

Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IenW/BSK-2019/163459

**Uw kenmerk**  
2019Z14971

Datum 2 augustus 2019  
Betreft Beantwoording Kamervragen van het lid Van Raan (PvdD)  
over het doordrukken van groei op Schiphol.

Geachte voorzitter,

Hieronder volgt de beantwoording van de door het lid Van Raan (PvdD) gestelde Kamervragen aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over het doordrukken van groei op Schiphol terwijl krimp nodig is om binnen de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier te blijven.

**Vraag 1**

Kent u de woedende en verbijsterde reacties op uw voornemen om Schiphol nog verder te laten groeien?

**Antwoord 1**

Ik heb veel verschillende positieve en negatieve reacties gezien en gekregen op het kabinetsvoornemen om Schiphol onder strikte voorwaarden beperkte groei toe te staan.

**Vraag 2**

Wat zeggen deze reacties u over het gevoerde luchtvaartbeleid in Nederland?

**Antwoord 2**

Dat veel mensen zich positief dan wel negatief betrokken voelen bij de ontwikkeling van Schiphol en de Nederlandse luchtvaart.

**Vraag 3**

Deelt u de mening van de Bewoners Omgeving Schiphol (BOS) dat uw voornemen om Schiphol te laten groeien strijdig is met de beginselen van behoorlijk bestuur? Zo nee, waaruit blijkt dat dit niet zo is?

**Vraag 4**

Deelt u de mening van de Bewoners Omgeving Schiphol (BOS) dat uw voornemen om Schiphol te laten groeien in strijd is met het vertrouwensbeginsel, door tegenover participerende bewoners het vertrouwen te wekken dat eerst zorgvuldig zal worden onderzocht of de luchtvaart wel of niet kan groeien of juist moet krimpen, terwijl nu blijkt dat u voor groei gaat zonder onderzoek? Zo nee, waarom niet?

Vraag 5

Op welke wijze gaat u recht doen aan de kritiek van de Bewoners Omgeving Schiphol (BOS)?

Antwoord 3, 4 en 5

Ik deel deze meningen niet. Het voornemen is zorgvuldig voorbereid en afgewogen. Zoals in de brief van 5 juli jl. staat opgenomen heeft het kabinet besloten over de systematiek voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol voor de middellange termijn. Dit betreft een overgangperiode waarin we werken in lijn met het perspectief van de Luchtvaarnota, totdat dit perspectief in concrete bruikbare instrumenten is uitgewerkt. Daarbij geldt dat het aantal mensen dat op basis van de huidige systematiek als ernstig gehinderd wordt aangemerkt ieder jaar aantoonbaar omlaag moet. Oftewel pas nadat er sprake is van aantoonbare hinderbeperking kan Schiphol groei verdienen. De komende tijd ga ik met betrokken partijen in gesprek over de in de brief geschetste aanpak voor de middellange termijn. Ik zal uw Kamer over de verdere invulling hiervan dit najaar informeren.

In de aanloop naar dit besluit is er vanuit zowel de ORS als het ministerie een uitvoerig participatieproces doorlopen met diverse bijeenkomsten en mogelijkheden tot reageren. Hierbij zijn alle belangen zorgvuldig afgewogen op basis van verschillende participatietrajecten, het verslag van de voorzitter van de ORS en het advies van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (RLI). Daarnaast ga ik de komende tijd in gesprek met de delegaties van de ORS en wordt nader onderzoek verricht ten behoeve van zorgvuldige besluitvorming voor de middellange termijn. Na de afronding wordt een ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB 2) opgesteld en volgt vervolgens de formele inspraakprocedure. De voornemens voor lange termijn zullen worden opgenomen in de Luchtvaartnota, waarvoor ook een uitgebreid onderzoeks- en participatietraject plaatsvindt.

Vraag 6

Kent u de berichten 'Geen Schipholoverleg met mes op tafel' en 'Inspraakprocedure Lelystad Airport oneerlijk, van de 164.000 verbetervoorstellen zijn er 3 toegepast'?

Antwoord 6

Ja.

Vraag 7

Herinnert u zich dat voormalig voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol, Hans Alders, voordat hij zijn adviesopdracht uiteindelijk alsnog inleverde, aanvankelijk probeerde om buiten de bewoners om en rechtstreeks tegen hun wens in, met een groeiadvis te komen?

Antwoord 7

De betrokken partijen in de ORS hebben aan het einde van vorig jaar en het begin van dit jaar intensief overleg gevoerd om tot een gezamenlijk advies te komen. Vervolgens heeft de voormalig voorzitter van de ORS een brief gestuurd met de conclusie dat: "de marges voor een gedragen advies smal waren, maar dat de meest recente ontwikkelingen binnen de ORS duidelijk hebben gemaakt dat partijen niet in staat zijn om met elkaar tot een gezamenlijk advies te komen."

Dhr. Alders heeft daarom, met inachtneming van hetgeen de verschillende partijen naar voren hebben gebracht in de diverse overleggen, als voorzitter van de ORS een verslag van de besprekingen uitgebracht.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Vraag 8

Erkent u dat het voor omwonenden van luchthavens in heel Nederland steeds onaantrekkelijker wordt om deel te nemen aan inspraak- en participatietrajecten als hun wensen structureel genegeerd worden bij de uiteindelijke besluitvorming? Zo nee, waarom niet?

**Ons kenmerk**  
IenW/BSK-2019/163459

Vraag 9

Erkent u dat de inspraak- en participatietrajecten hun waarde verliezen wanneer ze enkel gebruikt worden om het vinkje te kunnen zetten achter 'draagvlak bij de samenleving' zonder daadwerkelijk iets te doen met de wensen van diezelfde samenleving? Zo nee, waarom niet?

Vraag 10

Erkent u dat de inspraak- en participatietrajecten rond het Nederlandse luchtvaartbeleid een groeiend geloofwaardigheidsprobleem hebben omdat bewoners keer op keer zwaar teleurgesteld raken over de wijze waarop ze hun wensen terugzien in het uiteindelijke beleid? Zo nee, waarom niet?

Vraag 11

Wat gaat u doen om de geloofwaardigheid van de inspraak- en participatietrajecten rond het Nederlandse luchtvaartbeleid te herstellen?

Antwoord 8, 9, 10 en 11

Ik hecht aan een zorgvuldig proces en goede participatie. In de aanloop naar dit besluit is er vanuit zowel de ORS als het ministerie een uitvoerig participatieproces doorlopen met diverse bijeenkomsten en mogelijkheden tot reageren. Alle belangen uit deze participatietrajecten zijn zorgvuldig afgewogen inclusief het verslag van de voorzitter van de ORS en het advies van de RLI. Na het uitbrengen van het kabinetsbesluit heb ik op 16 juli jl. een inloopavond over de besluitvorming over Schiphol georganiseerd. Er zal ook nog een tweede inloopavond worden gepland. Daarnaast ga ik de komende periode in gesprek met de delegaties van de ORS. Pas daarna zal het zogenaamde ontwerp - LVB 2 definitief worden opgesteld en zal de inspraakperiode worden doorlopen. De voornemens voor de lange termijn zullen worden opgenomen in de Luchtvaartnota, waarvoor ook een uitgebreid onderzoeks- en participatietraject plaatsvindt. Daarbij wil ik benadrukken dat het enorm wordt gewaardeerd dat iedereen tijd stopt in het participatieproces en de ingebrachte voorstellen zullen dan ook ter harte worden genomen en waar mogelijk worden verwerkt in het besluit.

Vraag 17

Kunt u bevestigen dat, naast de door u op de persconferentie genoemde doelstellingen rond hinderbeperking (binnen het bredere kader van grenswaarden op het gebied van de leefomgeving), ook het klimaat en de veiligheid cruciale grenswaarden bieden waarbinnen besluiten over de verandering van het aantal vliegbewegingen dienen te worden genomen? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 17

Schiphol kan alleen groeien als dat aantoonbaar veilig kan. Onderzoek van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) zal moeten aantonen dat veiligheidsrisico's integraal en structureel voldoende zijn aangepakt en of, en met welke maatregelen, de voorgenomen ontwikkeling van Schiphol zoals voorgesteld in het LVB 2 de komende jaren aantoonbaar veilig kan plaatsvinden. Dit wordt gedaan door een actualisatie van de integrale veiligheidsanalyse die het NLR eerder heeft uitgevoerd, rekening houdend met de ontwikkeling van Schiphol in de komende jaren en de maatregelen die de sector heeft genomen en nog neemt. Tevens wordt een onafhankelijke evaluatie van de implementatie van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid uitgevoerd. Zowel de evaluatie als de actualisatie worden dit jaar uitgevoerd en zullen afgerond zijn voordat ik het ontwerp LVB 2 aan uw Kamer zal voorleggen. Aanvullend hierop beoordeelt de sector jaarlijks voorafgaand aan de capaciteitsdeclaratie of de gedeclareerde capaciteit veilig kan worden uitgevoerd, zoals ik heb afgesproken in het convenant veiligheidsverbetering. Ten aanzien van grenswaarden voor klimaat zie beantwoording onder 13 e.v.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IenW/BSK-2019/163459

Vraag 12

Kunt u bevestigen dat met de door u ingezette trendbreuk -zijnde dat de volgorde van besluitvorming is omgedraaid, doordat eerst naar de brede set aan grenswaarden wordt gekeken voordat een verandering in het aantal vliegbewegingen wordt overwogen- de door u aangekondigde groei van het aantal vliegbewegingen niet gegarandeerd is?

Antwoord 12

Dat kan ik bevestigen.

Vraag 13

Sluit u uit dat een krimp van het aantal vliegbewegingen het mogelijke resultaat kan zijn van het correct uitvoeren van de motie Van Raan/Kröger waarin de Kamer de regering oproept om voor de luchtvaart grenswaarden te ontwikkelen op het gebied van klimaat, leefomgeving en veiligheid? Zo ja, waarom?

Vraag 14

Waarom schrijft u in uw brief niets over krimpscenario's voor Schiphol?

Vraag 15

Kunt u bevestigen dat u op de persconferentie over de Schipholplannen de grenswaarde 'hinder/geluidshinder' plaatste binnen het bredere begrip leefomgeving? Zo nee, hoe zit het dan?

Vraag 16

Erkent u dat de grenswaarde leefomgeving niet enkel bestaat uit 'hinder/geluidshinder', maar ook betrekking heeft op andere grenswaarden op het gebied van onder andere de gezondheid, natuurbescherming en landschapsvervuiling? Zo nee, waarom niet?

Vraag 18

Erkent u dat uw stelling dat de luchtvaart groei zou kunnen 'verdienen' door hinder te beperken een veel te smalle interpretatie is van de veel bredere waaier aan verschillende typen grenswaarden waar de luchtvaart aan moet voldoen? Zo nee, waarom niet?

Vraag 19

Op welke wijze gaat u borgen dat de volledige waaier aan grenswaarden op het gebied van klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier zullen worden gerespecteerd?

Vraag 20

Kent u de reactie van Schiphol op uw voornemen om Schiphol te laten groeien?

Vraag 21

Is het u ook opgevallen dat in de reactie van Schiphol geen melding is gemaakt van de brede waaier aan grenswaarden waaraan de luchtvaart moet gaan voldoen op het gebied van klimaat, leefomgeving en veiligheid? Zo nee, waarom niet?

Vraag 22

Op welke wijze gaat u Schiphol attenderen op deze door u aangekondigde grenswaarden?

Vraag 23

Erkent u dat Schiphol met haar eenzijdige reactie een voorschot neemt op het mogelijk dwarsbomen van het uitvoeren van de aangenomen motie Van Raan/Kröger over het opstellen van dergelijke grenswaarden? Zo nee, waarom niet?

Vraag 24

Op welke wijze gaat u Schiphol attenderen op deze aangenomen motie?

Vraag 25

Waarom schrijft u in uw brief niets over het uitvoeren van de aangenomen motie Van Raan c.s., waarin de Kamer de regering oproept om hinder als criterium breder te definiëren dan alleen geluidshinder en hiervoor voorstellen te doen ten behoeve van de Luchtvaartnota, omdat hinder in de vorm van geluid als criterium niet voldoende is om alle schade die de luchtvaart teweegbrengt te bepalen?

Vraag 26

Hoe staat het met de uitvoering van de motie Van Raan c.s.? Kunt u een uitgebreid overzicht verschaffen van alle stukken, scenario's en berekeningen die momenteel op tafel liggen ten behoeve van de uitvoering van deze motie? Zo nee, waarom niet?

Vraag 27

Erkent u dat uw voornemen om Schiphol te laten groeien geen recht doet aan het op correcte wijze uitvoeren van de aangenomen motie Van Raan c.s.? Zo nee, waarom niet?

Vraag 28

Kunt u garanderen dat deze reeds anderhalf jaar geleden aangenomen motie correct zal worden uitgevoerd? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 13, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 en 28

De eerste jaren na 2020 vormen een overgangperiode waarin we werken in lijn met het perspectief van de Luchtvaartnota, tot dit perspectief in concrete bruikbare instrumenten is uitgewerkt. Dit betekent concreet dat het aantal

mensen dat op basis van de huidige systematiek als ernstig gehinderd wordt aangemerkt ieder jaar aantoonbaar omlaag moet. Oftewel pas nadat er sprake is van aantoonbare hinderbeperking kan Schiphol groei verdienen. Ook kan Schiphol zich alleen verder ontwikkelen als dit aantoonbaar veilig kan (zie ook antwoord op vraag 17). Ik zal de ILT vragen om ieder jaar te beoordelen of aan deze reductie en de regels van het stelsel is voldaan, om op basis daarvan te besluiten of voor een volgend jaar een beperkte groei van het aantal vliegtuigbewegingen is verdiend. Ook zal de ILT toe blijven zien op de veiligheidsaspecten. Daarnaast hecht ik er aan dat de hinderreductie als gevolg van bijvoorbeeld vlootvernieuwing en reductie van het aantal nachtvluchten ook gepaard gaat met concrete en zichtbare maatregelen voor de omgeving, die aansluiten bij hoe de hinder door omwonenden wordt beleefd. Daarom vraag ik Schiphol om samen met andere partijen uit de sector en de omgeving nog dit jaar een uitvoeringsplan hinderreductie op te stellen (waarin wordt gekeken naar bv. hogere en/of andere aan- en uitvliegroutes, vermindering van de inzet van secundaire banen en het creëren van rustmomenten). Naast het uitvoeringsplan hinderreductie is ook verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving nodig. Daarvoor vraag ik Schiphol om samen met andere partijen uit de sector en de omgeving een concreet voorstel uit te werken voor een Omgevingsfonds. Vanuit dit fonds zal bijvoorbeeld moeten worden geïnvesteerd in het aanpakken van individuele schrijnende situaties als gevolg van het vliegverkeer, het beter/verder isoleren van huizen in de directe omgeving van Schiphol en het ontwikkelen van gebieden rond Schiphol waarvoor bouwbeperkingen gelden.

Voor de lange termijn is de Luchtvaartnota in voorbereiding, de hoofdlijnen hiervan heb ik verwoord in de brief van 5 juli jl. Ter ondersteuning van het proces om te komen tot de Luchtvaartnota wordt een PlanMER uitgevoerd. In deze PlanMER wordt naar de verschillende hoekpunten (uitersten) gekeken die tezamen de hoekpunten vormen van het maatschappelijke debat. Eén van die hoekpunten is 'normeren'. In dit hoekpunt wordt er onderzoek gedaan naar diverse normen en grenswaarden op verschillende gebieden (ook breder t.a.v. hinder) die het toekomstige kader voor het luchtvaartbeleid kunnen vormen (conform de motie v. Raan/Kroger en motie v. Raan c.s.). Dit zou, als resultante eventueel ook kunnen leiden tot krimp. De daadwerkelijke keuze voor een beleidspakket voor de lange termijn zal gebaseerd worden op een brede afweging van effecten in de PlanMER en opgenomen worden in de Luchtvaarnota. Op deze manier wordt er invulling geven aan de moties over de introductie van grenswaarden voor leefomgeving. Bij de publicatie van de Ontwerp-Luchtvaartnota zal inzichtelijk gemaakt worden op basis van welk onderzoek de besluitvorming is voorbereid.

Vraag 29

Waarom heeft u gekozen voor vrijdag 5 juli 2019 als dag van het bekendmaken van uw voornemen om Schiphol te laten groeien?

Vraag 30

Erkent u dat deze dag wel zeer ongelukkig gekozen is, kort na de publicatie van het Klimaatakkoord waar luchtvaart geen serieus onderdeel van uitmaakt én kort voor het zomerreces van de Tweede Kamer? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 29 en 30

5 juli is de dag dat het kabinet heeft besloten tot de voorliggende invulling van het voornemen voor de korte middellange en lange termijn. Dit besluit volgt uit een lang traject, dat is gestart met een adviesaanvraag aan de ORS over: een

toekomstbestendig NNHS en een oplossing voor het wonen-vliegen vraagstuk. Toen begin dit jaar bleek dat de partijen niet tot een gemeenschappelijke advisering konden komen, heb ik gesprekken gevoerd met de betrokken partijen. Op basis van deze gesprekken heb ik de Kamer geïnformeerd over het vervolgtraject, daarbij heb ik aangeven dat ik zo snel mogelijk wil komen tot het zorgvuldig juridisch verankeren en strikt handhaven van het NNHS. Daarbij heb ik ook aangegeven voor de zomer de Kamer te informeren over de vervolgaanpak.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IenW/BSK-2019/163459

Vraag 31

Kunt u deze vragen één voor één beantwoorden?

Antwoord 31

Vanwege het inhoudelijk overlappen zijn sommige antwoorden samengevoegd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga