties, zich al vele jaren voortslepen. Deze veelal illegale en jarenlang gedoogde toestanden zijn in een rechtsstaat niet houdbaar. Deze leden hopen dat hier nu snel een einde aan komt. Deze leden

realiseren zich dat dit leidt tot een ingewikkelde belangenafweging. Wat deze leden betreft zijn de natuurkundige grenzen op basis van wetenschappelijke onderzoeken wel harde grenzen, en zijn economische belangen, verdelingsvraagstukken en politieke voorkeuren ondergeschikt. Dat betekent dat grenzen zoals de drempelwaarde van gezondheidsschade door geluidsoverlast, de klimaatverdragen of de noodzaak de stikstofemissies te halveren, de eerste grenzen zijn waaraan moet worden voldaan. Daarbinnen kan dan gekeken worden voor hoeveel vliegbewegingen ruimte is en hoe deze wordt verdeeld onder belangstellende bedrijven en welke routes het meest batig zijn voor Nederland. Deze leden constateren dat de minister hier niet voor heeft gekozen. Tot op zekere hoogte is de huidige status quo nog steeds het uitgangspunt en de veronderstelling dat maximale ruimte voor luchtvaartmaatschappijen op magische wijze leidt tot het meest gunstige routenetwerk, is nog steeds het einddoel. Deze leden verschillen hierin sterk van mening met de minister.

Wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft wordt de zaak wederom omgedraaid. Eerst wordt met een ruime marge gekozen voor een maximum aantal vliegbewegingen, waarvan wordt verondersteld dat dit nodig is om bij een ongereguleerde routeverdeling het nodige routenetwerk te laten ontstaan. En op basis van de veronderstelde overlast en vervuiling die dit aantal vliegbewegingen veroorzaakt, worden dan normen vastgesteld waaraan de luchthaven zich dient te houden. Waarom kiest de minister er niet voor om natuur, gezondheid, veiligheid en het tegengaan van overlast als uitgangspunt te nemen en vervolgens een regeling te ontwerpen om de hierin passende schaarse vliegbewegingen zo te verdelen dat het voor Nederland meest gunstige routenetwerk ontstaat? Hoe denkt de minister met zijn aanpak aan de harde en veelal elders in wetten en verdragen vastgestelde grenzen aan vervuiling, veiligheid en overlast te voldoen? Als de minister zelf in zijn brief erkent dat voor de keus voor 440.000 vliegbewegingen het geluid leidend was, kan het dan zo zijn dat later op basis van bijvoorbeeld stikstof- of klimaateisen het aantal vliegbewegingen verder wordt beperkt? Moet dat niet nu al worden betrokken bij het systeemontwerp? Is de 'restopgave' niet veel bepalender voor de totale opgave dan wat er nu met de reductie naar 440.000 wordt bereikt? Moet niet het einddoel de beleidskeuzes bepalen?

De leden van de GroenLinks-fractie lezen op pagina 4 dat het kabinet van mening is dat het belangrijk is om de gebrekkige

rechtspositie van omwonenden te beëindigen. In welke mate hebben de recente uitspraken van de Raad van State met betrekking tot het NNHS bijgedragen aan dit inzicht?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de minister in de brief schrijft dat met het beëindigen van de gedoogsituatie/anticiperend handhaven plus strikt preferentieel baangebruik plus het lagere aantal vliegbewegingen vanaf eind 2023, de verwachting is dat wordt voldaan aan de geluidsnormen op alle handhavingspunten. Deze leden zijn benieuwd wat dan de nieuwe verdeling van de overlast zal zijn. Kan de minister aangeven welke wijken straks meer en welke minder overlast zullen ervaren dan nu en/of ten opzichte van de situatie van 2019? Voldoet die nieuwe situatie dan aan de oude vergunning? En wat is dan nog het verschil met de gezondheidsadviezen van de WHO voor vliegtuiggeluid?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de minister schrijft dat ook na beperking van het volume tot 440.000 bewegingen verdere maatregelen nodig kunnen zijn. Hij noemt specifiek de nachtvluchten en de geplande afname naar 29.000. Deze leden willen graag weten of daarmee wordt voldaan aan de gezondheidsnormen van de WHO en als dat niet het geval is, hoeveel minder nachtvluchten nodig zijn om tot een voor de gezondheid veilige waarde te komen. Kan de minister aangeven waarom bij de beoogde krimp naar 440.000 vliegbewegingen niet primair wordt ingezet op minder nachtvluchten?

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat de minister heeft aangegeven dat voor het realiseren van een goed bestemmingsnetwerk Nederland volgens de EU-regels niet mag doen wat nodig is. Deze leden lezen dat 'Nederland blijft inzetten op meer nationale beleidsruimte'. Kan de minister aangeven hoe zijn inzet hierop er tot nu toe uitzag? Wat is hiervoor gedaan en welke landen steunen aanpassing van deze richtlijnen?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de minister schrijft dat 'het bedrijf' een stikstofvergunning moet aanvragen. Heeft de minister hier een deadline voor gesteld? Is de eerdere constatering dat Schiphol de facto al jarenlang illegaal opereert niet aanleiding om hier grote druk op te zetten? Is er een noodplan voor het geval een rechter in een handhavingsprocedure tot drastische inperking van de emissies besluit?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn verder benieuwd wat de plannen zijn voor het overige Schipholverkeer, dat nu niet onder groot handelsverkeer en de aanstaande beperking tot 440.000 vliegbewegingen valt. Heeft de minister kennisgenomen van de discussie die in andere landen speelt om het gebruik van privéjets fors te beperken of zelfs te verbieden? Kan de minister aangeven wat het belang van privéjets is voor Nederland, afgezet tegen de overlast en klimaatschade die ze veroorzaken? Hoeveel van de huidige geluidsruimte van Schiphol, Rotterdam The Hague Airport (RTHA) en andere luchthavens wordt nu gebruikt voor/door kleine privéjets en wat is het relatieve en absolute aantal passagiers dat hiermee wordt gefaciliteerd? Wordt of kan een juridisch of operationeel onderscheid gemaakt worden tussen sportvliegers en vip-reizen in privéjets? Kan de minister uitzoeken wat de mogelijkheden zijn om het gebruik van onze luchthavens door privéjets te beperken of verbieden? Zij vallen immers niet onder de EU-regels voor commercieel verkeer.

Partij voor de Dieren-fractie

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen in de brief van de minister dat hij tot deze krimp heeft besloten, omdat omwonenden niet langer in onzekerheid kunnen worden gehouden. Deze leden vragen de minister uitgebreider aan te geven waarom hij ervoor kiest de krimp vorm te geven via een ministeriële regeling. Een regeling die nog altijd onzekerheid laat bestaan. De Wet luchtvaart stelt namelijk expliciet dat er een geldig LVB moet liggen voor Schiphol. De Wet natuurbescherming stelt dat een natuurvergunning nodig is. Beide zijn er voor Schiphol niet en zullen er ook niet zijn met de ministeriële regeling om deze krimp te regelen. Kan de minister bevestigen dat, ook wanneer er een ministeriële regeling ligt, het openhouden van Schiphol in strijd met de wet is? Of omgekeerd, kan de minister uitsluiten dat het openhouden van Schiphol ondanks het ontbreken van de vereiste vergunningen niet in strijd is met de wet? Welke zekerheid geeft die ministeriële regeling dan voor omwonenden? Deze leden vragen de minister te bevestigen dat omwonenden geen inspraak en mogelijkheid tot bezwaar hebben bij een ministeriële regeling. Waarom kiest de minister toch voor een ministeriële regeling om de krimp naar 440.000 duizend vliegbewegingen per jaar vast te leggen?

Hoe ver zou Schiphol moeten krimpen, wanneer de minister de ILT en de minister voor Natuur en Stikstof nu verzocht om te handhaven? Waarom stelt de minister dat het kabinet zich ervoor inspent om binnen de juridische

randvoorwaarden de operaties op Schiphol te kunnen continueren, totdat een natuurvergunning is verleend en het LVB is gewijzigd? Deelt de minister de mening dat die juridische randvoorwaarden betekenen dat de operaties op Schiphol, ook bij 440.000 vliegbewegingen, niet gecontinueerd kunnen worden? Klopt het dat ‘juridische randvoorwaarden’ niet hetzelfde is als je aan de wet houden? Zijn er ook andere bedrijven waarbij de overheid zich ervoor inspannt om een illegale situatie in stand te houden? Kan de minister deze bedrijven noemen? Indien die bedrijven er niet zijn, waarom doet hij dit dan wel voor Schiphol?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen dat de minister stelt dat hij de balans gezocht heeft tussen het beschermen van omwonenden en de hubfunctie van Schiphol. Kan de minister aan deze leden toelichten hoeveel ziekte, slaapverstoring en/of ander leed de hubfunctie van Schiphol hem waard is? Als de minister de omwonenden zekerheid wil geven en wil beschermen tegen de (ziekmakende) overlast, waarom heeft hij dan niet gekozen voor de veiligere kant van de bandbreedte die To70 schetste en een krimp voorgesteld naar 400.000 vliegbewegingen per jaar? Wat is de analyse van zijn ministerie wat momenteel een passend aantal vliegbewegingen zou zijn qua klimaatimpact? Is de minister bekend met de recente publicatie *What is a fair emission budget for the Netherlands?* van het New Climate Institute, waarin wordt gesteld dat Nederland uiterlijk in 2030 CO₂-neutraal moet zijn? Deze leden vragen de minister of hij het eens is met het CO₂-plafond van +/- 2,3 Mton in 2030 voor de luchtvaart als ‘gewone sector’ uit de presentatie over de wetenschappelijke factsheet over de toekomst van de verduurzaming van de luchtvaart en niet weersproken in de second opinion.^{2 3} Als de minister het daar niet mee eens is, wat zou volgens dezelfde logica als in het rapport van New Climate Institute een fair share emissieplafond zijn voor de Nederlandse luchtvaart? Wanneer komt de integrale effectenstudie?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de minister toe te lichten waarom Schiphol recent de bouw van de nieuwe A-pier nog (opnieuw) gegund heeft. Zou het niet beter zijn die plannen te heroverwegen, gegeven dat groei van Schiphol absoluut niet mogelijk is en juist krimp moet worden vormgegeven? Zijn er andere infrastructurele plannen bij/rondom Schiphol die nu heroverwogen of geschrapt moeten worden?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de

² <https://debatgemist.tweedekamer.nl/debatten/de-heren-peeters-en-melkert-update-van-de-factsheet-toekomst-verduurzaming-luchtvaart>

³ Kamerstuk 2022D06452

minister of hij kan aangeven wat bij 440.000 vliegbewegingen de stikstofopgave is voor Schiphol. Is het ministerie bezig met het inventariseren en/of opkopen van (boeren)vergunningen voor extern salderen bij Schiphol? Zijn daar plannen voor en, zo ja, hoe zien die eruit? Kan de minister bevestigen dat de vier maal 15 miljoen die beschikbaar is gesteld voor de programmaorganisatie aanpak stikstof en geluidshinder rond Schiphol niet ingezet wordt om Schiphol, in de breedste zin des woords, te helpen stikstofruimte te vinden? Indien dit wel gebeurt, waarom moet een boer die wil uitbreiden zelf op zoek naar stikstofruimte en zou Schiphol daarmee geholpen moeten worden?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de minister of hij kan aangeven waarom hij stelt dat de norm van 440.000 vliegbewegingen voor vijf jaar gehanteerd gaat worden en er daarna (indien beschikbaar) wordt overgestapt op normstelling. Wat als er over vijf jaar geen passende normstelling is? Wordt er dan vastgehouden aan de 440.000 vliegbewegingen of wordt er verdere krimp doorgezet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de minister of hij kan aangeven hoeveel middelen, wanneer over moet worden gegaan tot het verstrekken van compensatie, daarvoor gereserveerd wordt. Kan de minister onderzoeken of, vanwege het ontbreken van een natuurvergunning, een deel van de historische slots kunnen worden geclassificeerd als 'onterecht uitgegeven'? Kunt u inventariseren welk beleid (zoals dat van slotbehoud) mogelijk in de weg staat om de noodzakelijke krimp te realiseren? Deelt de minister de mening dat beleid dat de hoognodige klimaatactie bemoeilijkt zo snel mogelijk gewijzigd moet worden?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of de krimp die de minister noemt, niet eerder gerealiseerd kan worden dan voor het voorjaar van 2023 en, zo nee, waarom niet. Hoe ziet de timeline van het uitgeven van slots eruit en wat zijn daarin de deadlines? Klopt het dat als die deadlines nog niet verstreken zijn, er wel overgegaan kan worden tot het uitgeven van minder slots in het voorjaar van 2022? Welke andere beperkingen zijn er dan? Tot slot vragen deze leden wanneer de minister de verdere krimp van Schiphol gaat vormgeven. Waarom zou hij daarmee wachten? De klimaatcrisis is hier en nu.

JA21-fractie

De leden van de JA21-fractie lezen in het antwoord op Kamervragen van het lid Goudzwaard⁴ over de effecten op werkgelegenheid dat het effect op werkgelegenheid niet

precies is uit te drukken, maar dat het PwC-onderzoek aangeeft dat op lange termijn geen effect merkbaar zal zijn. Hoe kunnen beide uitspraken naast elkaar bestaan? Hoe kan geconcludeerd worden dat het effect op lange termijn niet merkbaar zal zijn, alleen mogelijk frictiewerkloosheid, terwijl PwC alleen de effecten kwalitatief in kaart heeft gebracht? Op basis van welke arbeidsvooruitzichten worden die conclusies getrokken? Hoe is daarbij rekening gehouden met veranderingen in de huidige arbeidskrapte? En in hoeverre is in kaart gebracht of een baan op hetzelfde opleidingsniveau wordt verwacht? Is het niet logisch om dergelijke effecten in kaart te brengen? Is de minister het ermee eens dat ook wanneer op lange termijn geen effect merkbaar zal zijn, dit nog steeds op middellange termijn grote financiële gevolgen kan hebben voor een grote groep werknemers die afhankelijk is van de luchtvaart? Welke definitie hanteert PwC bij “geen langetermijneffecten”? En wat is dan “korte termijn” of “middellange termijn” volgens PwC? Zes maanden, één, twee of vijf jaar? Is bij de werkgelegenheidseffecten alleen gekeken naar (tijdelijke) werkloosheid of is ook het werk- en loonniveau van de nieuwe baan betrokken? Is de minister het ermee eens dat het bij het door PwC gehanteerde verschil tussen netto- en brutowerkgelegenheid – hoelang het duurt voordat mensen die als gevolg van het besluit hun baan verliezen weer aan de slag zijn – ook relevant is om kwalitatief te onderzoeken wat de brutowerkgelegenheidseffecten zijn?

De leden van de JA21-fractie merken op dat KLM als netwerkcarrier, met zo'n 28.000 werknemers en Schiphol als belangrijke Europese hub, goed voor zo'n 115.000 directe banen (als de overige werkgelegenheid in de regio wordt meegeteld, dan is Schiphol goed voor zo'n 300.000 banen, door dit besluit zwaar zullen worden getroffen. Welk effect heeft dit op indirecte werkgelegenheid? In hoeverre zijn scenario's meegenomen uit het onderzoek Het economisch belang van de hubfunctie van Schiphol (2015) van SEO Economisch onderzoek (SEO), waar PwC ook naar verwijst, vergelijkbaar met het voorliggende besluit tot krimp naar 440.000 vliegbewegingen? Welk daarin geschetst scenario, bijvoorbeeld het consolidatie- of netwerkrationalisatiescenario, sluit het meest aan op het recente kabinetsbesluit? Uit het onderzoek van SEO uit 2015 bleek dat in het meest voorzichtig negatieve scenario (consolidatiescenario) sprake was van een afname van circa 14.300 banen direct verbonden aan Schiphol en een verlies van 1,13 miljard toevoegde waarde. Aangezien deze cijfers uit een onderzoek van 2015 komen, is het niet aannemelijk dat die zelfs hoger zijn? Zo nee, waarom niet? Uit datzelfde

⁴ Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2021-2022, nr. 3535

SEO-onderzoek uit 2015 blijkt dat de gemiddelde werkloosheidsduur verschilt van één jaar (vijf jaar in dienst en circa 30 jaar) tot ruim vier jaar. En dat voor mensen werkzaam bij luchtvaartmaatschappijen dit tussen één jaar en drieënhalf jaar duurt. Is de minister het ermee eens dat dit grote financiële gevolgen heeft voor direct betrokkenen, alsook indirect voor de overheid? Zijn die maatschappelijke kosten betrokken bij de impact van het krimpbesluit? Zo nee, waarom niet?

De leden van de JA21-fractie vragen de minister of hij op de hoogte is van de analyse van de Europese Commissie uit 2015 dat voor elke baan die in luchtvaart wordt gecreëerd er drie in andere sectoren bij komen.⁵ Is de minister het ermee eens dat onderzocht zou moeten worden of deze multiplier ook omgekeerd negatief op werkgelegenheid in Nederland door dit besluit kan doorwerken? Waarom is er door PwC op cruciale onderdelen voor de luchtvaart en economie, zoals de effecten op werkgelegenheid, niet kwantitatief in kaart gebracht wat de effecten zijn? Is de minister het met deze leden eens dat de gevolgen voor de werkgelegenheid kwantitatief in kaart gebracht moeten worden? Waarom is dat niet meteen gedaan?

De leden van de JA21-fractie hebben met betrekking tot de beleidsbrief Hoofddlijnen Schiphol nog een aantal aanvullende vragen. Wat was de beoogde gekwantificeerde opbrengst van het besluit? Kan dat gespecificeerd worden voor geluidsuitstoot, CO₂ en andere emissies? Welk concreet gekwantificeerd doel van het kabinet heeft geleid tot dit besluit? Is de minister het met deze leden eens dat zonder concrete doelstellingen, behalve het meer in balans brengen met de omgeving, het moeilijk meetbaar is? Waarom is daar niet voor gekozen, terwijl bijvoorbeeld bij Fit for 55-plannen of geluidsreductieplannen met de sector, wel concrete doelstellingen worden geformuleerd?

Waarom is door de minister niet meer gewacht op de natuurvergunningsaanvraag op 30 juni 2022, zes dagen voor publicatie van de hoofddlijnenbrief, door Schiphol?

De leden van de JA21-fractie vragen de minister, in het kader van de “balanced approach”-procedure, of hij het aantoonbaar vindt dat alleen door beperking van de vliegbewegingen tot 440.000 het (nog niet vastgestelde) milieudoel haalbaar is? Zijn andere opties beschikbaar om de

⁵ Commission Staff Working Document - Accompanying the document Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of Regions An Aviation Strategy for Europe (SWD/2015/0261), p.19 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015SC0261&from=EN>)

negatieve gevolgen van de luchtvaart in termen van geluid te verminderen, die minder verstorend en even effectief kunnen zijn, waarover op Europees en/of nationaal niveau overeenstemming is bereikt of die deel uitmaken van gezamenlijke actieplannen van de Nederlandse regering en de luchtvaartsector? Is onderzocht of op andere wijze kan worden gekomen tot dezelfde opbrengst? Kan de minister dit ook delen met de Kamer? Kan de minister toelichten waarom deze doelstellingen niet met het pakket aan internationale maatregelen en sectorale en overheidsactieplannen gerealiseerd kunnen worden? Is de minister het eens met deze leden dat als er geen concrete kwantificeerbare milieudoelstellingen zijn gesteld waaruit het besluit tot krimp is voortgekomen, ook de ruimte voor toekomstige ontwikkeling onduidelijk blijft?

De leden van de JA21-fractie vragen de minister te reflecteren op het verwachte waterbedeffect waardoor de daling in CO₂-uitstoot naar omliggende luchthavens zal gaan, passagiers vanuit Nederland meer moeten omvliegen en op de vraag in hoeverre het klimaat daarmee geholpen is. Is een internationale aanpak, zoals bijvoorbeeld via de Green Deal, niet de enige effectieve manier om CO₂-uitstoot van luchtvaart te verlagen? Hoe is dit besluit een nationale invulling van CO₂-daling?

De leden van de JA21-fractie vragen van welke vlootmix is uitgegaan om de omgevings- en klimaateffecten te meten en om tot 440.000 vliegbewegingen te komen. Klopt het dat de gemiddelde vlootmix van luchtvaart tot en met 2023 veel zuiniger en stiller is dan van een aantal jaren geleden? Is met een vlootmix van 2020 of 2022 dezelfde krimp noodzakelijk? Kan de minister dat gedetailleerd toelichten?

De leden van de JA21-fractie vragen waarom voor 440.000 vliegbewegingen is gekozen, terwijl in de nota ter informatie (d.d. 25 mei 2022) nog aangegeven wordt dat met vlootvernieuwing (tot en met 2023) tussen circa 450.000-465.000 vliegbewegingen binnen grenswaarden mogelijk is. Waarom is vlootvernieuwing tot en met 2023 niet gebruikt bij het vaststellen van het maximum aantal vliegbewegingen per jaar?

De leden van de JA21-fractie vragen of het klopt dat het aantal vliegbewegingen in het Aldersakkoord⁶, later

⁶ Aldersadvies, 1 oktober 2008

vastgelegd in de Luchtvaartnota, 580.000 was, inclusief gebruik van regionale velden en dat de sector daarna met de 50/50-regel groei kon verdienen?⁷ Wat was afgesproken in deze 50/50-regel in het Aldersakkoord? Klopt het dat het aantal vliegbewegingen later is bijgesteld van 580.000 naar 540.000, waarbij de 50/50-regel is geschrapt?

De leden van de JA21-fractie lezen dat het gegeven dat niet alle aanspraken op historische slots kunnen worden gehonoreerd door de slotcoördinator, mogelijk betekent dat luchtvaartmaatschappijen zullen kijken naar de mogelijkheden om hier compensatie voor te vragen, en dat voorshands niet vaststaat dat dit aan de orde is, ook gelet op het ingroeipad dat is voorzien. Kan de minister aangeven hoe dit ingroeipad eruitziet? Klopt het dat de onderzoeksbureaus ten tijde van het onderzoek niet op de hoogte waren van de aanleiding (geluid) van het besluit van de minister en dat aan hen een andere opdracht is gegeven? Kan de minister de opdrachtschrijvingen overleggen zoals die zijn gegeven aan PwC, SEO, CE Delft, RHDV? Klopt het dat de minister geen maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), volgens de opgestelde richtlijnen, op dit besluit heeft laten uitvoeren en dat daarmee de conclusies van de impact niet als wetenschappelijk onderbouwd kunnen worden beschouwd? Klopt het dat conclusies uit het rapport van To70 (Notitie Effect op jaarvolume en preferentieel baangebruik) niet gesteld kunnen worden zonder een uitvoeringstoets? Hoe gaat de minister handelen als andere conclusies uit de uitvoeringstoets naar voren komen? Klopt het dat er geen duidelijke geluidsdoelstelling onder het besluit van de minister ligt? Klopt het dat vanuit Europees recht alleen pas mag worden overgegaan tot een geluidsgerichte capaciteitsbeperking, indien er een duidelijke doelstelling ligt voor wat betreft geluidsnormen, alle mogelijke middelen zijn onderzocht en afgewogen om die doelstelling te behalen waarbij capaciteitsbeperking een “last resort”-maatregel moet zijn en dat er, voorafgaand aan de introductie van een capaciteitsbeperking, consultatie moet zijn met de Europese Commissie en andere lidstaten? Kan de minister bevestigen dat aan deze voorwaarden niet is voldaan en het besluit daarmee dus niet voldoet aan het Europees recht?⁸ Is de minister bekend met het advies van de Raad van State inzake het initiatiefwetsvoorstel over nachtvluichtverbod? Heeft de minister in tegenstelling tot de indiener van het wetsvoorstel wel de Europese stappen doorlopen welke vereist zijn in de Europese regelgeving? Zo ja welke stappen heeft de minister

⁷ Luchtvaartnota 2009 en Kamerstuk 31936, nr. 1

⁸ Verordening (EU) nr. 598/2014

doorlopen?⁹

De leden van de JA21-fractie vragen de minister of het klopt dat hij in zijn brief over luchtvaartbeleid van 11 juli 2022 (Kamerstuk 31936, nr. 984) aangeeft dat er gewerkt wordt aan een nieuw geluidsstelsel waarbij het normeren van geluidsbelasting - en niet meer hoofdzakelijk het aantal vliegtuigbewegingen - centraal zal staan? Waarom wordt dit besluit van de minister dan voorgelegd, dat haaks staat op het nieuwe beleid?

De leden van de JA21-fractie vragen hoe groot de geluidsreductie en stikstofreductie zijn die de minister zou kunnen bereiken met het realiseren van de Single European Sky? Waarom staat de minister op de rem bij de ontwikkeling van Single European Sky (Kamerstuk 22112, nr. 2987)? Hoe verhoudt dit besluit zich tot de afspraken gemaakt in de staatsgaranties met Air France-KLM? Komt de minister de afspraak na om het hubnetwerk op Schiphol evenwichtig te laten ontwikkelen (Kamerstuk 29232, nr. 48)? Klopt het dat in het Framework-agreement met de Staat over de voorwaarden bij de verleende staatssteun de minister nogmaals duidelijk het aantal van 500.000 bewegingen heeft bevestigd, met mogelijke groei naar 540.000? Waarom ziet de minister af van de voorwaarden en de afspraak in het agreement? Kan de minister bevestigen dat het pad richting de oorspronkelijke aanpassing van het LVB (inclusief natuurvergunning) sneller en makkelijker lijkt te zijn dan het nu ingeslagen pad? Kan de minister het geschetste pad (en de timing) vóór het kabinetsbesluit bij 500.000 vliegbewegingen geven en het nieuwe pad?

BBB-fractie

Het lid van de BBB-fractie leest in de brief dat het aantal vliegtuigbewegingen gereduceerd gaat worden van 500.000 vliegtuigbewegingen naar 440.000, waarbij het kabinet zich realiseert dat dit grote gevolgen gaat hebben voor de luchtvaartsector. Is er bekend hoe groot de impact zal zijn voor de luchtvaartsector en waar de gevolgen het meest gevoeld gaan worden binnen de sector? Wat doet deze reductie met de internationale concurrentiepositie van Schiphol ten opzichte van andere Europese mainports?

Er is bij het lid van de BBB-fractie ook enige onduidelijkheid over de ontbrekende natuurvergunning van Schiphol. Recent

⁹ Raad van State, W17.22.0042/IV

is uit Wob-verzoeken gebleken dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, tezamen met de ministeries van Financiën en Economische Zaken, plannen beraamt om stikstofruimte op te eisen voor Schiphol, waarbij dit lid vreest dat dit ten koste zal gaan van boeren die wel de vergunningen in orde hebben. Kan de minister verduidelijking geven over wat de precieze plannen van IenW zijn omtrent stikstofruimte voor Schiphol claimen en wat de rol/inzet is geweest van de ministeries van Financiën en Economische Zaken, en mogelijk andere kabinetsleden, zoals de premier, binnen deze discussies? Kan de minister uitleggen waarom er gesproken is over het toe-eigenen van stikstofruimte, terwijl er in de brief van de minister over de hoofdlijnen van Schiphol vermeld staat dat het aandeel van de luchtvaart in de stikstofdepositie zeer beperkt is?

Het lid van de BBB-fractie leest verder in de brief dat een reductie van vliegtuigbewegingen mogelijk kan betekenen dat Schiphol aansluiting verliest met grote luchthavens in Europa. Daarbij is de verwachting dat de belangrijkste bestemmingen voor Nederlanders onderdeel van het netwerk kunnen blijven. Hoe zeker is de minister dat Schiphol goed bereikbaar blijft? Wat zijn zijn plannen, als blijkt dat Schiphol door de reductie van vliegtuigbewegingen aansluiting verliest met de rest van de wereld?

Het lid van de BBB-fractie merkt op dat Schiphol de thuisbasis is van KLM. KLM lijkt, net zoals tijdens de reductie van vliegtuigbewegingen gedurende de covidperiode, het grootste gedeelte van deze reductie op zich te moeten nemen, omdat KLM nu eenmaal een groot aandeel van de vluchten voor haar rekening neemt. Daarbij staat in de brief dan ook vermeld dat de impact op KLM groter is dan op andere maatschappijen. Waarom wordt er bij de reductie van vluchtbewegingen gekeken naar marktaandeel in plaats van maatschappelijk/economisch belang? Nu wordt een Nederlands bedrijf waar duizenden mensen werkzaam zijn en dat een belangrijke spil is in onze economie genadeloos hard geraakt, terwijl internationale organisaties ontzien worden. Wordt bij de reductie van vluchtbewegingen ook rekening gehouden met privéjets, welke per passagier een grotere uitstoot hebben dan passagiersvliegtuigen?

Het lid van de BBB-fractie heeft als laatste nog een vraag: Schiphol staat door verschillende oorzaken onder grote druk en er wordt veel gevraagd om onze luchthaven gezonder, stiller en duurzamer te maken. Dit lid begrijpt dit. Tegelijkertijd wordt er vooral gesproken over terugschalen,

toenemende regeldruk, en wat Schiphol in de toekomst niet meer mag en kan, in plaats van dat er wordt gekeken hoe Schiphol, dat een grote bron van bedrijvigheid is en een belangrijk economisch belang dient, toekomstbestendig kan worden gemaakt. Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat Schiphol toekomstbestendig wordt, zodat het ons land kan blijven verbinden met de wereld en het een belangrijke bron van bedrijvigheid blijft?

Groep Van Haga

De leden van de Groep Van Haga hebben met enige teleurstelling kennisgenomen van het besluit om Schiphol te laten krimpen. Deze leden begrijpen dat geluidsoverlast vervelend kan zijn voor omwonenden en dat er werk van moet worden gemaakt om geluidsoverlast te beperken waar dat mogelijk is. Er wordt nu echter voor een optie gekozen met grote gevolgen voor de luchthaven als hub en voor de luchtvaartmaatschappijen in kwestie. Deze leden vragen de minister daarom ook of er niet veel meer kan worden ingezet op zaken als goede isolatie, slim bouwen en innovatie in de sector waardoor de geluidsoverlast voor omwonenden ook wordt beperkt, in plaats van het drastisch inperken van het aantal vluchtbewegingen. Is deze maatregel volgens de minister proportioneel? Daarnaast zijn deze leden ook benieuwd of de minister groei in de toekomst door bijvoorbeeld stillere vliegtuigen weer als mogelijkheid ziet.

De leden van de Groep Van Haga lezen in het regeerakkoord dat het kabinet inzet op het versterken van het bedrijfsleven en het vestigingsklimaat. Zo zou het vestigingsklimaat stabiel en voorspelbaar moeten zijn. Deze leden zien de beslissing die nu wordt genomen echter niet als een goede stap voor het bedrijfsleven en een voorspelbaar vestigingsklimaat. Deze leden vragen de minister dan ook hoe hij dit ziet en welke signalen hij krijgt van bedrijven over de keuze die is gemaakt. Kan de minister daarbij ook specifiek ingaan op de situatie van home carrier KLM-Air France en in hoeverre deze in haar rechten geraakt wordt door dit besluit?

De leden van de Groep Van Haga lezen dat de minister de risico's erkent van het verslechteren van de concurrentiepositie ten opzichte van andere hubs. Deze leden zien dat luchtvaartmaatschappijen ook aangeven dat deze krimp grote gevolgen kan hebben voor hun bedrijfsvoering en daarmee het aanbod van bestemmingen en de frequentie van vluchten. Dit zou de hubfunctie van Schiphol dus behoorlijk kunnen aantasten. Deze leden vragen wat het

effect hiervan is op de Nederlandse economie en de bereikbaarheid van bedrijven, zowel bedrijven in Nederland als de bereikbaarheid van bedrijven in het buitenland ten behoeve van handelsrelaties, en of het daarnaast al duidelijk is of vluchten die op Schiphol niet meer kunnen worden uitgevoerd zullen verplaatsen naar andere luchthavens. Betekent dat niet dat het probleem dat het kabinet probeert aan te pakken, alleen maar wordt verplaatst naar andere landen en wij met de negatieve gevolgen komen te zitten?

De leden van de Groep Van Haga zijn zeer teleurgesteld over het feit dat besluitvorming over Lelystad Airport wederom wordt uitgesteld. Deze leden begrijpen niet dat een vliegveld dat klaarstaat om in gebruik genomen te worden, niet wordt gebruikt. Lelystad Airport zou een groot deel van de geschrapte vluchtbewegingen kunnen opvangen. Deze leden vragen dan ook of de minister het met hen eens is dat de besluitvorming te lang op zich laat wachten. Wil hij zich inzetten voor een snellere opening van Lelystad Airport dan het nu geschatte tijdpad van medio 2024?

De leden van de Groep Van Haga lezen dat luchtvaartmaatschappijen te maken krijgen met minder inkomsten als gevolg van het kunnen uitvoeren van minder vluchten en hogere kosten als gevolg van het feit dat er nu minder kostendragers zijn. Deze leden lezen dat luchtvaartmaatschappijen wellicht naar de mogelijkheden tot compensatie zullen kijken. Heeft de minister een beeld van de kosten die dit eventueel met zich mee kan brengen, alsmede van wat de kans is dat er daadwerkelijk moet worden overgegaan tot het compenseren van luchtvaartmaatschappijen?

De leden van de Groep Van Haga vrezen dat luchtvaartmaatschappijen uiteindelijk de kosten die de krimp met zich meebrengt zullen doorberekenen aan de reiziger. Daarnaast zullen reizigers misschien extra kosten moeten maken om een bestemming te bereiken, omdat deze bestemming niet meer door luchtvaartmaatschappijen vanaf Schiphol wordt aangeboden. Kan de minister aangeven of hij ook deze zorgen deelt en of hij een indicatie heeft van wat dit de reiziger per vliegticket extra zal kosten?

De leden van de Groep Van Haga vragen de minister of de vermindering van het aantal vluchten juridisch houdbaar is. Kan de minister dit garanderen of zitten hier nog onzekerheden in? Als de minister dit niet kan garanderen,

kunnen juridische procedures voor vertraging zorgen in de besluitvorming en daarmee ook extra onzekerheid met zich meebrengen? Bij welk aantal vluchten kan hij wel garanderen dat het besluit juridisch houdbaar is?

