

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 inzake het versneld LVB Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 556).

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding
GroenLinks-PvdA-fractie
VVD-fractie
NSC-fractie
D66-fractie
BBB-fractie
Partij voor de Dieren-fractie
ChristenUnie-fractie

Inleiding

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van het versneld Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol, maar hebben op dit moment geen vragen of opmerkingen.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de brief van 7 mei jl., eerdere stukken en de recente uitspraak van de rechtbank inzake de natuurvergunning en hebben hier vragen en opmerkingen bij.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de stukken op de agenda en zij hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de NSC-fractie hebben met verbazing en ontstemming kennisgenomen van de Kamerbrief «Versneld LVB Schiphol» (Kamerstuk 29 665, nr. 556).

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de wijziging van het LVB Schiphol. Zij maken zich zorgen over de belangen van omwonenden. Daarom hebben zij nog enkele vragen over het besluit.

De leden van de BBB-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 mei 2025 inzake de versnelde wijziging van het LVB Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 556). Deze leden hechten aan een evenwichtige balans tussen de belangen van omwonenden, de luchtvaartsector en de bredere economie, inclusief agrarische export en regionale verbindingen. Zij hebben nog enkele vragen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vinden het belangrijk om vragen te stellen over het versnelde LVB Schiphol.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van de Kamerbrief over het versneld LVB Schiphol. Zij hebben daar grote vragen bij.

GroenLinks-PvdA-fractie

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie stellen vast dat de belofte aan de omwonenden om snel tot 20% hinderreductie te komen, niet wordt ingelost. Het maatregelenpakket blijft steken op 15%. De geluidsreductie door autonome vlootvernieuwing is de afgelopen jaren reeds meermaals aan de bewoners beloofd als vooruitzicht voor een meer leefbare omgeving. Zowel door de sector als door diverse Ministers. Deze afname wordt nu weer opgevuld met meer luchtvaart en meer overlast en de

belofte aan de omwonenden wordt wederom gebroken. Hoe verantwoordt de Minister deze gebroken beloftes?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie stellen verder vast dat veel afspraken met de sector om 15% of mogelijk later 20% reductie te behalen, boterzacht zijn en niet zijn vastgelegd in wettelijke besluiten of gesanctioneerde afspraken. Noch de resultaten, noch het tijdspad zijn afdwingbaar. Welke gevolgen heeft het niet tijdig behalen van de beloofde resultaten voor de sector? Welke sancties volgen hierop? Waarom is de toename van 440.000 naar 478.000 vluchten niet voorwaardelijk gemaakt aan die afspraken? Waarom heeft de Minister er geen rekening mee gehouden dat de luchtvaartsector zich de afgelopen decennia telkenmale een zeer onbetrouwbare partner heeft getoond? Welke lessen heeft de Minister bij het maken van deze afspraken getrokken uit de rapportages van de Staatsagent KLM? Hoe zijn deze toegepast?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie wijzen de Minister erop dat het gemeten en berekende geluid in L_{den} 's dat gebruikt wordt voor de afspraken rond vliegtuiggeluid, een slechte weergave is voor de overlast die omwonenden ervaren. Dit blijkt uit tal van onderzoeken en is ook erkend door de Kamer en het ministerie. Factoren als tijdstip, geluidsfrequentie, vliegtuigfrequentie, rustperiodes, piekgeluiden zijn vaak belangrijker dan het gemiddelde geluid. De Kamer en omwonenden is beloofd dat er een nieuw stelsel voor het meten en berekenen van vliegtuiggeluid zou komen dat beter aansluit op de ervaren overlast dan het huidige. Hoe staat het met het ontwikkelen van dit stelsel en hoe krijgt dit een plek in het versnelde of straks definitieve LVB?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben tevens kennisgenomen van de recente uitspraak van de rechtbank inzake de natuurvergunning van Schiphol. Deze is vernietigd. Het verkorte LVB heeft vooral betrekking op geluidsmaatregelen en een marginale beperking van het aantal vluchten, niet op stikstof of andere vervuiling. Kan de Minister bevestigen dat Schiphol niet mag opereren zonder geldige natuurvergunning? Welke gevolgen heeft deze uitspraak voor Schiphol en dit besluit? Is dit besluit niet per onmiddellijke ingang illegaal? Klopt het dat met het vernietigen van deze natuurvergunning, de oude vergunning automatisch de geldige is? Hoeveel reductie in emissies of aantallen vluchten is nodig om aan de meest recente geldige natuurvergunning te voldoen? Wat gaat de Minister doen om dit te bereiken en zo tegemoet te komen aan de uitspraak van de rechtbank? Wat zijn de gevolgen van het niet (onmiddellijk) voldoen aan de uitspraak van de rechtbank? Is het juridisch of moreel mogelijk om het versnelde LVB van kracht te laten worden, terwijl de natuurvergunning waarop het deels is gebaseerd, is vernietigd?

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie vinden het van groot belang dat Schiphol ook in de toekomst een sterke internationale hub blijft, die Nederland verbindt met de wereld en een motor is voor onze economie en werkgelegenheid. Tegelijkertijd erkennen zij het belang van een goede balans met de leefomgeving en het versterken van de rechtspositie van omwonenden.

De leden van de VVD-fractie steunen dan ook deze versnelde wijziging van het luchthavenverkeersbesluit van Schiphol. Zij onderstrepen dat innovatie en stillere, schonere vliegtuigen de sleutel zijn tot verdere verduurzaming van de luchtvaart, zonder dat dit ten koste hoeft te gaan van de bereikbaarheid van Nederland of het vestigingsklimaat. Wel vragen de leden van de VVD-fractie aandacht voor de uitvoerbaarheid en de impact van deze maatregelen op luchtvaartmaatschappijen en de

internationale concurrentiepositie van Schiphol. Zij vinden het belangrijk dat de ruimte die ontstaat door vlootvernieuwing ook daadwerkelijk benut kan worden voor een beheerste en toekomstgerichte groei.

Tot slot benadrukken de leden van de VVD-fractie dat duidelijkheid en juridische zekerheid essentieel zijn, zowel voor omwonenden als voor de luchtvaartsector. Zij roepen de Minister op om de aangekondigde afspraken met KLM en Schiphol spoedig te concretiseren en om de Kamer daarover transparant te blijven informeren.

NSC-fractie

De leden van de NSC-fractie zijn van oordeel dat dit besluit wederom een afzwakking van de inzet van het kabinet is om 20% geluidshinderreductie rondom Schiphol te behalen. Deze leden zijn van oordeel dat dit besluit op gespannen voet staat met de «fair balance» tussen de belangen van de economie en die van omwonenden, waar de rechter in haar uitspraak in de Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV)-zaak uit maart 2024 om vroeg. Deze leden maken zich daarom ook ernstige zorgen over de juridische consequenties die met deze zaak gepaard gaan. Deze leden hebben enkele vragen aan de Minister over de Kamerbrief, het besluit dat in de brief wordt aangekondigd en het achterliggende besluitvormingsproces.

De leden van de NSC-fractie constateren dat in de voorliggende Kamerbrief een beleidswijziging aangekondigd wordt. Door deze beleidswijziging geldt dat het resterende percentage van het geluidsdoel niet meer bovenop de autonome ontwikkelingen komt, maar dat de autonome ontwikkelingen een bijdrage kunnen leveren aan het behalen van dit percentage. Waarom heeft de Minister voor deze beleidswijziging gekozen, terwijl Nederland in reactie op het advies van de Europese Commissie nog van mening was dat het meenemen van de autonome ontwikkeling in de referentiesituatie «de meest zuivere methode» is? Kan hierbij aangegeven worden waarom en wanneer de Minister hier van inzicht veranderd is?

De leden van de NSC-fractie merken op dat in antwoord op Kamervragen (Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2024–2025, nr. 2235) de toenmalig Minister van Infrastructuur en Waterstaat aangaf dat het Actieplan omgevingslawaaai Schiphol 2024–2029 aangepast zal worden om zo de in de voorliggende Kamerbrief aangekondigde beleidswijziging door te voeren. Deze leden constateren dat dat een afzwakking is van het kabinetsbeleid om 20% bovenop de autonome ontwikkeling te halen. Is de Minister het met deze leden eens dat dit besluit feitelijk leidt tot minder geluidshinderreductie en, zo nee, waarom niet? Gaat de Minister het geluidsdoel aanpassen c.q. verhogen om die afzwakking te voorkomen? Voorts, indien het geluidsdoel niet aangepast wordt, hoe gaat de Minister om met de aangenomen motie-Olger van Dijk c.s. (Kamerstuk 31 936, nr. 1188), waarin wordt gevraagd om 17% van het geluidsdoel te halen bovenop de autonome ontwikkeling?

De leden van de NSC-fractie vragen of de Minister een inschatting kan geven van de hoogte van de autonome ontwikkeling (in procentpunten) voor ieder van de vier subdoelen, zoals geformuleerd in de balanced approach?

De leden van de NSC-fractie vragen wat het betekent voor de realisatie van het oorspronkelijke geluidsdoel (zoals geformuleerd in het Actieplan omgevingslawaaai Schiphol 2024–2029) aan het einde van de vorige beoogde kabinetsperiode, als het referentiepunt wordt vastgezet op

1 november 2024. Hoe hoog zou het geluidsdoel moeten worden, als het oorspronkelijke doel in absolute zin gehaald wordt?

De leden van de NSC-fractie wijzen erop dat de toenmalig Minister op 6 december (Kamerstuk 29 665, nr. 523) aan de Kamer schreef dat het Actieplan omgevingslawaaï niet wordt aangepast, om zekerheid te bieden aan omwonenden. Kan de Minister onderbouwen waarom hierop is teruggekomen en of zij van mening is dat de overheid zich hier een betrouwbare partner toont? Is de Minister het ermee eens dat er, als het geluidsdoel niet wordt aangepast, met de beleidswijziging van 7 mei jl. geen enkele zekerheid wordt geboden aan omwonenden?

De leden van de NSC-fractie lezen ook in de voorliggende Kamerbrief dat er een gelijke verdeling van geluidsruimte voorgesteld wordt als gevolg van vlootvernieuwing vanaf medio 2028. Dat betekent dat er meer vluchten toegestaan worden. Is de Minister het ermee eens dat deze rekenmethode los staat van de vraag hoeveel vluchten Nederland nodig heeft?

De leden van de NSC-fractie wijzen erop dat de commissie voor Infrastructuur en Waterstaat de Minister heeft gevraagd om een nadere onderbouwing voor het vertrouwelijk ter inzage leggen van de onderraadstukken die ten grondslag liggen aan de besluitvorming achter deze Kamerbrief. Deze leden vragen of deze onderbouwing zo snel mogelijk naar de Kamer gestuurd kan worden.

De leden van de NSC-fractie vragen om een toelichting in hoeverre de «fair balance» waar de rechter in haar uitspraak in de RBV-zaak van maart 2024 om vroeg een rol heeft gespeeld in de besluitvorming rondom de in deze Kamerbrief aangekondigde beleidswijziging. Voorts vragen deze leden met welke partijen – sector en/of omwonenden – de toenmalig Minister over deze beleidswijziging gesproken heeft en welke partijen – wederom sector en/of omwonenden – (ambtelijk) geconsulteerd zijn vooruitlopend op deze besluitvorming. Kan hiervan een overzicht gegeven worden, zo vragen deze leden.

De leden van de NSC-fractie vragen of de Minister bereid is om dit besluit te heroverwegen. Zij vragen of de Minister de vragen uit dit schriftelijk overleg zo snel mogelijk en voor het zomerreces kan beantwoorden.

D66-fractie

De leden van de D66-fractie constateren dat de Minister de aanvullende maatregelen uit de «balanced approach»-procedure niet in het LVB vastlegt, maar in andere regelingen en afspraken met KLM en Schiphol. Deze leden vragen de Minister waarom zij deze aanvullende afspraken niet heeft opgenomen in het LVB.

De leden van de D66-fractie constateren dat de Minister de laatste 5% geluidsreductie wil halen met stillere vliegtuigen. Deze leden constateren dat de Minister de 20% geluidsreductie wil halen in 2028, maar dat dit erg onzeker is. Zij vragen of de Minister vindt dat dat snel genoeg is. Zij vragen daarom waarom deze vlootverandering naar stillere vliegtuigen meegerekend mag worden bij het behalen van de geluidsoverlastdoelstelling van 20%.

De leden van de D66-fractie constateren dat het nieuwe LVB Schiphol beperkt kijkt naar de frequentie, tijdstippen en duur van vliegbewegingen. Zij zijn van mening dat omwonenden meer overlast ervaren door vliegbewegingen die frequent of tijdens nachturen plaatsvinden. Deze

leden verzoeken de Minister daarom om te onderzoeken welke invloed het tijdstip en de frequentie van vliegbewegingen heeft op de geluidshinder van omwonenden.

BBB-fractie

De leden van de BBB-fractie lezen dat de geluidswinst door vlootvernieuwing na 2025 «gelijkelijk» wordt verdeeld tussen luchtvaartsector en omgeving. Hoe wordt deze verdeling concreet vormgegeven, en op basis van welke vastgelegde criteria wordt beoordeeld of die verdeling in balans is?

De leden van de BBB-fractie steunen het streven naar rechtsbescherming voor omwonenden, maar hebben wel de vraag in hoeverre de afspraken die buiten het LVB om met Schiphol en KLM worden gemaakt, juridisch bindend zijn.

De leden van de BBB-fractie merken op dat er na 2028 volgens het kabinet ruimte ontstaat voor «beheerste groei». Welke garanties krijgen omwonenden dat die groei niet opnieuw leidt tot toenemende overlast? Wordt overwogen om de geluidsnormen na 2028 te herzien of aan te scherpen?

De leden van de BBB-fractie vragen ook of er een analyse is gemaakt van de effecten van de nieuwe nachtbeperkingen op vrachtvervoer en de exportpositie van sectoren buiten de Randstad, zoals de sierteelt en agrarische bedrijven. Hoe worden deze belangen verder meegenomen in de nadere invulling van het luchtvaartbeleid?

Partij voor de Dieren-fractie

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat de voormalig Minister het in eerdere vragen over het versnelde LVB Schiphol erover heeft dat, wanneer het LVB niet ingaat, de gedoogsituatie van 500.000 vluchten wordt gebruikt, en dat hier mogelijk opnieuw naar gekeken moet worden na de uitspraak rondom de natuurvergunning. Woensdag 4 juni is de natuurvergunning van Schiphol vernietigd door de rechtbank. Demissionair staatsecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur vertelde daarna dat het geheel of gedeeltelijk stilleggen van Schiphol «in proportionaliteit afgewogen moet worden in verhouding met de daarmee te dienen belangen». Allereerst vragen deze leden wat dit op korte termijn betekent voor het versnelde LVB. Daarnaast vragen zij of, mocht het LVB er niet komen, er juridisch nog uitgegaan moet worden van de gedoogsituatie van 500.000 vluchten of dat er dan naar een ander aantal gekeken moet worden, en welk aantal dit dan zou kunnen zijn. Het vorige kabinet kwam op basis van onderzoeken tot de conclusie dat 440.000 vluchten per jaar de bovenkant van een bandbreedte is om (een door de overheid/Schiphol) gewenst netwerk te faciliteren. Kan de Minister de Kamer informeren hoe zij deze conclusie en onderzoeken weegt in haar belangenafweging? Kan de Minister daarnaast expliciet maken op welke manier ze de belangen van natuurherstel en PAS-melders weegt in haar afweging over het gedeeltelijk stilleggen van Schiphol? Kan de Minister in haar beantwoording ook expliciet maken hoe zij de conclusies uit het onderzoek van CE Delft in opdracht van Milieudefensie weegt, waarin duidelijk wordt dat de gevolgen voor de vakantievlieger klein zijn?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat de voormalig Minister in de Kamerbrief van 7 mei voorsorteert op groei van de luchthaven vanaf 2028. Is de demissionair Minister bekend met de

Alders-paradox waaruit blijkt dat stillere vliegtuigen juist leiden tot meer overlast door de toename van vliegtuigen? Hoe past het idee van groei van de luchtvaart bij het steeds groeiende gebrek aan ruimte in Nederland en de behoefte aan groen, gezond en betaalbaar wonen? Hoeveel huizen zullen er niet gebouwd kunnen worden als Schiphol groeit en op welke onderzoeken baseert de Minister dat? Wat is de impact op de gezondheid van omwonenden en werknemers en op welke onderzoeken baseert de Minister dat? Wat is de impact op de natuur en op welke onderzoeken baseert de Minister dat? Hoe rijmt het geven van ruimte voor groei van Schiphol met de eerdere uitspraak van de rechter dat de mensenrechten van omwonenden zijn geschonden en de belangen van Schiphol te lang voorop zijn gesteld? Op welke manier worden de input en belangen van omwonenden nu precies meegewogen en in welke mate?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat, afgezien van het feit dat groei een enorm slecht idee is voor het klimaat en omwonenden, de vooruitblik op groei erg voorbarig is, aangezien er nog wordt gewacht op het hoger beroep in de zaak RBV tegen de Staat. Ook loopt het vooruit op de algehele wijzigingen van het LVB en de ontwikkelingen van een nieuw integraal normenkader voor milieu. Is de demissionair Minister het met deze leden eens dat het voorbarig is om nu al op groei voor te sorteren, voordat alle informatie er is? Wat betekent groei volgens de demissionair Minister, om wat voor aantallen gaat het dan? In de huidige berekening van geluidsbelasting speelt vlootvernieuwing een grote rol, terwijl blijkt dat dit vooral op papier significante hinderreductie oplevert, maar in de praktijk nauwelijks waarneembaar is. Is de Minister het met deze leden eens dat normen voor geluidsoverlast wetenschappelijk onderbouwd moeten worden en er daarnaast gemeten moet worden in welke mate Schiphol binnen deze normen opereert in plaats van op basis van modelberekeningen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen dat maatregelen die KLM en Schiphol zelf moeten nemen volgens het kabinet onderdeel zijn van het verminderen van de hinderreductie. Het gaat om op papier stillere vliegtuigen, additionele vlootvernieuwing en tariefdifferentiatie. Op basis van de veronderstelde acties van KLM en Schiphol is het maximumaantal vluchten berekend. Hiervoor moeten convenanten getekend worden. Klopt het dat convenanten met Schiphol en KLM nog steeds niet getekend zijn? In welke mate zijn de afspraken in convenanten hard afdwingbaar en hoe precies? Waarom kan de Minister de convenanten met KLM en Schiphol pas voor het herfstreces met de Kamer delen, terwijl de maatregelen zelf al wel onderdeel zijn van de «balanced approach»-procedure? Over welke punten is de Minister nog in onderhandeling met Schiphol? Hoe groot acht de Minister de kans dat KLM en/of Schiphol de convenanten niet willen tekenen, nu de geluidsreductiedoelen zijn aangepast (autonome verstilling meegenomen wordt) en de druk dus minder groot wordt? Als KLM en/of Schiphol de convenanten niet wil(len) tekenen, wat betekent dat dan voor de kans op het behalen van de geluidsreductiedoelen? Als KLM en/of Schiphol de convenanten niet wil(len) tekenen, welke mogelijkheden heeft de Minister dan om actie af te dwingen van deze sectorpartijen?

ChristenUnie-fractie

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de stap naar herstel van de rechtsbescherming van omwonenden minimaal is, en nog altijd minder ambitieus dan de ooit voorgestelde 440.000 vluchten. Deze leden betreuren dit. Het zou de Minister er alles aan gelegen moeten zijn de belangen van omwonenden te beschermen en hun rechtszekerheid te waarborgen. Door vooralsnog slechts te streven naar 15% geluidsreductie

en in de brief reeds gewag te maken van de wens tot groei van de luchtvaart neemt het kabinet haar zorgplicht onvoldoende serieus, aldus deze leden. Zij vragen de Minister hierop te reageren. Zij vragen de Minister meer werk van haar zorgplicht voor omwonenden te maken.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de Minister in zijn brief en de voorgestelde maatregelen vooruitloopt op de uitspraak van de rechter in het hoger beroep in de zaak RBV tegen de Staat. Die uitspraak zal inzicht geven in de mate waarin met de huidige plannen om geluidshinder te verminderen de «fair balance» met de leefomgeving hersteld wordt. Ook loopt het opnemen van de mogelijkheid tot groei van de luchtvaart vanaf 2028 vooruit op de grotere, algehele wijziging van het LVB die voor later dit jaar gepland staat en de ontwikkeling van een nieuw, integraal normenstelsel voor milieu, waaronder geluid. Zij vragen de Minister waarom deze vlucht vooruit is genomen en geen rekening wordt gehouden met deze ontwikkelingen.

De leden van de ChristenUnie-fractie merken op dat de hinderreductie die voorzien is met deze maatregelen wordt bepaald op basis van het gemiddelde geluidsniveau en het totaal aantal vluchten per jaar. Geluidsoverlast wordt echter niet alleen bepaald door het totale aantal vluchten per jaar en het gemiddelde geluidsniveau, maar ook door de frequentie van vliegtuigbewegingen per dag, piekgeluid, het al dan niet aanwezig zijn van rustperiodes gedurende dag en de mate van slaapverstoring. Deze leden zijn van mening dat het nieuwe LVB daarom naast normen voor gemiddelde geluidsbelasting, ook normen moet opnemen voor maxima aan piekgeluid voor verschillende perioden, normen voor perioden zonder vliegverkeer van minimaal twee tot drie uur en een nachtsluiting. Alleen dan worden omwonenden beter beschermd en wordt de balans met de leefomgeving verbeterd. Deze leden vragen of de Minister voornemens is dergelijke normen voor geluidsbelasting uit te werken en op te nemen in het LVB en, zo nee, waarom niet. Zij vragen hoe de Minister dan de geluidsoverlast van omwonenden gaat terugdringen.

De leden van de ChristenUnie-fractie merken op dat in de huidige berekening van hinderreductie de vlootvernieuwing een grote rol speelt. Hoewel vlootvernieuwing vaak wordt genoemd als oplossing, levert die in de praktijk geen significante hinderreductie op. De geluidsreductie van 1 tot 2 dB(A) is op papier fors, maar in de praktijk nauwelijks waarneembaar voor omwonenden. Deze leden zijn van mening dat het aantal vluchten op een dag en de tijdstippen van veel groter invloed zijn op de hinderbeleving dan een lichte daling van het gemiddelde geluidsniveau. Deze leden zijn van mening dat op wetenschappelijk onderbouwde wijze normen gesteld moeten worden en gemeten moet worden in welke mate Schiphol binnen deze normen opereert. Deze normen zouden gebaseerd moeten worden op een wetenschappelijk onderbouwde analyse van de geluidshinder op de grond, en niet op basis van modelberekeningen. Zij vragen de Minister of zij dit standpunt deelt en of zij bereid is dergelijke metingen te gaan uitvoeren.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe het loslaten van het behalen van geluidseductiedoelen bovenop de autonome groei zich verhoudt tot de plannen in het actieplan omgevingslawaaï, waarin onder andere is opgenomen dat alleen additionele vlootvernieuwing wordt meegenomen en is opgenomen dat binnen de planperiode de gehele geluiddoelstelling uit de aanvulling van het actieplan uit de vorige planperiode wordt gerealiseerd?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de Minister toe te zeggen om besluiten over groei van het maximumaantal vluchten pas te nemen na implementatie van het nieuwe normenstelsel voor milieu, waaronder geluid, en alleen als groei mogelijk is binnen de nog te stellen normen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen welke impact het heeft als de rechter in het hoger beroep van de zaak RBV tegen de Staat oordeelt dat de huidige geluidsreductieplannen de fair balance met de omgeving nog onvoldoende herstellen voor het voornemen om beheerste groei mogelijk te maken vanaf 2028.

De leden van de ChristenUnie-fractie merken op dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat tijdens het tweeminutendebat Luchtvaart op 24 april jl. aangaf dat er geen beperking van de groei van de luchtvaart is opgenomen, maar dat de natuurvergunning van Schiphol de beperkende factor is. In zijn brief van 7 mei jl. refereert de Minister hier niet aan. Kan de Minister verklaren waarop zij baseert dat beheerste groei vanaf 2028 toch mogelijk is?

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van de vernietiging van de natuurvergunning van Schiphol. Zij lezen dat het kabinet in een brief van de Staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur aan de Tweede Kamer stelt dat het geheel of gedeeltelijk stilleggen van Schiphol «in proportionaliteit afgewogen moet worden in verhouding met de daarmee te dienen belangen». Zo wijst de Staatssecretaris op de status van Schiphol «als een luchthaven van (inter)nationale betekenis». In dit kader vragen deze leden wat het ontbreken van een natuurvergunning betekent voor het vastleggen van 478.000 vluchten in het nieuwe LVB. Welke rechtskracht heeft het nieuwe maximum van 478.000 in het LVB op het moment dat een handhavingsverzoek wordt ingediend vanwege het ontbreken van een natuurvergunning? Deze leden vragen de Minister hoe zij zich gaat inspannen om eerst te komen tot natuurherstel en het legaliseren van de PAS-melders, alvorens over te gaan tot het verlenen van een natuurvergunning aan Schiphol. Deze leden vragen ook naar de consequenties van de uitspraak voor de vergunningverlening van Lelystad Airport.