

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 het Ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB) in verband met de vaststelling van een maximum aantal voor nachtvluchten op de luchthaven Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 257).

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,  
Koerselman

## I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

### Inhoudsopgave

Inleiding	2
Algemeen	2
Definitie handelsverkeer	3
Handhaving	5

### Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) in verband met de vaststelling van een maximum aantal voor nachtvluchten op de luchthaven Schiphol (hierna: het ontwerpbesluit). Zij vinden dit ontwerpbesluit voldoende helder en hebben om die reden geen nadere vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben het ontwerpbesluit gelezen. Zij hebben nog enkele vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van het voorliggende ontwerpbesluit en hebben hier nog een aantal vragen en opmerkingen bij.

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren hebben kennisgenomen van het ontwerpbesluit.

### Algemeen

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of de Omgevingsraad Schiphol (ORS) unaniem was in zijn standpunt dat het wenselijk is dat op korte termijn het maximum aantal van 32.000 nachtvluchten handelsverkeer tijdelijk in regelgeving wordt verankerd. Zij vragen wat bedoeld wordt met de woorden «in ieder geval» in de zinsnede in de toelichting op het besluit «(...) waarin ik heb gesteld het wenselijk te achten te verzekeren dat in ieder geval de maximale grens van 32.000 nachtvluchten handelsverkeer wordt geborgd». Deze leden zien graag geëxpliciteerd hoe de regeling ook de veiligheid kan dienen. Deze leden lezen dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op basis van analyses en prognoses ook kan aangeven of het maximum aantal van 32.000 nachtvluchten handelsverkeer overschreden gaat worden. In verband daarmee vragen zij wat de acties zijn die van overheidszijde dan genomen gaan worden. Het zou immers ongewenst zijn als we voor voldongen feiten worden geplaatst.

De leden van de GroenLinks-fractie kunnen zich vinden in het vastleggen van een absoluut aantal nachtvluchten en het beperken van dat aantal ten opzichte van de vorige regeling en de praktijk. 's Nachts is de ervaren hinder immers vele malen groter. Zij vragen echter wel waar het aantal van 32.000 vliegbewegingen op is gebaseerd, aangezien het besluit en de begeleidende brief hierover geen uitsluitel geven. Deze leden hebben begrepen dat die 32.000 vluchten reeds in 2008 zijn afgesproken in het Aldersakkoord, maar nooit effectief zijn gehandhaafd door de ILT. Zij hebben verder begrepen dat in de ORS in 2012 is besloten om het aantal nachtvluchten te verlagen naar 29.000, fors lager dan het nu voorliggende voorstel. Deze leden vragen waarom, als er zes jaar geleden al overeenstemming was in de ORS over verlaging naar 29.000, in het nieuwe besluit dan niet het aantal is opgenomen waarover kennelijk consensus was. De

Minister schrijft dat zij hierover advies heeft gevraagd aan de ORS, maar dit advies was toch al gegeven in 2012?

De leden van de GroenLinks-fractie begrepen uit de stukken dat het ontwerpbesluit niet leidt tot extra hinder en in die zin «gelijkwaardig of beter» is dan het oude. Deze leden vragen wat dit betekent voor de geluidsprofielen, de totale geluidsruimte en de milieueffectrapportage (MER) van Schiphol. Deze leden zouden hier graag een toelichting op willen ontvangen.

Hoewel de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren van mening zijn dat het goed is om een maximum te stellen aan het aantal nachtvluchten, hebben zij grote moeite met zowel de hoogte van dit maximum aantal nachtvluchten als de inperking van de definitie van het vliegverkeer, waardoor de afgesproken jaarplafonds eenvoudig alsnog kunnen worden overschreden. Zoals het afgelopen jaar ook al is gebeurd, zo vernamen deze leden deze week (wederom) via bezorgde en oplettende omwonenden van de luchthaven. Het jaarplafond van 500.000 vliegbewegingen bleek in het gebruiksjaar 2017 al ruim te zijn overschreden. Voorliggend ontwerpbesluit lijkt dan ook vooral bedoeld om hier snel een wettelijke grondslag voor te bieden. De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren vinden dit onaanvaardbaar.

Dit terwijl de Minister en haar voorganger herhaaldelijk hebben bevestigd dat de grens van 500.000 vliegbewegingen per jaar een harde grens was:

- Dijkema, 2016: «Er zijn harde afspraken gemaakt en die zijn u ook allemaal bekend. Daar heeft de Kamer ook mee ingestemd, om tot 2020 maximaal 500.000 vliegbewegingen op Schiphol toe te staan» (AO luchtvaartbeleid, d.d. 28 september 2017, Kamerstuk 31 936 nr. 421);
- Van Nieuwenhuizen, 2018: «Tot en met 2020 spreken we over maximaal 500.000 vliegbewegingen»; AO luchtvaart d.d. 25 januari 2018;
- Van Nieuwenhuizen 2018: «Schiphol heeft meermaals aangegeven deze afspraak te zullen respecteren» (Lijst van vragen en antwoorden Evaluatie Schipholbeleid, Kamerstuk 29 665, nr. 260)

Deze leden vragen de Minister om een toelichting op de vraag waarom ervoor is gekozen nu al wel door middel van een wijziging in het LVB de afspraak rond het aantal nachtvluchten vast te leggen, maar nog niet rond het jaarplafond van 500.000 vliegtuigbewegingen. Tevens vragen deze leden waarom de reactietermijn in de brief van de Minister over de voorhangprocedure voor de wijziging van het LVB Schiphol afwijkt van de reactietermijnen uit de planning zoals vermeld op de website: <<http://www.platformparticipatie.nl/projecten/alle-projecten/projectenlijst/maximum-aantal-nachtvluchten-op-luchthaven-schiphol/index.aspx>>.

### **Definitie handelsverkeer**

De leden van de GroenLinks-fractie zien dat in het nieuwe LVB ook de definitie van handelsverkeer wordt aangepast. De leden van de GroenLinks-fractie willen ook hier graag een reactie en toelichting op. Welke vliegbewegingen vallen met het nieuwe LVB wel onder definitie handelsverkeer en welk type vluchten wordt als «general aviation» aangemerkt? Kan de Minister een geheel overzicht geven van de verwachte vliegbewegingen voor de verschillende categorieën vliegverkeer? De huidige definitie van handelsverkeer, zoals vastgelegd in de huidige wet, omvat ook kleine zakenjets. Vallen kleine zakenjets in de nieuwe definitie niet meer onder de definitie van handelsverkeer? Bij een ongewijzigd plafond van 500.000 vliegtuigbewegingen zou dat betekenen dat er extra ruimte vrijkomt voor grote passagiersvliegtuigen. De leden van de GroenLinks-fractie maken zich grote zorgen dat door deze definitiewijziging het totale aantal vliegbewegingen en dus de overlast en

de milieuschade toe zal nemen. Deze leden willen graag weten of er voor de general aviation ook een maximum aantal vliegbewegingen is. Hoe wordt de geluidhinder en uitstoot van de general aviation in kaart gebracht? Zijn deze vluchten wel onderdeel van de geluidsberekeningen en de MER?

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat de Minister in de lijst met vragen en antwoorden met betrekking tot Schipholbeleid (Kamerstuk 29 665, nr. 260) schrijft dat door Schiphol een capaciteit beschikbaar gesteld wordt waarbinnen niet meer dan 500.000 slots passen. Betekent dit dat alleen vliegverkeer dat een slot nodig heeft onder de definitie van handelsverkeer valt? Wat betekent dit voor de kleine zakenjets: vallen deze onder de definitie handelsverkeer of onder general aviation? En als zij niet (meer) onder de definitie handelsverkeer vallen, is er dan een andere (handhaafbare) grens aan de mogelijke groei van dit type verkeer?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of deze definitiewijziging nu al in de praktijk wordt gebruikt, nog voordat de regels formeel zijn gewijzigd. Klopt het dat er nu al sprake is van een andere praktijkbenadering en daarmee het gedogen van een overschrijding van de afgesproken 500.000 vliegbewegingen? Deze leden willen weten of op dit moment zakenjets in de gebruiksprognose gerekend worden tot het handelsverkeer of niet. Ook willen zij weten hoe de Minister verklaart dat het totale aantal van alle vliegbewegingen de 500,000 ruim overschrijdt?

De leden van de GroenLinks-fractie maken zich tevens zorgen over de verdere beschadiging van het vertrouwen van burgers in de overheid, als door deze definitiewijzigingen de eerdere afspraken over aantallen vliegtuigen wordt opgerekt. De missie van de Minister om op dit dossier vooreerst het vertrouwen van de burgers te herstellen wordt volgens de leden van de GroenLinks-fractie onmogelijk als afspraken steeds verder worden opgerekt en daarmee de bescherming van de belangen van omwonenden steeds verder wordt ondermijnd.

De leden van de Partij voor de Dieren zien dat er nu een definitie van het begrip «handelsverkeer» wordt toegevoegd aan het luchthavenverkeersbesluit en dat er sprake is van «vliegtuigbewegingen met handelsverkeer». Kan de Minister toelichten waarom het begrip «vliegtuigbewegingen» niet meer voldeed en waarom is gekozen voor deze toevoeging? De definitie van handelsverkeer zoals deze is opgenomen in het ontwerpbesluit komt daarnaast niet overeen met de eerdere definitie, zoals werd vastgelegd in de gewijzigde bijlage bij de memorie van toelichting van het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de invoering van een nieuw normen- en handhavingstelsel voor de luchthaven Schiphol (Kamerstuk 34 098), namelijk «verkeer van luchtvaartmaatschappijen met een Air Operator's Certificate (AOC) als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de wet». Deze leden constateren dat in 2017 nog is gerekend met dit begrip als het gaat om het jaarplafond van 2016. Ook bij andere luchthavens, zoals bij Rotterdam The Hague Airport, wordt gerekend aan deze hand van deze definitie, waarbij daarnaast ook de helikoptervluchten worden meegerekend.

Kan de Minister bevestigen dat door deze definitiewijziging het (commercieel) klein zakelijk verkeer buiten de berekeningen voor het jaarplafond wordt gehouden? Wat is de reden voor het aanpassen van de definitie van handelsverkeer? Hoeveel vliegtuigbewegingen per jaar vallen er door deze definitiewijziging buiten de telling voor het jaarplafond van 500.000 vliegtuigbewegingen, waarvan 32.000 in de nacht? Wordt er een apart plafond opgesteld voor het overige vliegverkeer? Of laat de Minister dit deel van het vliegverkeer vrijuit groeien? Kan de Minister onderbouwen waarom deze extra vliegtuigbewegingen niet voor overlast zouden zorgen voor de omwonenden? Op welke wijze zal het aantal vliegbewegingen met overig vliegverkeer zich ontwikkelen in de komende jaren volgens de

Minister? Hoe verhoudt deze definitiewijziging zich tot het voornemen om hinder(beperking) als uitgangspunt te nemen?

Op welke wijze zal de Minister alle belanghebbenden informeren over de definitiewijziging en de consequenties daarvan? Is de Minister voornemens dezelfde wijziging aan te brengen in de luchthavenbesluiten van de andere luchthavens?

### **Handhaving**

De leden van de GroenLinks-fractie storen zich al vijf jaar aan de huidige gedoogsituatie die is ontstaan in het bestuurlijk schemergebied tussen het oude en nieuwe handhavingstelsel. Hiermee is volgens deze leden een handhavingsvrije zone ontstaan: de ILT kan nog niet handhavend optreden op het maximaal aantal vliegbewegingen en er is onduidelijkheid over optreden ten aanzien van overschrijdingen van grenswaarden voor geluid in de handhavingpunten. De Minister schijft in de vragen en antwoorden met betrekking tot evaluatie Schipholbeleid «bij een overschrijding van een of meerdere grenswaarden voor geluid in de handhavingpunten rond Schiphol [worden] door de ILT geen maatregelen aan de luchtvaartsector opgelegd, indien blijkt dat de overschrijdingen het gevolg zijn van toepassingen uit het nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol.» De leden van de GroenLinks-fractie willen graag weten wat dit in de praktijk betekent. Enerzijds wordt de ILT geacht rekening te houden met een nog niet wettelijk vastgelegde situatie, anderzijds klagen verontruste bewoners dat de ILT aangeeft dat zij nog niet kunnen handhaven op het maximale aantal vliegbewegingen, aangezien dit nog niet wettelijk vastligt. Dit is voor de leden van de GroenLinks-fractie een onaanvaardbare situatie. Zij willen snel een einde aan de gedoogsituatie en voor de tussenliggende periode voldoende mogelijkheden om effectief te kunnen handhaven.

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren enkele vragen over de handhaving. In de beantwoording van de schriftelijke vragen over de Schiphol Gebruiksprognose 2018 (Kamerstuk 29 665, nr. 260) stelt de Minister dat ook vóór de inwerkingtreding van het nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS) gehandhaafd wordt op basis van het nieuwe stelsel. Expliciet vermeldt zij daarbij dat de belangrijkste elementen daarvan het jaarplafond van 500.000 vliegtuigbewegingen, het nachtplafond van 32.000 vliegbewegingen en het geluidpreferent vliegen zijn. Kan de Minister toelichten waarom een verzoek tot handhaving van een burger dan door het ILT wordt afgewezen vanwege het ontbreken van een wettelijk verankerd en handhaafbaar plafond? Hoe past zulk handelen in de poging van de Minister het vertrouwen te herstellen?

### **II Reactie van de bewindspersoon**