

**Overschrijdingskansen handhavingspunten Schiphol
(Kamerstuk 29665, nr. 445)****Nr.****INBRENG VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK
OVERLEG**

Vastgesteld op 2022

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 zijn brief inzake de overschrijdingskansen handhavingspunten rondom Schiphol (Kamerstuk 29665, nr. 445).

De vragen en opmerkingen zijn op 24 november 2022 aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van ... zijn deze door hem beantwoord.

Voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**Inhoudsopgave**

Inleiding	1
VVD-fractie	2
D66-fractie	2
GroenLinks-fractie	3
Partij voor de Dieren-fractie	6
BBB-fractie	7

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief inzake de overschrijdingskansen in handhavingspunten rondom Schiphol. Zij hebben hierbij nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de uitwerking betreffende de toepassing van de overschrijdingskansen van Schiphol en de consequenties hiervan. Deze leden hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen

van de brief van 31 oktober jl., de hoofdlijnenbrief, het To70-onderzoek en de andere onderliggende onderzoeken. Ze hebben hier vragen en opmerkingen over.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie danken de minister voor de brief over de overschrijdingskansen in handhavingspunten rondom Schiphol. Zij verwonderen zich dat een stelsel dat is ingesteld om omwonenden te beschermen, wordt gebruikt om het aantal vliegbewegingen te maximaliseren. Mede daarom hebben zij een aantal vragen.

Het lid van de BBB-fractie heeft kennisgenomen van de brief van de minister betreffende de overschrijdingskansen in handhavingspunten rondom Schiphol van 31 oktober 2022, en heeft nog een paar vragen.

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie willen weten in hoeverre de regionale luchthavens Groningen Airport Eelde, Maastricht Aachen Airport en Airport Weeze kunnen helpen om vluchten van Schiphol over te nemen en overschrijdingskansen op Schiphol omlaag te brengen. Deze leden willen hierbij weten in hoeverre Lelystad Airport in de toekomst ook kan helpen.

De leden van de VVD-fractie willen weten wat de stand van zaken is van de motie-Koerhuis c.s. om vakantievluchten van Schiphol te laten overnemen door Groningen Airport Eelde en Maastricht-Aachen Airport (Kamerstuk 31936, nr. 941) en de motie-Koerhuis c.s. om de continuïteit van Groningen Airport Eelde te waarborgen (Kamerstuk 31936, nr. 915)?

D66-fractie

De leden van de D66-fractie lezen in de uiteenzetting van de minister dat met vlootvernieuwing 450.000-465.000 vliegbewegingen kunnen worden afgehandeld. Deze leden kennen het advies van de heer Alders waarin wordt geconcludeerd dat een stelsel dat uitgaat van handhavingspunten en het verdelen van geluidswinst door vlootvernieuwing tussen de omgeving en de luchtvaartsector wordt bestempeld als complex en weinig inzichtelijk. Zij willen hierbij benadrukken dat de heer Alders aangeeft dat groei als gevolg van geluidswinst resulteert in het toenemen van overlast. Kan de minister hierop reflecteren? Kan de minister toezeggen een maximaal aantal vliegbewegingen juridisch vast te leggen, bijvoorbeeld in de Wet Luchtvaart of het Luchthavenverkeerbesluit (LVB), zodat groei als gevolg van geluidswinst niet meer kan plaatsvinden? Zo nee, waarom kiest de minister hier niet voor? Deze leden vinden het onwenselijk wanneer er uiteindelijk weer wordt toegewerkt naar een systeem waar groei wordt gegeven aan de luchtvaartsector als gevolg van stillere vliegtuigen, omdat het leidt tot meer overlast volgens het advies van Alders.

De leden van de D66-fractie zijn benieuwd naar de

handhaving van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op het overschrijden van de geluidsruimte. Zij horen geluiden en zien metingen waaruit gesuggereerd kan worden dat specifieke geluidsnormen worden overschreden. Dit leidt tot grote overlast, slaapverstoring en gezondheidsproblemen bij omwonenden. Deze leden lezen dat de daadwerkelijke handhaving van de geluidsruimte achteraf plaatsvindt en dat de ILT hierop kan handhaven. Deze leden vragen of de minister uiteen kan zetten op welke handhavingspunten de ILT heeft gehandhaafd. Wat is hier vervolgens mee gedaan? Wat gebeurt er met metingen van omwonenden die aankaarten dat gemiddelde geluidsnormen worden overschreden?

De leden van de D66-fractie lezen in antwoorden van de minister op eerder gestelde vragen dat het bij de ontwikkeling van een nieuw systeem met milieunormen belangrijk is dat er in elk geval kan worden gestuurd op afname van geluid en dat het systeem mogelijkheden moet bevatten om aanvullende (hinder)indicatoren in te zetten, zodat het stelsel zo goed mogelijk aansluit bij de ervaren hinder van omwonenden.¹ Deze leden weten dat geluidsoverlast in de nacht extra zwaar weegt op omwonenden en dat dit ook ernstige gezondheidsrisico's door slaapverstoring met zich meebrengt. Is de minister het met deze leden eens dat er kritisch moet worden gekeken naar de geluidsbelasting van nachtvluchten, aangezien hij wil inzetten op een stelsel dat zo goed mogelijk aansluit bij de ervaren hinder van omwonenden? Is de minister voornemens om met het huidige krimpbesluit ook de nachtvluchten naar rato mee te nemen? Zo nee, waarom gebeurt dit niet? De minister gaf namelijk zelf ook aan dat het beperken van het nachtvolume kan bijdragen aan het reduceren van geluidsbelasting. Hij onderzoekt dit. Hoe staat het met dit onderzoek?

De leden van de D66-fractie zijn ten slotte benieuwd hoe het staat met het onderzoek dat de minister voornemens was uit te voeren betreffende de vraag of en hoe de individuele rechtsbescherming in het vigerende stelsel met handhavingspunten, in het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) en in een toekomstig normenstelsel voldoende is of kan worden geborgd. Kan de minister uiteenzetten wat de planning van dit onderzoek is? Wordt hierbij rekening gehouden met een zwaardere belasting van geluid in de nachtperiode?

GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie begrijpen uit de brief van 31 oktober jl. dat ervoor is gekozen om een overschrijdingskans van de geluidsnormen van 20% aan te houden en te vergunnen, om zo legaal 440.000 vluchten te kunnen afhandelen. Met gemiddeld eens in de vijf jaar afwijkend weer moet die overschrijdingskans van 20%

¹ Antwoorden op de vragen van het lid Boucke (D66) inzake de Hoofddlijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022, pagina 4 (Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2021-2022, nr. 4027).

worden ingebouwd, om 440.000 vluchten te kunnen afhandelen. Een kleinere, redelijkere overschrijdingskans van bijvoorbeeld 10% geeft mogelijk onvergunde overschrijdingen bij handhavingspunten bij 440.000 vluchten. Deze leden begrijpen en accepteren de logica van deze uitleg.

De leden van de GroenLinks-fractie stellen wel vast dat alle parameters in dit construct, met uitzondering van het weer, een keuze zijn. Een politieke keuze. De minister stelt in zijn brief zelf: de keuze voor een overschrijdingskans van 10% zorgt ervoor dat er een lager aantal vliegtuigbewegingen past binnen de referentiesituatie. We kunnen dus zonder meer de veel redelijkere 10% overschrijdingskans aanhouden, of nog lager, maar dan passen die door de minister gewenste 440.000 vliegbewegingen niet meer. Klopt dit? We zouden ook een aantal vliegbewegingen kunnen vergunnen dat óók in jaren met zeer afwijkend windpatroon past binnen de geluidsruimte op alle handhavingspunten. Klopt dit?

De leden van de GroenLinks-fractie lezen in het rapport van To70: “Wij veronderstellen dat een overschrijdingskans van maximaal 20% acceptabel is waarbij de overschrijdingen deels verklaard kunnen worden vanuit buitengewone meteorologische omstandigheden (de ‘meteoclausule’).” Waarop is de stelling dat dit acceptabel is, gebaseerd? Voor wie is dit acceptabel? Voor de minister? De omwonenden? De rechter? En als we de kans op ‘buitengewone meteorologische omstandigheden’ statistisch kunnen voorspellen, dan kunnen we die toch ook zo vergunnen door hiermee rekening te houden bij het vaststellen van het maximale aantal vliegbewegingen? En hoe buitengewoon is iets wat eens in de vijf jaar voorkomt? Niet als incident, maar als gemiddelde?

De leden van de GroenLinks-fractie zouden graag van de minister willen horen hoeveel vluchten veilig en zonder kans op overschrijding van de geluidsruimte, afgehandeld kunnen worden op Schiphol.

De leden van de GroenLinks-fractie zouden graag van de minister willen horen hoeveel vluchten veilig en met 10% kans op overschrijding van de geluidsruimte, afgehandeld kunnen worden op Schiphol.

De leden van de GroenLinks-fractie willen graag van de minister weten waarom er niet voor is gekozen Schiphol te laten krimpen tot het aantal vliegbewegingen dat altijd past binnen de wettelijke geluidsruimte en waarom (het politieke waarom, niet het meteorologische waarom) hij voornemens is Schiphol een vergunning te geven voor het overtreden van de geluidsnormen.

Wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft moeten economische activiteiten altijd passen binnen de milieu- en

veiligheidsregels. Dat kan zo maar betekenen dat dat beperkingen oplevert voor een economische activiteit. In dat geval moeten we inderdaad die activiteit beperken of mitigerende maatregelen nemen voor het milieu, overlast gezondheid of veiligheid. Het kan nooit de bedoeling zijn om redelijk voorspelbare overschrijdingen te legaliseren met een arbitraire marge. We hebben die grenswaarden immers niet voor niets ingesteld. Deelt de minister deze opvatting?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de wens voor 440.000 vliegbewegingen voortkomt uit een onderzoek dat zowel door Stichting Economisch Onderzoek (SEO) als CE Delft flink is bekritiseerd: 'arbitrair' en 'sterk eenzijdig'. Wat is met deze kritiek gedaan?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen de minister of hij het met hen eens is dat de wens van het kabinet om Schiphol zó groot te laten zijn dat we 'aansluiting houden met (concurrerende) hub-luchthavens in Europa en het Midden-Oosten', een politieke wens is, die ondergeschikt is aan de wettelijke normen waarbinnen Schiphol mag en moet functioneren.

De leden van de GroenLinks-fractie viel op dat de onderzoeksvraag aan To70 betrekking had op het aantal vliegbewegingen binnen de milieuruimte van het huidige LVB. Het onderzoek van To70 beperkt zich vervolgens tot de geluidsruimte, terwijl andere milieufactoren mogelijk knellender en dus bepalender voor de maximale omvang zijn. Wat is hier de reden voor? Is in de huidige tijd stikstof niet juist een relevante onderzoeksvraag, of CO₂? Mag er überhaupt gevlogen worden, als er geen LVB ligt waar een degelijke natuurtoets aan ten grondslag ligt? Deze leden willen graag weten hoeveel vliegbewegingen Schiphol maximaal mag uitvoeren op basis van de in het nu geldende LVB vergunde stikstofruimte.

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de studie van To70 constateert dat niet overal overschrijding van de geluidsnormen dreigt. Sterker nog, hier en daar is 'ongebruikte ruimte'. Deze leden willen graag weten of de minister van plan is deze 'ruimte' te gebruiken. Is er in de ogen van de minister sprake van onderbenutting als er ergens minder dan de maximaal toegestane herrie en overlast is? Moet elke decibel worden opgemaakt?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat in de milieueffectrapportages (MER's) voor de Luchtvaartnota en het programma Luchtruimherziening en de adviezen van de Commissie voor de m.e.r. de trend van een stijgende NOx-emissie per vliegbeweging algemeen wordt erkend. Immers, het streven naar een hogere brandstofefficiëntie leidt tot een hogere compressie, hogere temperaturen en dit leidt tot meer NOx. In de hoofdlijnenbrief en de onderliggende studies wordt hier echter geen rekening mee gehouden. Deze leden

zijn benieuwd waarom niet. Kan de minister de Kamer voorzien van aangepaste studies die hier rekening mee houden, alsmede met de beperkingen die voortvloeien uit de beschikbare stikstofruimte voor Schiphol en de opdracht voor 50% emissiereductie voor de mobiliteitssector?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de Kamer zich onlangs in een motie heeft uitgesproken tegen de uitwisseling van NOx en NH3 (Kamerstuk 30252, nr. 58). Uitvoering van deze motie heeft volgens deze leden tot gevolg dat het opkopen van veehouderijen voor hun ammoniakemissies om die als NOx-depositie aan Schiphol te geven, niet meer mogelijk is. De minister gaf ook eerder aan dat niet hij maar Schiphol zelf op zoek moet naar stikstofruimte. Zal deze dan worden ingekocht bij industriële bedrijven? Of zal Schiphol moeten krimpen, waardoor ook kan worden voldaan aan de geluidsnormen zonder risico op overschrijding?

De leden van de GroenLinks-fractie lazen in de plan-MER dat de luchtvaart gemiddeld met 1% per jaar stiller wordt door technische innovaties, waaronder elektrisch vliegen. Maar voor het To70-onderzoek is uitgegaan van 100% elektrisch vliegen tot 500 km per 2050. Deze leden hebben hier twee vragen over. Waarom gaat het ministerie uit van andere aannames dan de Commissie voor de m.e.r. of bijvoorbeeld de wetenschappers die onlangs nog de Tweede Kamer hebben bijgepraat in een technische briefing? Gezien de levensduur van vliegtuigen en de extreem trage innovatiesnelheid is dit toch niet realistisch? Ook willen deze leden weten waarom de minister, gezien de schaarse milieuruimte, Schiphol tot in en voorbij 2050 nog zou willen inzetten voor vluchten tot 500 km.

Partij voor de Dieren-fractie

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de minister allereerst te onderbouwen waarom een stelsel dat gericht is op het handhaven van geluidsnormen zo is opgetuigd dat ervan uit wordt gegaan dat in 20% van de gevallen de normen worden overschreden. Kan de minister bevestigen dat het stelsel daarmee niet erg doelmatig is? Zou de minister het ook nog doelmatig vinden wanneer in 30% van de gevallen een norm werd overschreden? En bij 40% of 50%? Wat is de ondergrens van doelmatigheid voor de minister? De minister stelt, ten koste van omwonenden, het systeem erop in dat er eens in de vijf jaar (door ongebruikelijke weersomstandigheden) norm(en) worden overschreden en daarmee mogelijk gezondheidsschade ontstaat. Deelt de minister de mening dat, wanneer bekend is dat de vliegbewegingen eens in de vijf jaar niet passen binnen de weersomstandigheden, het dan logischer is om het aantal vliegbewegingen aan te passen? Vindt de minister een situatie die zich eens in de vijf jaar voordoet echt 'extreem'?

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

minister ook waarom het zijn inzet is om de geluidsnormen tot de rand vol te vliegen. Deelt de minister de mening dat juist de luchtvaartsector bekend is met de systematiek waarbij je veiligheidsmarges inbouwt, omdat je veiligheidsgrenzen nooit wilt overschrijden? Hoeveel vliegbewegingen zijn er mogelijk als – zoals je zou mogen verwachten – de geluidsnormen niet meer overschreden worden? De minister volgt To70 dat (met de huidige 20%-marge) er 400.000 tot 465.000 vliegbewegingen mogelijk zijn binnen de geluidsnormen en dit afhankelijk is van de mate van vlootvernieuwing. Kan de minister aangeven welke harde garantie hij heeft dat er vlootvernieuwing plaatsvindt? Als hij die garantie niet heeft, waarom heeft hij dan besloten tot krimp naar 440.000 vliegbewegingen en niet tot krimp naar 400.000 vliegbewegingen? Deelt de minister de mening dat, wanneer hij alleen zou vertrouwen op de prijsprikkel om minder lawaaiige vliegtuigen te lokken, hij gokt met de gezondheid van omwonenden en de sector de kans geeft de overlast ‘af te kopen’ door hogere havengelden te betalen? Extra geld waar de omwonenden overigens niets van terugzien.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de minister welke instructie hij geeft aan de ILT wanneer de normen worden overschreden. Deelt de minister de mening dat het verstandig zou zijn om Schiphol in praktische zin te belasten/beperken? Kan de minister zich bijvoorbeeld voorstellen dat, wanneer bij een handhavingspunt de norm wordt overschreden, de norm voor dat specifieke handhavingspunt voor een bepaalde periode (bijvoorbeeld vijf jaar) verlaagd wordt? Zorgt Schiphol voor te veel overlast in een bepaalde periode? Dan is de straf voor Schiphol dat het daar minder mag vliegen en de reparatie voor omwonenden dat zij een periode minder overlast te verduren krijgen. Indien dit wettelijk nog niet mogelijk is, welke wetsaanpassing zou er nodig zijn om dit mogelijk te maken?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de minister of hij de mening deelt dat er rondom het handhaven van de geluidsnormen eigenlijk twee scenario's mogelijk zijn. Óf de omwonenden krijgen te veel geluid te verduren of Schiphol heeft niet het onderste uit de kan gehaald qua vliegbewegingen. Deelt de minister het standpunt dat hij als belangenbehartiger van het publieke belang voor de gezondheid en belangen van de omwonenden zou moeten kiezen? Waarom doet hij dat niet?

BBB-fractie

Het lid van de BBB-fractie leest in de brief dat er volgens To70 tot en met 2023 ongeveer 450.000-460.000 vliegtuigbewegingen kunnen plaatsvinden met vlootvernieuwing, ten opzichte van 400.000-440.000 vliegtuigbewegingen zonder vlootvernieuwing. Welke vernieuwingen zijn meegenomen in deze conclusie en is er in

deze vernieuwingen ook rekening gehouden met stikstofuitstoot? Welke rol speelt deze factor in vlootvernieuwing? En hoeveel aandacht heeft deze factor in de vlootvernieuwing van KLM?

Het lid van de BBB-fractie leest verder in de brief dat er in totaal 35 handhavingspunten zijn die verdeeld rondom Schiphol liggen. Deze handhavingspunten, samen met de grenswaarden, bepalen de maximale geluidsruimte. Zijn deze handhavingspunten de afgelopen jaren ook meegegroeid met de groei van het aantal vliegbewegingen?

II Reactie van de bewindspersoon