

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2410

Vragen van het lid **Boucke** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de rechterlijke uitspraak betreffende het kortgeding over de krimp naar 460.000 vliegbewegingen* (ingezonden 6 april 2023).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 25 april 2023).

Vraag 1

Is de Minister voornemens om de uitspraak aan te vechten?¹

Antwoord 1

Op 11 april jl. heeft de Kamer een brief ontvangen, waarin wordt gemeld dat de Staat heeft besloten hoger beroep aan te tekenen tegen het vonnis van de voorzieningenrechter.²

Vraag 2

Welke andere alternatieven bestaan er?

Antwoord 2

Het alternatief zou zijn om geen hoger beroep aan te tekenen tegen de uitspraak van de voorzieningenrechter. In dat geval blijft de toewijzing van de eisen van de luchtvaartmaatschappijen staan.

Het kabinet blijft werken aan een betere balans tussen het belang van de luchthaven Schiphol voor Nederland en de leefomgevingskwaliteit. Hiervoor wordt doorgewerkt aan de effectuering van het Kabinetsbesluit uit de Hoofdlijnenbrief Schiphol middels spoor 2 en 3 en overige trajecten om de balans te herstellen.

Vraag 3

Op welke manier gaat de Minister daarbij voor perspectief en duidelijkheid voor omwonenden zorgen? Kan de Minister hieraan een tijdspad met concrete acties verbinden?

¹ Rechtbank Noord-Holland, 5 april 2022, «Staat mag het aantal vluchten voor Schiphol niet verminderen tot 460.000», <https://www.rechtspraak.nl/Organisatie-en-contact/Organisatie/Rechtbanken/Rechtbank-Noord-Holland/Nieuws/Paginas/Staat-mag-het-aantal-vluchten-voor-Schiphol-niet-verminderen-tot-460000.aspx>. Zaak ECLI:NL:RBNHO:2023:3010. <https://uitspraken.rechtspraak.nl/#!/details?id=ECLI:NL:RBNHO:2023:3010>.

² Kamerstuk 29 665, nr. 468

Antwoord 3

Zie ook het antwoord op vraag 2. Over de voortgang van het Programma omgeving luchthaven Schiphol (POLs) wordt de Kamer periodiek geïnformeerd.

Vraag 4

Kan de Minister toelichten of hij eerder signalen vanuit zijn ministerie heeft gekregen dat een experimenteerregeling niet kon worden ingezet om het anticiperend handhaven te beëindigen? Zo ja, kan de Minister deze signalen en deze in een tijdlijn plaatsen?

Antwoord 4

De experimenteerregeling was niet bedoeld om het anticiperend handhaven te beëindigen. Bedoeling van de regeling was mogelijk te maken dat het strikt preferentieel baangebruik ook **na** het beëindigen van het anticiperend handhaven kon worden voortgezet. Gelet op het hoger beroep kan hier niet nader inhoudelijk op worden ingegaan.

Vraag 5

Hoe duidt de Minister het signaal dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) eerder heeft gegeven dat door de lange duur van het anticiperend handhaven in combinatie met het ontbreken van concreet zicht op legalisatie een rechter een streep zou kunnen zetten door het anticiperend handhaven?³ Is dit nog steeds een mogelijkheid?

Antwoord 5

Ik neem dat signaal van de ILT nog steeds heel serieus en wil zo snel mogelijk het anticiperend handhaven beëindigen om daarmee de rechtspositie van omwonenden van Schiphol herstellen. Zoals aangegeven heeft de Staat hoger beroep aangetekend tegen het vonnis van de voorzieningenrechter. Aangezien de zaak nu opnieuw onder de rechter komt, kan hier niet nader inhoudelijk op worden ingegaan.

Vraag 6

Hoe verhoudt deze zienswijze zich met de uitspraak van de voorzieningenrechter?

Antwoord 6

Zie antwoord op vraag 5.

Vraag 7

Kan de Minister toelichten waarom de Staat tijdens de mondelinge behandeling van de zaak niet heeft kunnen uitleggen wat de problemen zijn die worden gevreesd door de combinatie van preferentieel baangebruik met handhavingspunten in het Luchtvaartbesluit (LVB) 2008? Kan de Minister dit alsnog verduidelijken?

Antwoord 7

Zoals eerder aangegeven heeft de Staat besloten om in hoger beroep te gaan. Aangezien de zaak nu opnieuw onder de rechter komt, kan hier niet inhoudelijk op worden ingegaan.

Vraag 8

In de Hoofdlijnenbrief heeft de Minister aangegeven dat de beoogde wijziging van het LVB op zich laat wachten als gevolg van het ontbreken van een natuurvergunning en dat daarom werd gekozen om over te gaan tot het stoppen van anticiperend handhaven, wat is de laatste stand van zaken hierop?

³ Inspectie Leefomgeving en Transport, 5 november 2021, «Nota ter informatie: signaal duur anticiperend handhaven Schiphol», <https://www.ilent.nl/binaries/ilt/documenten/publicaties/2021/12/10/nota-sigitaal-anticiperend-handhaven-schiphol-2021/Nota+signaal+anticiperend+handhaven+Schiphol+2021.pdf>.

Antwoord 8

Schiphol heeft een natuurvergunning aangevraagd. Als gevolg van aanvullingsverzoeken van de Minister voor Natuur en Stikstof als bevoegd gezag voor de Wet natuurbescherming heeft Schiphol de passende beoordeling bij haar aanvraag aangevuld. Het bevoegd gezag beoordeelt momenteel de aangeleverde informatie op juistheid en volledigheid, om een besluit te kunnen nemen over de ingediende vergunningaanvraag. Op 16 maart jl. heeft het bevoegd gezag een handhavingsverzoek afgewezen, dat was ingediend wegens het ontbreken van een toereikende natuurvergunning voor Schiphol. Het bevoegd gezag heeft dat besluit mede gemotiveerd met de constatering dat er concreet zicht bestaat op legalisatie.

Vraag 9

Kan de Minister verduidelijken waarom de Staat het argument van de procederende partijen dat een natuurvergunning waarschijnlijk op korte termijn zal worden verleend niet heeft weersproken?⁴ Wanneer verwacht de Minister deze natuurvergunning?

Antwoord 9

In verband met het hoger beroep dat de Staat heeft aangetekend, kan niet inhoudelijk worden ingegaan op het kort geding. Voor het antwoord op de vraag over de verwachting van de natuurvergunning, wordt korthedshalve verwezen naar het antwoord op vraag 8.

Vraag 10

Kan de Minister reflecteren op artikel 4.36 van de uitspraak van de voorzieningenrechten waarin wordt aangegeven dat er in de berekening van het maximum aantal vliegtuigbewegingen bewust is uitgegaan van verouderde gegevens over de vlootmix, zoals ook beschreven in de beslisnota van 10 januari 2023? Waarom heeft de Minister ervoor gekozen om deze verouderde gegevens toe te passen?

Antwoord 10

Voor de berekening van de grenswaarden in het LVB 2008 (aangepast in 2010) is uitgegaan van een bepaalde set invoergegevens, waaronder een vlootmix. Destijds zijn de grenswaarden berekend met gebruikmaking van het NRM (Nederlands rekenmodel). In de experimenteerregeling zijn aangepaste grenswaarden opgenomen. Deze zijn ook berekend met het NRM omdat dat rekenvoorschrift in het huidige LVB is vastgelegd (het nieuwe doc29 rekenvoorschrift moet nog formeel worden vastgesteld). Dit zorgt voor een eerlijke vergelijking («appels met appels vergelijken»). In verband hiermee is tevens gerekend met de vlootmix van 2008.

Vraag 11

Kan de Minister verduidelijken of er ook op andere relevante plekken met oude gegevens is gerekend? Zo ja, heeft deze rekenmethode invloed op de te doorlopen «balanced approach» procedure?

Antwoord 11

Zoals is toegelicht in het antwoord op vraag 10 is deze berekeningsmethode vereist als actualisatie van grenswaarden van het LVB worden berekend. Dit is vooralsnog uitsluitend voor de experimenteerregeling relevant.

Vraag 12

Is er alsnog de mogelijkheid om het aantal vliegbewegingen terug te brengen naar de maximale beschikbare capaciteit van 483.000 voor het seizoen 2023–2024, of is de Staat nu gebonden aan het aanbieden van 500.000 vliegbewegingen, waarvan 32.000 's nachts?⁵

⁴ Artikel 4.43 van uitspraak ECLI:NL:RBNHO:2023:3010. <https://uitspraken.rechtspraak.nl/#/details?id=ECLI:NL:RBNHO:2023:3010>.

⁵ Zoals door de voorzieningenrechter geduid in artikel 4.38 van de uitspraak ECLI:NL:RBNHO:2023:3010. <https://uitspraken.rechtspraak.nl/#/details?id=ECLI:NL:RBNHO:2023:3010>.

Antwoord 12

In het vonnis van de voorzieningenrechter staat opgenomen dat in het kader van het «gecontroleerd herstel» (na de covidpandemie) voor het winterseizoen 2023/2024 een maximum van 483.000 vliegtuigbewegingen geldt voor Schiphol.

Vraag 13

Hoe verhoudt de uitspraak van de voorzieningenrechter tot de 14.500 ingehouden slots van Flybe?

Antwoord 13

Schiphol heeft vanaf de capaciteitsdeclaratie voor het winterseizoen 2020 gekozen om niet alle capaciteit die na afloop van een seizoen is teruggekomen opnieuw vrij te geven in de capaciteitsdeclaratie voor het eerstvolgende vergelijkbare seizoen, omdat ze het aanbod niet konden garanderen vanwege operationele uitdagingen na de Covid-19 pandemie. De reductie van circa 14.500 slots is dus geleidelijk over een langere periode gerealiseerd vanwege operationele problemen en heeft geen betrekking op het kabinetsbesluit. De voorzieningenrechter heeft aangegeven dat ook andere aspecten kunnen leiden tot een lagere vaststelling van de capaciteit van Schiphol, zoals in het kader van «gecontroleerd herstel» na de covid-19 pandemie. De circa 14.500 slots hebben overigens niet enkel betrekking op Flybe.

Vraag 14

Schiphol heeft eerder deze week een voorstel gedaan voor een gedeeltelijke nachtsluiting. Acht de Minister dit mogelijk? Wat is nodig om dit te realiseren?

Antwoord 14

Het verminderen van hinder in de nacht is een belangrijk punt van aandacht voor het kabinet. Het is goed dat Schiphol dit punt deelt. In de balanced approach procedure die nu wordt doorlopen is een eerste reductie van het aantal vluchten in de nacht opgenomen. Het voorstel van Schiphol is om niet meer te starten tussen 00:00 – 06:00 uur en niet meer te landen tussen 00:00 – 05:00 uur. Er zijn meer varianten mogelijk. Juist daarom is belangrijk om goed inzicht te krijgen in effecten van verschillende varianten. De effecten van een verdere daling of sluiting in de nacht worden onderzocht, zoals ook aangekondigd in de Hoofdlijnenbrief van vorig jaar juni en de Luchtvaartnota. De resultaten van dat onderzoek worden verwacht na de zomer van 2023. Het ministerie IenW gaat graag in gesprek met Schiphol om te horen hoe zij tot een nachtsluiting willen komen en of er aansluiting kan worden gevonden bij de al lopende balanced approach-procedure.

Vraag 15

Kan Schiphol op korte termijn sturen op het verminderen van het aantal slaapverstoorden door operationele voorwaarden te wijzigen of middels de tariefconsultatie?

Antwoord 15

Dat is in de eerste plaats aan Schiphol. Schiphol is daarbij gehouden aan de regels in het LVB. Tijdens het Commissiedebat Duurzame Luchtvaart van 11 april jl. is toegezegd de Kamer te informeren over de juridische check of een nachtsluiting op Schiphol onderdeel kan zijn van de lopende Balanced Approach procedure. In die brief wordt nader ingegaan op deze vraag.

Vraag 16

Kunt u deze vragen afzonderlijk van elkaar beantwoorden?

Antwoord 16

Ja.