

Vergaderjaar 2021–2022

**29 665**

## **Evaluatie Schipholbeleid**

**Nr. 418**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 december 2021

Bij brief van 3 november 2021 is uw Kamer over een aantal ontwikkelingen rond de vaststelling van het luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB) geïnformeerd (Kamerstuk 31 936, nr. 892). Ik hecht eraan voortgang te maken met de wijziging van het LVB omdat dit rechtszekerheid biedt voor omwonenden van de luchthaven en voor Schiphol zelf. Met de aanpassing van het LVB wordt vastgelegd dat het vliegverkeer op Schiphol per saldo het minste geluidsoverlast oplevert voor omwonenden («strikt preferentieel baangebruik»). Daarmee komt er een einde aan het anticiperend handhaven van de regels van het zogenaamde Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (hierna: NNHS) door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De uitgangspunten van het NNHS-stelsel zijn sinds 2015 in de Wet luchtvaart opgenomen, maar moeten nog worden vertaald in het LVB. Vanwege de demissionaire status van het kabinet is de parlementaire behandeling van het LVB op dit moment controversieel verklaard.

In voornoemde brief is ingegaan op de samenloop tussen de lopende vergunningprocedure ten aanzien van de natuurvergunning die door Schiphol als initiatiefnemer is aangevraagd en het LVB. Voor de vaststelling van het LVB is ook een beoordeling nodig van de effecten op de natuur. De procedure van een natuurvergunning is complex mede gelet op stikstof en kost veel tijd. Er is aangegeven dat een aantal alternatieven – met het oog op het voldoen aan de eisen van de Wet natuurbescherming – wordt onderzocht. In dezelfde brief is kort ingegaan op een sommatiebrief die de Nederlandse Staat heeft ontvangen namens de stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder, over het vervolg zal ik uw Kamer te zijner tijd informeren. Verder heeft op 9 november jl. een (deels vertrouwelijke) technische briefing plaatsgevonden waarin aan de leden van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat een nadere toelichting is gegeven. Door middel van deze brief informeer ik u over de stand van zaken naar aanleiding van een signaal dat ik heb ontvangen van de ILT over het anticiperend handhaven van het NNHS.

Bijgevoegd vindt u ter informatie het signaal dat de ILT mij op 5 november 2021 heeft aangeboden<sup>1</sup>. Hierin wordt aangegeven dat aan de lange duur van het anticiperend handhaven van het NNHS door de ILT juridische risico's kleven. De ILT schetst dat deze werkwijze in meerdere rechtszaken tot en met 2019 door de rechter is toegestaan. De rechter ging er destijds vanuit dat naar verwachting eind 2019 een gewijzigd LVB van kracht zou worden. De ILT signaleert, aangezien we nu twee jaar verder zijn, dat dit mogelijk de rechter ertoe kan brengen een streep te zetten door het anticiperend handhaven. De toezichthouder geeft aan dat op dit moment een beroepsprocedure loopt waar dit kan spelen.

Het is belangrijk dat het anticiperend handhaven zo snel mogelijk wordt beëindigd door het LVB zo spoedig mogelijk te verankeren. Met het NNHS wordt het vliegverkeer immers afgehandeld op de manier die per saldo tot de minste geluidshinder voor de omgeving leidt, in tegenstelling tot het oude stelsel.

Verankering van het NNHS creëert (recht)zekerheid voor belanghebbenden en sluit aan op afspraken die jaren geleden zijn gemaakt. Voordat een LVB met het NNHS kan worden vastgesteld en het anticiperend handhaven wordt beëindigd is duidelijkheid van belang over de natuurvergunning voor de huidige situatie op Schiphol. In het proces richting een LVB is het opstellen van een Nota van Antwoord ten behoeve van uw Kamer de eerstvolgende stap. Deze Nota van Antwoord kan niet definitief worden afgerond zonder duidelijkheid over de natuurvergunning, omdat de stukken onderbouwend aan de natuurvergunningprocedure ook onderdeel uitmaken van het MER en de Nota van Antwoord in verband met het LVB.

#### *Voortgang alternatieven natuurvergunning*

In de brief van 3 november ben ik ingegaan op de samenloop tussen de lopende vergunningprocedure ten aanzien van de natuurvergunning en het LVB. Daarbij is ook aangegeven dat een aantal alternatieven – met het oog op het voldoen aan de eisen van de Wet natuurbescherming – wordt onderzocht. Hieraan wordt volop gewerkt.

Het Ministerie van LNV is het bevoegd gezag voor de natuurvergunning die Schiphol als initiatiefnemer heeft aangevraagd. De inhoud van de vergunningaanvraag (passende beoordeling) is een verantwoordelijkheid van Schiphol. Uitgaand van de wet natuurbescherming betreft het een vergunningprocedure waarbij complexe vraagstukken een rol spelen, waaronder de emissie en depositie van stikstof. De besluitvorming over deze vergunningaanvraag moet daarom zorgvuldig worden voorbereid mede met het oog op de ingediende zienswijzen. Dit vraagt bijvoorbeeld dat allerlei cijfermatige informatie beschikbaar is om tot besluitvorming te komen en dat deze informatie in een nieuwe Aerijs-versie is verwerkt. Dat is nu nog niet het geval, waardoor het bevoegd gezag nog niet tot definitieve besluitvorming kan komen.

Er is toegelicht dat na definitieve vergunningverlening nog beroep en hoger beroep open staat tegen de vergunning en dat de verwachting is dat het nog enige tijd kan duren voordat een vergunning onherroepelijk is. In de brief is aangegeven dat de hierboven genoemde alternatieven worden onderzocht tegen de achtergrond van het doel om op zo kort mogelijke termijn het LVB NNHS te verankeren vanuit het belang van de rechtsbescherming van omwonenden en rechtszekerheid voor Schiphol.

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

In dit kader is in het verlengde van de belangen die door de Wet natuurbescherming worden gediend, aan Schiphol gevraagd om stappen te zetten waarmee de onderneming zich maximaal inspant stikstofemissies en deposities van de luchtvaart versneld te reduceren. Hierbij wordt ook gekeken welke mogelijkheden er zijn deposities van externe bronnen terug te dringen.

Bovenstaande betekent dat er in de tijd de volgende stappen moeten worden gezet. Dit is een tijdsintensief traject:

- In haar rol als bevoegd gezag geeft de Minister van LNV aan Schiphol aan welke aanvullende informatie nodig is voor de natuurvergunning.
- Op basis hiervan moeten door Schiphol de definitieve berekeningen voor de stikstofdepositie worden gemaakt.
- Vervolgens moet Schiphol op grond daarvan bezien welke aanvullende maatregelen nodig zijn om deposities terug te dringen.
- Daarna kan door Schiphol een aanvulling op de aanvraag voor de natuurvergunning worden ingediend.

Het is belangrijk dat ondanks vertraging in het proces om tot een vastgesteld LVB te komen er wel verdere stappen in het terugdringen van geluidshinder van de luchtvaart worden gezet. Binnen de kaders van de Luchtvaartnota wordt daarom versneld gewerkt aan een programmatische aanpak van het thema geluid. Dit gebeurt vanuit het belang van de gezondheid van omwonenden en om bij te dragen aan het versterken van de brede leefomgevingskwaliteit in de omgeving van Schiphol. Met dit als uitgangspunt wordt onder verantwoordelijkheid en regie van het Ministerie van IenW in de komende periode een voorstel uitgewerkt voor de programmatische aanpak, waarbij uitvoerbaarheid een belangrijke rol zal spelen.

*Tot slot*

We werken aan een voorstel om uw Kamer gedurende de loop van dit proces goed te informeren en tegelijkertijd recht te blijven doen aan de vertrouwelijkheidseisen die aan het vergunningverleningsproces en het belang van de Staat zijn verbonden. Indien uw Kamer hier prijs op stelt ben ik graag bereid om in een (voor zover noodzakelijk vertrouwelijke) technische briefing een nadere toelichting te geven.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
B. Visser