

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

401

Vragen van het lid **De Mos** (PVV) aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over het bericht «Onnodig gebulder». (Ingezonden 6 oktober 2009)

1
Bent u bekend met het bericht «Onnodig gebulder»?¹

2
Kunt u aangeven waarom u beleid voert dat ertoe leidt dat Schiphol genoodzaakt is om de drukbezette Kaagbaan te sluiten, waardoor tienduizenden omwonenden te maken krijgen met extra geluidsoverlast van overvliegende vliegtuigen en kunt u aangeven welk milieudoel u daarmee wenst te bereiken? Zo nee, wilt u er dan voor zorgen dat Schiphol, die in goed overleg is met omwonenden, zelf kan bepalen welke landingsbanen zij gebruikt?

3
Bent u bekend met het gegeven dat de mislukte vliegtax Schiphol blijvende financiële schade heeft berokkend, daar er passagiers blijvend via concurrerende luchthavens zijn blijven vliegen waar nooit een vliegtax van toepassing is geweest? Zo ja, wat gaat u doen om Schiphol, één van de grootste werkgevers van Nederland, te compenseren?

4
Kunt u, onder de noemer van een ezel stoot zich in het algemeen geen tweemaal aan dezelfde steen, de garantie geven dat u Schiphol en de gebruikers van de luchthaven niet opnieuw gaat opzadelen met een milieubelasting, te weten het Europees Emissiehandelssysteem voor de luchtvaart (ETS), een heffing op CO₂-uitstoot, waardoor reizigers opnieuw zullen uitwijken naar luchthavens waar geen ETS-tax zal worden geheven en Schiphol wederom financiële schade zal lijden? Zo nee, waarom niet?

¹ De Telegraaf, 28 september 2009: «Onnodig gebulder».

Antwoord

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat), mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (ontvangen 20 oktober 2009)

1
Ja.

2
Het huidige normen- en handhavingstelsel Schiphol gaat onder meer uit van een systematiek van handhavingpunten met grenswaarden voor de geluidsbelasting per jaar die niet mogen worden overschreden. Het

beoogde milieudoel van dit stelsel is de geluidbelasting voor omwonenden van Schiphol zoveel mogelijk te beperken. Omdat er in het gebruiksjaar 2008 drie handhavingpunten ten zuiden van de Kaagbaan door de sector zijn overschreden, had de Inspecteur-generaal (IG) op basis van de Wet luchtvaart de verplichting een besluit te nemen over een maatregel voor de sector om een nieuwe overschrijding in het jaar daarop te voorkomen.

Om aan de maatregel van de IG te voldoen en om in 2009 opnieuw een overschrijding van de handhavingpunten bij de Kaagbaan te voorkomen heeft Schiphol besloten om tijdelijk meer gebruik te maken van de minder geluidpreferente banen zoals de Aalsmeerbaan, omdat de handhavingpunten daar nog voldoende geluidsruimte bevatten. Op deze manier heeft Schiphol invulling gegeven aan de in Wet luchtvaart aan de sector opgelegde zorgplicht. Deze stuurmaatregel, die in totaal negen dagen heeft geduurd, heeft tot meer overlast in de regio Aalsmeer en Uithoorn geleid, een relatief dichtbevolkt gebied waardoor per saldo meer gehinderden het resultaat was. Deze situatie toont opnieuw aan dat het huidige handhavingstelsel perverse effecten heeft, zoals u en ik vorig jaar al

geconcludeerd hebben. Dit is één van de redenen waarom de Kamer mij en mijn ambtgenoot van VROM heeft gevraagd om voor Schiphol een nieuw normen- en handhavingstelsel te ontwikkelen. Dit nieuwe stelsel, waarvan de contouren in het Aldersadvies zijn opgenomen, gaat uit van regels die ervoor moeten zorgen dat zoveel mogelijk de meest geluidpreferente banen worden gebruikt, met als doel een per saldo minimaal aantal gehinderden. Het nemen van stuurmaatregelen waarbij minder geluidpreferente banen, zoals de Aalsmeerbaan, worden ingezet, is dan niet meer aan de orde. Op dit moment wordt door de Alderspartijen, waaronder bewonersvertegenwoordigers en bestuurders uit de regio, luchtvaartpartijen en het Rijk hard gewerkt aan de uitwerking van het nieuwe stelsel. Ik verwacht hier binnen enkele maanden met de Kamer over te kunnen spreken. Het nieuwe stelsel zal vervolgens in een experiment gedurende twee jaar worden beproefd, waarna in 2012 over definitieve invoering besloten kan worden.

3

Het is naar mijn mening te vroeg om conclusies te kunnen trekken over mogelijk blijvende effecten van de vliegbelasting waarvan het tarief per 1 juli 2009 op nul is gesteld. Schiphol heeft nog steeds te maken met dalende vervoerscijfers, maar daarbij spelen meer factoren een rol dan alleen de mogelijke nasleep van de vliegbelasting. Vooral de economische crisis heeft nog altijd een grote impact op het luchtvervoer, niet alleen op Schiphol maar ook op concurrerende luchthavens. In de in april 2009 verschenen Luchtvaartnota is de verdere ontwikkeling van de netwerkqualiteit van luchtverbindingen in combinatie met een concurrerende en duurzame luchtvaart een centraal thema. Het beleid is er in dat kader onder meer op gericht een concurrerend kostenniveau op Schiphol te realiseren samen met de sectorpartijen. Zoals in de Luchtvaartnota is genoemd, zijn in het kader van de beëindiging van de vliegbelasting afspraken gemaakt met Schiphol over kostenreducerende maatregelen. Ook wordt onder meer bezien in hoeverre andere kosten gereduceerd kunnen worden zoals de

securitykosten en verder zijn er ook over kostenreductie bij de luchtverkeersleiding afspraken gemaakt.

4

In november 2008 is de Europese richtlijn van kracht geworden, waarmee de luchtvaart deel gaat uitmaken van het Europese emissiehandelssysteem voor broeikasgassen (CO₂). Doordat op alle Europese luchthavens dezelfde regels gelden ontstaat er geen concurrentievoordeel tussen Europese luchthavens onderling en levert het uitwijken naar andere luchthavens in de EU voor de passagier, die vanaf Schiphol zou vertrekken, geen economisch voordeel op. De economische gevolgen hiervan voor de luchtvaart zijn derhalve niet vergelijkbaar met die van een nationaal heffingensysteem. De effecten, die bij de ticketheffing op Schiphol wel optraden, zullen zich bij de invoering van het Europese emissiehandelssysteem binnen Europa niet voordoen. Alhoewel een Europees ETS-systeem een belangrijke eerste stap is, is een mondiaal systeem te prefereren gezien de effecten op het milieu en een economisch gelijkwaardig speelveld. Tot die tijd zou een deel van de transferpassagiers (voor KLM een zeer belangrijke markt) de voorkeur kunnen geven aan een overstap op een luchthaven buiten Europa. In het licht van de onderhandelingen voor een nieuw klimaatakkoord en de wens om uiteindelijk te komen tot een wereldwijde aanpak van de luchtvaartemissies, zet Nederland zich in Kopenhagen daarom in om te komen tot een mondiaal systeem voor de luchtvaartsector.