

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 d.d. 16 oktober 2017 inzake de inwerkingtreding van het wijzigingsbesluit van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 243) en de beantwoording d.d. 27 november 2017 van de vragen vanuit commissie over de inwerkingtreding van het wijzigingsbesluit Luchthavenindelingbesluit Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 245).

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	blz.
Inleiding	2
Algemeen	2
Verantwoordelijkheid voor veiligheid Schiphol	4

Inleiding

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de brief van 16 oktober jl. met betrekking tot het Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol en hebben zorgen over dit besluit.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van het LIB Schiphol en hebben daarover nog een aantal vragen.

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren hebben met verbazing kennisgenomen van de brief over het wijzigingsbesluit LIB Schiphol.

Algemeen

De leden van de GroenLinks-fractie kunnen zich niet vinden in het doel en de uitwerking van het maatregelenpakket. Het doel zou moeten zijn om de overlast en milieuschade van de luchtvaart zo veel mogelijk te beperken. Niet om de sector te vrijwaren van claims en met bestuurlijke maatregelen te beschermen tegen de slachtoffers van vliegtuiglawaai en luchtvervuiling.

Deze leden hebben geen bezwaar tegen de afspraak dat overheden hun burgers informeren over te verwachten overlast van Schiphol. Integendeel, de voorlichting over wat mensen te wachten staat, kan zeker beter. Zo zouden er bijvoorbeeld integrale rapportages kunnen komen over zowel de berekende als de gemeten overlast en de wijze waarop deze zich tot elkaar verhouden. Ook nieuwe en aanstaande bewoners in de getroffen gebieden moeten tijdig en degelijk worden geïnformeerd. Dat is wat deze leden betreft echter wel een rol van de overheid en niet zozeer van de mogelijke verkoper van een nieuwe of bestaande woning. Deze leden hebben wel bezwaren tegen de onzekerheid die in het besluit en het kettingbeding zit, omdat de toekomstige overlast onbekend is. Schiphol en de luchtvaartsector zijn daarmee alvast ingedeekt voor toekomstige toenemende overlast en hoeven zich geen zorgen meer te maken over klagende burgers en hun volksvertegenwoordigers. Een gemeente of provincie moet wat deze leden betreft de mogelijkheid hebben en houden om namens hun inwoners te reageren op en te ageren tegen toekomstige ontwikkelingen of gevolgen hiervan. Nu afspreken dat gemeenten niet meer voor de belangen van hun inwoners mogen opkomen is zeer onwenselijk en ondermijnt het vertrouwen in de overheid.

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het bezwaarlijk dat het op dit moment onduidelijk is waar mensen met het kettingbeding voor tekenen en wat daar de consequenties van zijn. Het doel van het kettingbeding is dat burgers aangeven dat ze op de hoogte zijn van de voorziene overlast van vliegverkeer. Het probleem is alleen dat mensen daar helemaal niet van op de hoogte kunnen zijn. Schiphol wil verder groeien en de geluidsoverlast daarvan in de toekomst is nog onbekend. Ook wordt het luchtruim opnieuw ingedeeld, wat hoogstwaarschijnlijk tot gevolg kan hebben dat routes anders komen te liggen. De mogelijke overlast hiervan is volstrekt nog niet te overzien. Wat deze leden betreft, is het onredelijk

en onwenselijk om burgers te dwingen om te tekenen voor overlast waarvan de omvang nog onbekend is.

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het ook bezwaarlijk dat op dit moment de geluidsoverlast slechts wordt berekend. Er vinden metingen plaats door Schiphol zelf en door betrokken gemeenten, maar die meetgegevens worden niet gebruikt in prognoses en rapportages over geluidsoverlast. Voor veel bewoners is het onduidelijk wat het niveau van geluidsoverlast is op het moment van koop (nulmeting), en ze hebben ook geen eigen instrumenten om de ontwikkeling van overlast te meten en bij te houden.

Het viel deze leden op dat de Minister tijdens het begrotingsdebat bezwaar maakte tegen de term «zwijgcontract». Inderdaad, bewoners mogen nog steeds klagen. Alleen elke juridische grond onder hun klacht is weggenomen door het tekenen van een kettingbeding. Dit holt de rechtspositie van bewoners uit en dat is voor deze leden onaanvaardbaar. Tot slot willen de leden van de GroenLinks-fractie nog iets kwijt over de rol van gemeenten. De woningnood in de Randstad is hoog en diverse gemeenten zien een noodzaak om meer te bouwen. De afspraak die er nu ligt, om in ruil voor de mogelijkheid om te bouwen niet meer te klagen over routewijzigingen is zeer zorgelijk. Burgers moeten erop kunnen rekenen dat hun vertegenwoordigers zich inzetten voor hun belangen. Dat is hun taak. Routewijzigingen met grote impact op geluidsoverlast en luchtvervuiling zijn mogelijk niet in het belang van burgers en daar moeten gemeenten tegen in het geweer kunnen komen.

Voor deze leden staat vast dat het te bestrijden probleem de overlast van vliegtuigen is die burgers ervaren. Niet de overlast die de luchtvaart van klagende burgers ervaart. Deze leden vragen de Minister om een nieuw besluit, waarin wordt bevestigd dat gemeenten en provincies altijd mogen opkomen voor de belangen van hun inwoners en dat (nieuwe)inwoners zo goed mogelijk worden voorgelicht over de te verwachten overlast, maar wel het recht behouden om hiertegen in het geweer te komen en kunnen aankloppen bij hun gemeente voor steun.

De leden van de SP-fractie begrijpen dat met dit wijzigingsbesluit onder voorwaarden de mogelijkheden voor bouw binnen de LIB 4- en LIB 5-contour verruimd worden. Het verbaast deze leden daarom dat er juist nu, in een tijd waarin keer op keer fouten in rekenmethodes worden ontdekt en er met onjuiste aannames over geluidshinder wordt gewerkt, besloten wordt dat er in geluidsgehinderd gebied extra gebouwd kan worden. Kan de Minister toelichten hoe zij tot dit besluit is gekomen en kan zij met zekerheid stellen dat binnen het LIB 4- en LIB 5-gebied geen fouten zijn gemaakt in de inschatting van de geluidsdruk? Deze leden willen tevens weten of de Minister voornemens is om binnen deze contouren de geluidsdruk te meten, zodat berekeningen aan de realiteit getoetst kunnen worden. Wat is de Minister van plan om te doen als de geluidshinder of het veiligheidsrisico onverhoopt toeneemt binnen de LIB 4- en LIB 5-contour?

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren merken op dat het voorliggende maatregelenpakket een resultaat is van bestuurlijke afspraken met de regio en de luchtvaartsector. Nog meer woningen mogen worden gebouwd rond de luchthaven Schiphol. Nog meer mensen die worden blootgesteld aan geluidsoverlast en luchtvervuiling. En niet te vergeten aan veiligheidsrisico's. De veiligheid kon al niet meer worden geborgd bij 480.000 vliegbewegingen, terwijl dat aantal in 2017 al wordt overtroffen en ook al wordt geanticipeerd op een groei voorbij de 500.000 vliegbewegingen.

De vraag of woningen mogen worden gebouwd rondom de luchthaven wordt benaderd vanuit de wens om juridisch beschermd te zijn tegen schadeclaims. Dit zou af te dekken zijn door in koopovereenkomsten te

wijzen op de geluidsbelasting als gevolg van Schiphol. Gezondheid wordt hier niet in genoemd. Een zeer kwalijke zaak, volgens deze leden. De Minister stelt dat ultrafijnstof geen criterium is waaraan wordt getoetst, vanwege het ontbreken van normen hiervoor. In hoeverre zullen de conclusies van het vierjarig onderzoek van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) naar de gezondheidseffecten van de blootstelling aan ultrafijnstof hier nog invloed op hebben? Op welke wijze wordt er gekeken naar de overige schadelijke emissies van vliegtuigen? En naar het advies van de Gezondheidsraad over luchtkwaliteit dat in het voorjaar wordt verwacht?

Het is geen verbod op klagen, wordt er gesteld. Mensen hebben alleen geen poot om op te staan, volgens deze leden. Er wordt gewaarschuwd dat er sprake is van geluidsbelasting, maar niet van de omvang hiervan. Wat gebeurt er als de overlast toeneemt? Als men het niet eens is met de gemaakte afspraken of als deze worden overtreden? Klopt het dat bewoners ook dan juridisch geen poot hebben om op te staan?

Verdere groei van het vliegverkeer na 2020 is mogelijk, wordt nu al vastgesteld. Wanneer is het genoeg? In hoeverre hebben provincies, gemeenten en omwonenden inspraak bij de vraag of en in hoeverre de luchtvaart nog moet groeien? De leden van de Partij voor de Dieren zijn van mening dat dit een fundamentele vraag is die nu nergens kan worden gesteld.

Verantwoordelijkheid voor veiligheid Schiphol

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren herinneren zich de constatering van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) dat het ministerie zich in dit dossier opstelt als procesmanager en niet als eindverantwoordelijke. De verantwoordelijkheid voor de veiligheid heeft het ministerie volgens de OVV grotendeels aan de sectorpartijen gedelegeerd, terwijl de sector er niet in slaagt deze integraal te borgen. Ook wordt de besluitvorming gedomineerd door de afweging tussen groei en beperking van geluidshinder. Veiligheid speelt slechts impliciet een rol. Volgens deze leden is de gezondheid van omwonenden al helemaal buiten beschouwing gelaten. Om nog maar te zwijgen over de klimaatimpact.