

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

185

Vragen van de leden **Kröger** (GroenLinks) en **Paternotte** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *overschrijdingen van de geluidsnormen bij Schiphol* (ingezonden 31 augustus 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 25 september 2020).

Vraag 1

Kunt u de oorzaakanalyse van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) van de overschrijding van de geluidsnormen bij Schiphol in 2019 delen met de Kamer?

Antwoord 1

Ja, de analyse is als bijlage¹ toegevoegd aan deze brief.

Vraag 2 en 3

Klopt de conclusie van de oorzaakanalyse dat als op Schiphol volgens het oude stelsel was gevlogen in plaats van volgens het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS), er geen sprake was geweest van een overschrijding van de geluidsnormen?

Indien dit klopt, kunt u verklaren waarom er wel sprake was van een overschrijding van het oude stelsel, maar niet van het NNHS, terwijl dit in principe minder overlast zou moeten opleveren voor omwonenden? Heeft dit alleen te maken met wijzigingen in het baangebruik, of zijn er ook andere oorzaken aan te wijzen, zoals een toename van de totale geluidsproductie? Indien er ook andere oorzaken zijn aan te wijzen, kunt u deze uiteenzetten?

Antwoord 2 en 3

Het huidige stelsel gaat uit van 35 L_{den} handhavingpunten. Het nieuwe stelsel is het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS). Door volgens het nieuwe stelsel te vliegen is er sprake van een overschrijding in gebruikjaar 2019 van de grenswaarden geluid in 6 (van de 35) L_{den} handhavingpunten van het huidige stelsel. In de overige 29 L_{den} handhavingpunten van het huidige stelsel zijn de grenswaarden in het gebruikjaar 2019 niet overschreden.

¹ Raadpleegbaar via tweedekamer.nl

In het nieuwe stelsel is sprake van zogenoemd strikt preferentieel baangebruik, wat inhoudt dat zoveel mogelijk vluchten worden afgehandeld op de preferente banen waar de minste mensen in de directe omgeving wonen. Als onderdeel van de voorgenomen wijziging van het LVB, waarin het NNHS wordt vastgelegd, zal inzicht worden gegeven in de milieueffecten van deze wijziging, waaronder geluidhinder.

Het doel van het NNHS is om er voor te zorgen dat zoveel mogelijk de banen worden gebruikt die de minste hinder veroorzaken voor de omwonenden van Schiphol. Het nieuwe stelsel is geadviseerd door de heer Alders en dit advies is in 2013 door het kabinet overgenomen.² Ik heb de afgelopen jaren geconstateerd dat voor de invoering van dit nieuwe stelsel ook in uw Kamer breed draagvlak bestaat. In de oorzaakanalyse van de ILT is geconstateerd dat voor het gebruiksjaar 2019 het gebruik van de banen verklaard kan worden vanuit de vier regels voor strikt preferentieel baangebruik van het nieuwe stelsel. Anders gezegd kan de overschrijding van grenswaarden in handhavingpunten uit het huidige stelsel verklaard worden uit het gegeven dat de regels voor baangebruik van het nieuwe stelsel zijn toegepast. In alle evaluaties van de gebruiksjaren 2012 tot en met 2019 is telkens geconstateerd dat voldaan is aan de grenswaarden van het nieuwe stelsel.³

Vraag 4

Welke middelen hebben de ILT, u, justitie of burgers om opvolging van de geluidsregels af te dwingen, nu er in feite nog steeds sprake is van een handhavingvacuüm? Indien de ILT een of meerdere overschrijdingen constateert die ook een overtreding zouden zijn van het NNHS, kan hiertegen worden opgetreden door de ILT of burgers? Zo ja, hoe?

Antwoord 4

Voor de handhaving van de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingpunten zijn de Wet luchtvaart en het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) van kracht. Om te anticiperen op het van kracht worden van het nieuwe stelsel geldt dat de ILT bij een overschrijding van grenswaarden in handhavingpunten geen maatregelen aan de luchtvaartsector zal opleggen als blijkt dat de overschrijding het gevolg is van het vliegen volgens de regels van het nieuwe stelsel.⁴

Indien de ILT een of meerdere overschrijdingen in de handhavingpunten constateert, en waarbij de regels voor strikt preferentieel baangebruik niet correct zijn toegepast, dan kan de ILT tegen de overschrijdingen optreden op grond van het huidige stelsel en een maatregel opleggen. Handhaving van de regels en grenswaarden van het NNHS als zodanig is pas mogelijk na wettelijke verankering daarvan in het LVB.

Vraag 5

Kunt u aangeven hoe het staat met het wettelijk verankeren van het NNHS in de procedure en in de tijd? Welke stappen zijn nu nog nodig, welke obstakels liggen er nog en hoe lang gaat het naar verwachting nog duren?

Antwoord 5

Op dit moment wordt door Schiphol de laatste hand gelegd aan het natuur- en depositieonderzoek. Deze zogeheten passende beoordeling is een onderzoek naar de gevolgen voor de natuur als gevolg van deposities van stikstof door de activiteiten op en rondom de luchthaven. Een belangrijke stap bij de uitwerking van de passende beoordeling is het handhavingbesluit van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) op grond van de Wet natuurbescherming over Schiphol en de luchthavens van nationale betekenis. Inmiddels worden berekeningen uitgevoerd die inzichtelijk moeten maken welke stikstofdepositie behoort bij het LVB 2008: het bestaand recht. Deze berekeningen worden vergeleken met de stikstofdepositie bij 500.000 vliegtuigbewegingen. De vergelijking hiertussen moet

² Kamerstuk 29665, nr. 190

³ bijlage 258875 bij Kamerstuk 29665, nr. 191; bijlage 401005 bij Kamerstuk 29665, nr. 208; Evaluatie gebruiksprognose 2014; bijlage 787416 bij Kamerstuk 29665, nr. 232; bijlage 823767 bij Kamerstuk 29665, nr. 244; bijlage 863048 bij Kamerstuk 29665, nr. 349; bijlage 913006 bij Kamerstuk 29665, nr. 377; Evaluatie gebruiksprognose 2019

⁴ Kamerstuk 31936, nr. 296

inzichtelijk maken in hoeverre er sprake kan zijn van een vergunbare situatie en of er aanvullende mitigerende maatregelen moeten worden genomen door Schiphol. Daarna kan de passende beoordeling in het kader van het MER en de Natuurvergunning worden afgerond. Vervolgens zal het MER ter toetsing aan de Commissie m.e.r. worden aangeboden, en zal ik uw Kamer informeren over de conclusies van de rapporten en het vervolgproces.

Vraag 6 en 8

Deelt u de conclusies van prof. mr. H.E. Bröring & prof. dr. A.R. Neerhof uit hun rapport «Anticiperend handhaven van het Nieuwe Normen- en Handhavingsstelsel Schiphol»? Zo nee, waarom niet?⁵

Bent u het eens met de vragenstellers dat de overheid met het anticiperend handhaven niet voldoet aan haar handhavingsplicht en dat dit handhaving vacuüm zo snel mogelijk moet worden opgelost?

Antwoord 6 en 8

De hoogleraren komen tot een door mij gedeelde slotsom dat het anticiperend handhaven moet worden beëindigd. Tegelijkertijd geven ook de hoogleraren aan geen mogelijkheden te zien om het NNHS versneld wettelijk in te voeren en daarmee het anticiperend handhaven te beëindigen. Om het NNHS in werking te laten treden moet het LVB worden gewijzigd. Dit kan alleen met de daarbij behorende natuur- en milieuonderzoeken, zie daartoe het antwoord op vraag 5.

Vraag 7

Indien u deze conclusies deelt, kunt u toelichten waarom er toch voor is gekozen om feitelijk te handhaven volgens het NNHS en niet het oude stelsel om een handhavingsvacuüm te voorkomen? Welke bezwaren zijn hiertegen? Zou met een ruime marge werken om beide normenstelsels niet te overtreden een alternatieve optie zijn om dit te voorkomen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Het is niet mogelijk om zowel te handhaven op het huidige stelsel als op het nieuwe stelsel. Binnen de grenswaarden van het huidige stelsel kan Schiphol niet de 500.000 vliegtuigbewegingen afhandelen op de banen die de minste hinder veroorzaken. Wanneer bepaalde handhavingspunten «vol» zitten, zou dit als gevolg hebben dat er volgens het huidige stelsel banen moeten worden ingezet die leiden tot gemiddeld op jaarbasis meer hinder (meer ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden). Om die reden is er gekozen voor het vliegen volgens de regels van het nieuwe stelsel met een zo hoog mogelijke inzet van de preferente banen leidend tot zo min mogelijk hinder.

⁵ Kamerstuk 29 665, nr. 380