

2022Z13762

Vragen van het lid **Boucke** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de «*Hoofdlijnenbrief Schiphol*» van 24 juni 2022 (ingezonden 1 juli 2022).

Vraag 1

Kunt de onderstaande vragen afzonderlijk per vraag beantwoorden en ruim voor het volgende commissiedebat Luchtvaart?

Vraag 2

Bent u bekend met verslag van de heer Hans Alders van 1 oktober 2008?

Vraag 3

Bent u het ermee eens dat in dit verslag «*het hanteren van een maximum-grens aan het aantal vliegtuigbewegingen*» wordt aangemerkt als een belangrijke factor voor maatschappelijke partijen en omwonenden om te kunnen instemmen met de beoogde ontwikkeling van Schiphol?

Vraag 4

Bent u het ermee eens dat uw voorganger dit in de ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB NNHS, Kamerstuk 29 665, nr. 399) typeert als een belangrijk onderdeel van een «globale bescherming» van omwonenden rond Schiphol?

Vraag 5

Bent u het ermee eens dat in het verslag van de heer Alders wordt geconcludeerd dat een stelsel dat uitgaat van handhavingpunten en het verdelen van geluidswinst aan de omgeving en de luchtvaartsector wordt bestempeld als complex en weinig inzichtelijk?

Vraag 6

Bent u het ermee eens dat in het verslag van de heer Alders uit 2019 (Kamerstuk 29 665, nr. 353) wordt vastgesteld dat groei als gevolg van geluidswinst heeft geleid tot een afname van rustperiodes en zodoende niets doet voor de hinderbeleving, resulteert in het ernstig schaden van het woonklimaat en zorgt voor een toename van overlast?

Vraag 7

Bent u het ermee eens dat de conclusies zoals benoemd in vragen 3 tot 6 meermaals in verschillende debatten, rapporten en adviezen in de afgelopen jaren zijn bekrachtigd, waaronder maar niet uitsluitend bij de aanbieding van de wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) ter verankering van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) van 16 februari 2021 (Kamerstuk 29 665, nr. 399) en de memorie van toelichting van de aangenomen wijziging op de Wet luchtvaart die het NNHS mogelijk moest maken (Kamerstuk 34 098, nr. 3)?

Vraag 8

Bent u voornemens een systeem in te voeren dat gelijkenissen vertoont of vrijwel identiek is aan het systeem, zoals dat gold voor de periode waarin het NNHS (als experiment) van kracht was?

Vraag 9

Welke gelijkenissen en verschillen ziet u tussen het beoogde stelsel en het vigerende stelsel (LVB 2008)?

Vraag 10

Kunt u toelichten hoe de voornoemde conclusies in debatten, rapporten en adviezen over een dergelijk stelsel hun beslag krijgen in het nieuwe door u beoogde stelsel en welke lessen u zodoende concreet trekt uit de beleidsgeschiedenis, met name ten aanzien van het vaststellen van een maximumaantal vliegtuigbewegingen?

Vraag 11

Klopt het dat u niet voornemens bent een maximumaantal vliegtuigbewegingen vast te leggen in de Wet luchtvaart of het LVB als onderdeel van het door u beoogde stelsel?

Vraag 12

Bent u het ermee eens dat in dit geval een belangrijke schakel in het bieden van «globale bescherming» voor omwonenden dan straks ontbreekt?

Vraag 13

Kunt u ingaan op de vraag hoe u en met welke juridische instrumenten u het maximumaantal vliegtuigbewegingen van 440.000 de komende vijf jaar juridisch borgt en handhaaft?

Vraag 14

Kunt u toelichten hoe dit aantal zich verhoudt tot teksten in de notitie van adviesbureau To70 waarin wordt uitgegaan van deze aantallen «t/m 2023».

Vraag 15

Bent u het ermee eens dat exact het feit dat geen maximumaantal vliegtuigbewegingen juridisch vast is gelegd heeft geresulteerd in deze pijnlijke maar noodzakelijke stap tot krimp, omdat toetsing aan geldende wet- en regelgeving niet heeft plaatsgevonden?

Vraag 16

Kunt u ingaan op de manier waarop Schiphol straks, bij een systeem waar de geluidswinst deels ten goede komt aan de luchtvaartsector (dus capaciteit toevoegt), blijft voldoen aan de vergunde stikstofruimte of milieuruimte in den brede?

Vraag 17

Welke concrete (juridische) toetsing aan de vergunde milieuruimte vindt dan plaats en door wie vindt deze plaats?

Vraag 18

Klopt het dat het toekennen van aanvullende capaciteit volgens het door u voorgestelde systeem van capaciteitsgroei gebeurt per ministeriële regeling of in ieder geval lagere regelgeving dan een algemene maatregel van bestuur?

Vraag 19

Deelt u de conclusie dat dit een lichtere vorm van politieke behandeling en parlementaire controle tot gevolg heeft?

Vraag 20

Zo ja, vindt u dat wenselijk?

Vraag 21

Deelt u de conclusie dat het zodoende verstandig is om in een maximumaantal vliegtuigbewegingen juridisch te borgen in het LVB of een volgende wijziging daartoe?

Vraag 22

Bent u het ermee eens dat nachtvluchten en nachtelijke overlast een van de grootste ergernissen zijn van de omwonenden rond Schiphol?

Vraag 23

Erkent u dat gezondheidsorganisaties waaronder maar niet uitsluiten de GGD en de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) slaapverstoring in toenemende mate aanmerken als een gezondheidsrisico?

Vraag 24

Vindt u het aantal van 29.000 beoogde nachtvluchten passen bij het door u genoemde «belang van omwonenden» in de bestrijding van geluidshinder en bij het realiseren van een nieuw balans met meer aandacht voor de leefomgeving?

Vraag 25

Gezien de krimp van het maximumaantal vliegtuigbewegingen naar 440.000 een reductie betreft van 12%, bent u het ermee eens dat het redelijk is het aantal nachtvluchten naar rato te laten meekrimpen naar minstens 28.160 (een krimp van 12% voor nachtvluchten) in plaats van 29.000?

Vraag 26

Krimpt het aantal nachtvluchten «mee» in de krimp richting 440.000 als gevolg van het terugvallen op het vigerende LVB of bent u voornemens dit pas te doen met een volgende wijziging van het LVB?

Vraag 27

In het geval dat u dit pas doet bij een volgende wijziging van het LVB, erkent u dat het dan nog jaren duurt voor het aantal nachtvluchten omlaag gaat?

Vraag 28

Deelt u de conclusie dat het verstandiger is het aantal nachtvluchten nu direct tot het in de Luchtvaartnota gestelde einddoel van 25.000 nachtvluchten te verminderen, gezien de onvermijdelijke herijking van het operationele evenwicht dat nu toch moet plaatsvinden? Zo nee, waarom niet?

Vraag 29

Wat is de stand van zaken van het onderzoek naar een (gedeeltelijke) nachtsluiting, zoals aangekondigd in de Luchtvaartnota (Kamerstuk 31 936, nr. 820) en wanneer wordt dit onderzoek met de Kamer gedeeld?

Vraag 30

Is KLM gebonden aan (proactieve) medewerking aan het verminderen van nachtvluchten en andere voorwaarden in het kader van leefbaarheid en verduurzaming, nu het bedrijf de verleende staatssteun volledig heeft afgelost?

Vraag 31

Is KLM nog steeds gebonden aan de (proactieve) medewerking aan het verminderen van nachtvluchten en andere voorwaarden in het kader van leefbaarheid en verduurzaming als gevolg van een verminderde maximumcapaciteit op Schiphol?

Vraag 32

Welke gevolgen heeft het uitstellen van de openstelling van Lelystad Airport en de krimp op Schiphol op de voorgenomen beperking van het aantal nachtvluchten uit de Luchtvaartnota?

Vraag 33

Wat is de stand van zaken van het onderzoek (eveneens aangekondigd in de Luchtvaartnota) naar aanvullende indicatoren die hinder kunnen verklaren zoals de invloed van de frequentie waarmee vliegtuigen overvliegen en van rustmomenten en wanneer wordt dit met de Kamer gedeeld?

Vraag 34

Leidt het terugvallen op het vigerende LVB tot een andere weging van uw antwoorden op vragen van de leden Boucke en Boulakjar (2022D13383): *“Nadat het LVB in verband met het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol is aangepast, zullen ook de beperkingen gebieden in het LIB worden herzien.»*¹

Vraag 35

Bent u voornemens het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) te actualiseren?

Vraag 36

Zo ja, op wat voor termijn verwacht u dit te kunnen doen?

Vraag 37

Zo nee, waarom niet en betekent dat concreet dat u de actualisatie van het LIB nog vijf jaar wilt laten wachten tot het LVB gewijzigd wordt?

Vraag 38

Bent u bereid als onderdeel van de nieuwe balans bij nieuwe wet- en regelgeving zoals het LVB en LIB gebruik te maken van een geactualiseerd woningbestand?

Vraag 39

Bent u voornemens beroep en bezwaar tegen het LVB mogelijk te maken en, zo ja, op welk termijn?

¹ Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2021–2022, nr. 2327.