

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 zijn brief inzake de voorhang van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met de invoering van een maximum aantal vliegtuigbewegingen voor het etmaal en wijziging van het maximum aantal vliegtuigbewegingen voor de nacht (Kamerstuk 29665, nr. 532).

De voorzitter van de commissie,
Peter de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding
GroenLinks-PvdA-fractie
VVD-fractie
NSC-fractie
D66-fractie
BBB-fractie
CDA-fractie
Partij voor de Dieren-fractie

Inleiding

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben kennisgenomen van het voornemen en hebben hier vragen en opmerkingen bij.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met de invoering van een maximum aantal vliegtuigbewegingen voor het etmaal en wijziging van het maximum aantal vliegtuigbewegingen voor de nacht (hierna: het ontwerpbesluit) en wensen hierover nog een opmerking te maken.

De leden van de NSC-fractie hebben kennisgenomen van het voorliggende ontwerpbesluit. Deze leden hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie zijn kritisch op het ontwerpbesluit. Zij hebben hierover enkele vragen.

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van de brief over het ontwerpbesluit.

De leden van de CDA-fractie vinden het een goede zaak dat het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) in voorhang aan de Kamer wordt aangeboden. Zij hebben nog enkele vragen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben kennisgenomen van het ontwerpbesluit. Zij hebben hierover de volgende vragen en opmerkingen.

GroenLinks-PvdA-fractie

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn van mening dat de omvang van de luchtvaart in Nederland de redelijke vraag fors overschrijdt, waardoor de maatschappelijke kosten de maatschappelijke baten fors overschrijden. De overlast door geluidshinder en luchtvervuiling met de gezondheidsgevolgen hiervan, de schade aan klimaat en natuur, de enorme ruimtelijke beperkingen die andere relevante economische ontwikkelingen tegenhouden, zijn allemaal goede redenen voor een forse krimp van Schiphol. De meest urgente reden voor krimp is hinderbeperking. Meerdere door omwonenden aangespannen rechtszaken hadden dit tot uitkomst. Forse en snelle hinderreductie en herstel van de rechtspositie van omwonenden moet daarom het meest urgente beleidsdoel zijn. Onlangs nog bepaalde de rechter in een tussenvonnis dat verder uitstel niet is toegestaan. Deze leden ontvangen graag een inhoudelijke reactie op dit vonnis.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie wijzen erop dat het nu vigerende LVB slechts dezelfde of minder hinder toestaat als het LVB 2004 en dat dit omgerekend naar de huidige vloot en praktijk slechts 400.000 tot 420.000 zou kunnen accommoderen. Deze leden vragen de minister dan ook om bij de verdere besluitvorming rond Schiphol dit als de maximale hindergrens te beschouwen. Als de tijdelijke krimp door de coronapandemie was verzilverd door grote aantallen ongebruikte slots in te nemen, waren veel juridische, bestuurlijke en praktische problemen voorkomen. Dat dit nu alsnog moet maakt de zaak ingewikkelder, maar niet minder nodig of legitiem.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn van mening dat het in het belang is van de omwonenden om zo snel mogelijk te komen tot hinderreductie en dus tot minder vluchten. Maar met 473.815 vluchten in 2024 zou een LVB voor 478.000 vluchten een toename van de overlast betekenen, geen afname. De minister maakt het erger, niet beter. Het uitgangspunt van de minister, de gedoogde 500.000 vluchten, zijn nooit goed juridisch vastgelegd in een LVB en er zouden op basis van het LVB 2008 nooit meer vluchten mogen plaatsvinden dan een aantal dat evenveel of minder overlast veroorzaakt dan het LVB 2004. Deze leden verzoeken de minister om met goed onderbouwde berekeningen aan te tonen dat zijn plan om 478.000 vluchten toe te staan op Schiphol niet zal leiden tot meer overlast dan in 2004.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn ook benieuwd waarom een nieuw LVB voor 478.000 vluchten nodig is, om te kunnen krimpen en slots in te nemen. Immers kon de groei naar 500.000 vluchten met bijbehorende capaciteitsdeclaratie kennelijk ook op basis van een gedoogbesluit zonder een in een geldig LVB vastgelegd aantal vluchten. Kan de minister uitleggen waarom dan een krimp richting bijvoorbeeld 450.000 of 400.000 vluchten niet ook met een capaciteitsdeclaratie op basis van een nieuw gedoogbesluit zou kunnen? Of wegen de belangen van de luchtvaartsector juridisch zwaarder dan de belangen en mensenrechten van omwonenden? Deze leden zouden hier graag een uitgebreide toelichting op willen ontvangen.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie willen in dit kader ook graag horen of deze verkorte aanpassing van het LVB met daarin een nieuw maximumaantal

vluchten niet onbedoeld de rechtspositie van de luchtvaartsector versterkt. Deze gaat immers uit van een maximale overlast ter waarde van ruim 400.000 vluchten naar het vast omschreven aantal vluchten van 478.000. In hoeverre is de sector of de overheid na inwerkingtreding van dit ontwerpbesluit nog steeds gebonden aan de verplichting om minimaal gelijkwaardige bescherming te bieden, zoals vastgelegd in 2008? En geldt die gelijkwaardige bescherming ook voor de hele regio en alle omwonenden of is dit een abstracte optelsom van decibellen en maximale aantallen ernstig gehinderden? Deze leden ontvangen hier graag een uitgebreide toelichting op.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie merken op dat de vastlegging van een maximaal aantal vluchten op 478.000, waarvan 27.000 in de nacht, slechts één maatregel uit een pakket maatregelen en afspraken is. Maar het voorliggende LVB legt de andere maatregelen, zoals tariefdifferentiatie, stillere toestellen en vlootvernieuwing niet vast. Deze leden willen ten slotte graag weten waarom niet het hele pakket maatregelen of desnoods de voorspelde resultaten ervan worden vastgelegd in het besluit. De wijziging, zoals voorgesteld, legt nu alleen rechten vast, geen plichten en geen doelen.

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie hechten er waarde aan te benadrukken dat de Nederlandse luchtvaart op een kantelpunt staat. Met dit ontwerpbesluit tot wijziging van het LVB wordt recht gedaan aan de bescherming van omwonenden van Schiphol en dat is een belangrijke stap. Maar dit betekent ook een krimp van het maximale aantal vliegbewegingen van Schiphol. Het is van belang voor de Nederlandse luchtvaart en daarmee de Nederlandse economie

dat er nu stabiel beleid gevoerd wordt, en het in deze wijziging maximale aantal vliegbewegingen voor een lange periode vast komt te staan.

NSC-fractie

De leden van de NSC-fractie lezen dat de wet ter wijziging van de Algemene wet bestuursrecht in verband met het opheffen van uitsluiting beroep luchthavenbesluiten zo spoedig mogelijk in werking zal treden en dat het als gevolg van deze wetswijziging mogelijk wordt om tegen de voorliggende LVB-wijziging beroep in eerste en enige aanleg bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in te stellen. Deze leden constateren dat deze wet in werking treedt met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin zij wordt geplaatst en dat deze wet nog niet in het Staatsblad gepubliceerd is. Deze leden hechten er zeer aan dat deze beroepsmogelijkheid voor het voorliggende LVB beschikbaar is. Daarom vragen deze leden wanneer dit wetsvoorstel in het Staatsblad gepubliceerd wordt. Kan gegarandeerd worden dat beroep in eerste en enige aanleg bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op het voorliggende LVB van toepassing is?

De leden van de NSC-fractie zouden graag een uitgebreidere onderbouwing zien van de verwachting van de minister dat dit LVB voldoet aan de gelijkwaardigheidscriteria van de Wet luchtvaart, dat stelt dat elk opeenvolgend LVB gelijkwaardige of betere bescherming moet bieden ten aanzien van externe veiligheid, geluidsbelasting en lokale luchtverontreiniging op het niveau, zoals dat geboden werd door het eerste besluit uit 2003. Deze leden vragen hoeveel vluchten per gebruiksjaar mogelijk waren onder dat eerste LVB uit 2003. Deze leden vragen om een uitgebreide onderbouwing dat

met een aanzienlijk hoger aantal vluchten in het voorliggende LVB gelijkwaardige bescherming wordt geboden ten aanzien van alle drie de gelijkwaardigheidscriteria: externe veiligheid, geluidsbelasting en lokale luchtverontreiniging. Hierbij vragen deze leden ook of er naast de milieueffectrapportage (MER) voor het Nieuw Normen- en Handhavingssysteem Schiphol uit 2020 een aparte argumentatie is. Deze leden vragen voorts of de minister verwacht dat op basis van de gelijkwaardigheidscriteria in beroep wordt gegaan tegen het voorliggende ontwerpbesluit en hoe groot de minister de kans van slagen van een dergelijk beroep acht.

De leden van de NSC-fractie lezen dat er geen MER-beoordelingsplicht geldt voor het voorliggende LVB, omdat de grenswaarden bij deze wijziging niet worden aangepast. Deze leden vragen of en hoe, gezien de verruiming van het aantal vluchten op Schiphol ten opzichte van de ruimte voor aanzienlijk minder vluchten die eerdere luchthavenverkeerbesluiten boden, binnen deze grenswaarden gebleven kan worden.

D66-fractie

Aantal vliegbewegingen niet in lijn met kabinetsdoel

De leden van de D66-fractie constateren dat de minister tot doel heeft gesteld dat hij de geluidsoverlast met 20% wil terugdringen. Deze leden schatten in dat een maximum van 478.000 vliegbewegingen, waarvan 27.000 in de nacht, niet zal leiden tot 20% geluidsreductie. Deze leden vragen de minister in te schatten hoeveel geluidsreductie hij hiermee verwacht te realiseren. Daarnaast vragen zij de minister het volledige tijdspad te schetsen tot integrale wijziging van het LVB.

Opnemen van maximumaantal vliegbewegingen in LVB

Daarnaast vragen de leden van de D66-fractie waarom de minister ervoor heeft gekozen om het maximumaantal vluchten vast te leggen in het LVB, als hij verwacht dat hij dit later nog een keer gaat wijzigen. Kan de minister reflecteren op de juridische consequenties van het opnemen van dit aantal in het LVB? Ziet hij een risico in mogelijke juridische procedures, als hij op korte termijn het LVB opnieuw zal wijzigen? Waarom is er niet voor gekozen om een informele afspraak te maken over 478.000 vliegbewegingen?

Reikwijdte van de aantallen

De leden van de D66-fractie constateren dat het maximumaantal vluchten slechts ziet op een deel van de vluchten op Schiphol. Deze leden vragen de minister het volledige beeld te schetsen van het aantal vliegbewegingen. Hoeveel positioneringsvluchten tellen niet mee? Hoeveel zakelijke en recreatieve vluchten tellen niet mee? Kan de minister dat uitsplitsen in ieder geval: aantallen privévluchten, politie- en kustwachthelikopters, testvluchten en reddings- en repatriëringskosten?

Naleving bredere maatregelen

De leden van de D66-fractie constateren dat de minister ook maatregelen neemt met betrekking tot de inzet van stillere toestellen in de nacht, tariefdifferentiatie om de inzet van zo stil mogelijke vliegtuigen te stimuleren, vlootvernieuwing en het weren van lawaaiige toestellen in de nacht. Deze leden vragen de minister op welke manier hij ervoor zorgt dat deze afspraken gaan worden nagekomen.

Welke garanties legt hij hiervoor vast? Welke consequenties zijn er voor sectorpartijen, Schiphol en KLM bij het niet nakomen van de afspraken?

Afstemming maatschappelijk veld en kabinet

De leden van de D66-fractie vragen wat de Maatschappelijke Raad Schiphol van dit ontwerpbesluit vindt. Wat vinden de omliggende gemeenten en provincies van het ontwerpbesluit? Is dit ontwerpbesluit afgestemd met de minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur met het oog op de benodigde stikstofruimte en staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur met het oog op het niet doen van een milieueffectrapportage?

BBB-fractie

De leden van de BBB-fractie merken op dat de minister een geluidsreductie van 20% stelt na te streven. Deze reductie wordt gemeten aan de hand van Lden en Lnight. Erkent de minister dat deze gemiddelde waarden de piekbelasting en individuele hinder niet altijd accuraat weergeven? Is de minister bereid om ook naar alternatieve meetmethoden te kijken die de subjectieve ervaring van omwonenden beter in kaart brengen, zoals leefbaarheidscores of continue real-time monitoring van geluidsniveaus per individuele woning?

De leden van de BBB-fractie merken op dat het maximumaantal vliegtuigbewegingen wordt vastgelegd in het LVB, en dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toezicht houdt op de naleving. Welke concrete sancties staan er tegenover het overschrijden van het maximum aantal vliegtuigbewegingen, zowel voor Schiphol als voor de individuele luchtvaartmaatschappijen?

De leden van de BBB-fractie vragen de minister welke risico's hij ziet, indien de wijziging niet tijdig voor mei 2025 in werking treedt, met het oog op de capaciteitsverdeling voor het winterseizoen 2025/2026.

De leden van de BBB-fractie vragen de minister aan te geven wat de laatste stand van zaken is rondom het advies van de Europese Commissie over de 'balanced approach'-procedure. Hoe weegt de minister de mogelijke uitkomst van dit advies bij het vaststellen van het gewijzigde LVB?

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie vragen naar de samenhang van de huidige bandbreedte, en het niet doorgaan van de vierde aanvliegeroute, met de laagvliegroutes rondom Lelystad Airport.

De leden van de CDA-fractie vragen of er naast vermindering van het aantal vluchten in de nacht, ook inspanningen worden gepleegd door de minister op geluidsreductie van de vluchten die wel door blijven gaan in de nacht.

De leden van de CDA-fractie vragen ook naar een reflectie op het verloop van de 'balanced approach'-procedure, die nu doorlopen wordt. Deze leden vragen om een inschatting of deze correct helemaal doorlopen kan worden. Deze leden vragen ook naar een inschatting van het risico op rechtszaken vanuit het buitenland, ook als de 'balanced approach'-procedure helemaal correct doorlopen zou zijn.

Partij voor de Dieren-fractie

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie zijn kritisch op deze wijzigingen van het LVB, omdat de rechtspositie van burgers niet wordt hersteld. Ze vinden dat er doorgepakt moet worden met de algehele wijziging, waarbij aanpassingen tot stand komen vanuit een werkelijk eerlijke afweging tussen de belangen van burgers, maatschappij, Staat en de luchtvaartsector. Naast een MER is het belangrijk dat er een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) komt om deze afweging echt goed te kunnen maken. Is de minister dit met deze leden eens en is hij bereid om een MKBA uit te voeren?

Aantal toegestane vluchten

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of de minister erkent dat het huidige LVB slechts ruimte biedt voor 400.000 tot 420.000 vluchten, en dat de huidige exploitatie van Schiphol alleen bestaat, omdat een groter aantal vluchten gedoogd wordt via het anticiperend handhaven. Is de minister het ermee eens dat hij door het vastleggen van een maximumaantal van 478.000 vluchten en het vastleggen van anticiperend handhaven in het LVB feitelijk 58.000 à 78.000 tot nu toe onrechtmatige vluchten legaliseert? Erkent hij dat dit een fundamentele beleidskeuze is die de juridische uitgangspositie van de luchtvaartsector sterk verbetert in lopende en toekomstige procedures? Hoe rijmt de minister deze versnelde procedure met het vonnis dat een einde moet maken aan het gedogen van onrechtmatige exploitatie? De minister kondigt aan dat het anticiperend handhaven pas wordt beëindigd bij inwerkingtreding van de algehele wijziging van het LVB. Het is onduidelijk wanneer deze algehele wijziging wordt doorgevoerd. Is de minister het met deze leden eens dat door het vastleggen van het anticiperend handhaven de rechtspositie van omwonenden verder verslechtert?

Zo nee, waarom niet? Ook vragen deze leden hoe het kan dat het volwaardige LVB zoveel langer duurt dan gepland en of er al zicht is op wanneer een volledig LVB met MER gepland staat voor publicatie. Klopt het dat de minister met deze wijziging van het LVB het aantal vliegbewegingen helemaal los wil trekken van de volledige LVB-wijziging die nog moet komen? Daarnaast vragen deze leden of het wettelijk gezien eigenlijk wel noodzakelijk is dat het maximumaantal vliegbewegingen in een LVB wordt vastgelegd om aan het maatregelenpakket van de balanced approach in november te kunnen voldoen en of dit niet al kan door naar het LVB van 2008 te kijken? Zo nee, is het ook een mogelijkheid om een tijdelijk LVB vast te zetten, of op een andere manier iets tijdelijks te regelen dat overschreven kan worden, zodra het volledig LVB er is?

Procedurele bezwaren

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben ook enkele procedurele bezwaren. Waarom wordt het advies van de Europese Commissie uit de 'balanced approach'-procedure niet afgewacht, terwijl deze spoedig verwacht wordt? Veroorzaakt dit niet juist alleen maar dubbel werk en onduidelijkheid voor omwonenden en luchtvaartmaatschappijen? Hetzelfde geldt voor de uitspraak rondom de natuurvergunning voor Schiphol. Is het niet beter om te wachten op de uitspraak van deze rechtszaak? Ook vragen deze leden waarom de Maatschappelijke Raad Schiphol niet om advies is gevraagd, gezien het wettelijk vastgelegde adviesrecht. En is de mening van de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd over deze spoedprocedure?

Risico's

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie zien verschillende risico's bij deze spoedprocedure waar

ze de minister vragen over willen stellen. Allereerst vragen deze leden hoe deze wijziging zich verhoudt tot hogere wetgeving, zoals de universele mensenrechten en het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens. Welke garanties zijn er dat de nieuw voorgestelde situatie met 478.000 vliegbewegingen geen negatieve milieu- en gezondheidseffecten heeft die niet eerder beoordeeld zijn? Waarom wordt in deze wijziging ook niet expliciet vastgelegd dat het aantal vliegbewegingen moet voldoen aan grenswaarden voor geluid, stikstof en luchtkwaliteit? Welke juridische ruimte creëert de minister daarmee voor de sector? Hoe wordt voorkomen dat de Staat aansprakelijk wordt gesteld voor schadevergoedingen als krimp later alsnog noodzakelijk blijkt? En wat betekent het eventueel legaliseren van 478.000 vluchten voor al lopende rechtszaken?

Ook zijn de leden van de Partij voor de Dieren-fractie benieuwd naar de bindende afspraken met KLM en Schiphol, die volgens de minister naast deze LVB komen te staan. Welke concrete inhoud hebben de 'bindende afspraken' met KLM en Schiphol, en kunnen deze met de Kamer gedeeld worden?

Andere maatregelen

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen dat de minister schrijft dat in het ontwerpbesluit ook vier andere maatregelen, naast een maximumaantal vluchten, geïmplementeerd moeten worden. Het gaat hier om de inzet van stillere toestellen in de nacht, tariefdifferentiatie om de inzet van zo stil mogelijke vliegtuigen te stimuleren, additionele vlootvernieuwing en het weren van lawaaiige toestellen in de nacht. Kan de minister aangeven hoe omwonenden rechtsbescherming kunnen ontlenen

aan deze maatregelen? Als laatste vragen deze leden of de minister kan reflecteren op het bericht dat er op zijn vroegst begin 2027 nieuwe Airbus A350-vrachttoestellen komen als gevolg van vertraging van leveringen en hoe dit zich verhoudt tot zijn uitspraak dat KLM vooraan in de rij staat bij Airbus.