

Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Eerste Kamer  
der Staten-Generaal  
Postbus 20017  
2500 EA 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-2021/347548

Datum 26 januari 2022  
Betreft Beantwoording Kamervragen naar aanleiding van de  
Verzamelbrief Luchtvaart van 3 november 202

Geachte voorzitter,

Hierbij treft u de beantwoording van de Kamervragen die op 15 december door de fractieleden van GroenLinks, SP en PvdD en de PVV zijn gesteld naar aanleiding van de Verzamelbrief Luchtvaart van 3 november 2021<sup>1</sup>.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2021-2022, 31 936 nr. 892

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving hebben met belangstelling kennisgenomen van uw Verzamelbrief luchtvaart van 3 november 2021 gericht aan de Tweede Kamer. Naar aanleiding van deze brief, waarin de regering verscheidene aspecten van het luchtvaartbeleid heeft toegelicht, hebben de fractieleden van **GroenLinks** een aantal vragen. De leden van de fracties van de **SP** en de **PvdD** sluiten zich graag bij deze vragen aan. De leden van de fractie van de **PVV** wensen naar aanleiding van voormelde brief eveneens een aantal vragen te stellen.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2021/347548

### **Beantwoording vragen en opmerkingen van de leden van de GroenLinks-fractie**

1. De leden van de fractie van GroenLinks maken zich zorgen over de langdurige onzekerheid waarin de luchthavens in Nederland en in het bijzonder de omwonenden van verschillende luchthavens zich ondertussen bevinden. Kan de regering reflecteren op de langdurige periode van onzekerheid, die is ontstaan nadat duidelijk was geworden dat Schiphol zonder natuurvergunning opereert? Kan de regering daarbij ingaan op de rechtszekerheid voor omwonenden en voor kwetsbare natuurgebieden?

Aanvullend op de brief van 3 november 2021<sup>2</sup> is op 10 december 2021<sup>3</sup> bij brief een nadere toelichting aan de Tweede Kamer over dit onderwerp verstrekt. Hierin heb ik aangegeven dat ik eraan hecht om voortgang te maken met de vaststelling van het luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol, omdat dit rechtszekerheid biedt voor omwonenden van de luchthaven en voor Schiphol zelf. Met deze vaststelling komt een einde aan het anticiperend handhaven van het Nieuwe Normen en Handhavingsstelsel Schiphol. Het is belangrijk dat het anticiperend handhaven zo snel mogelijk wordt beëindigd door het LVB zo spoedig mogelijk te verankeren. Met het NNHS wordt het vliegverkeer immers afgehandeld op de manier die per saldo tot de minste geluidshinder voor de omgeving leidt. Dit in tegenstelling tot het oude stelsel. Verankering van het NNHS creëert (rechts)zekerheid voor omwonenden en sluit aan op afspraken die jaren geleden zijn gemaakt. Er is een samenloop tussen de lopende vergunningprocedure ten aanzien van de natuurvergunning die door Schiphol als initiatiefnemer is aangevraagd en het LVB. Voor de vaststelling van het LVB is ook een beoordeling nodig van de effecten op de natuur. Het bevoegd gezag voor de natuurvergunning ligt bij het ministerie van LNV, de procedure is complex mede gelet op stikstof en kost meer tijd.

2. Kan de regering ingaan op de wijze waarop en de mate waarin de rechtszekerheid voor omwonenden van Schiphol wordt gewaarborgd, gezien de vergunningenproblematiek die de regering in haar brief beschrijft? Kan de regering in dit licht tevens reflecteren op het waarborgen van een effectieve bescherming van natuurwaarden in de omgeving van Schiphol?

In 2019 is door de vernietiging door de rechter van het Programma Aanpak Stikstof (hierna: PAS) als basis voor natuurvergunningen vertraging ontstaan bij

---

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2021-2022, 31 936, nr. 892

<sup>3</sup> Kamerstukken II 2021-2022, 29 775, nr. 415

de totstandkoming van het Luchthavenverkeerbesluit (hierna: LVB). Na een handhavingsverzoek heeft de Minister van LNV Schiphol aangeschreven en een vergunningplicht op grond van de Wet natuurbescherming aangezegd. Deze natuurvergunning heeft een directe relatie met het LVB, omdat aan dit LVB ook een passende beoordeling over de effecten op Natura 2000-gebieden ten grondslag moet liggen. De besluitvorming over deze vergunningaanvraag moet zorgvuldig worden voorbereid mede met het oog op de ingediende zienswijzen. Het besluitvormingsproces moet er tevens in voorzien dat de bescherming van de natuurwaarden in Natura 2000-gebieden waarop de activiteiten op Schiphol van invloed zijn gewaarborgd wordt. Deze beoordeling vindt in de te verlenen natuurvergunning plaats. Tegen de te verlenen natuurvergunning kunnen rechtsmiddelen in de vorm van beroep en hoger beroep worden aangewend.

3. Welke stappen overweegt de regering om aan de onzekere situatie voor omwonenden van Schiphol in de nabije toekomst een einde te maken?

Om een einde te maken aan de onzekere situatie is vaststelling van het LVB Schiphol nodig. Voordat dit kan worden vastgesteld en het anticiperend handhaven wordt beëindigd, is duidelijkheid van belang over de beoordeling van de effecten op natuur en de wijze waarop en de voorwaarden waaronder de natuurvergunning aan Schiphol verleend kan worden. Ik verwijs naar voornoemde brief van 10 december jl. voor de noodzakelijke stappen voor dit traject<sup>4</sup>.

4. Kan de regering in het bijzonder reflecteren op de mogelijke gevolgen voor het aanzien van beginselen als rechtsgelijkheid? Hoe verklaart de regering dat Schiphol jarenlang zonder natuurvergunning mag opereren, terwijl een boer die of ander bedrijf dat een natuurvergunning niet heeft dat niet mag? Is de regering het met de leden van de fractie van GroenLinks eens dat dit het aanzien van de rechtsstaat in Nederland ernstig beschadigt en dat deze periode zo kort mogelijk moet zijn? Is het niet zo dat een dergelijke uitzondering extra gevoelig ligt in een provincie waar recent is vast komen te staan dat een ander iconisch fossiel instituut (Tata Steel) ook al jarenlang de wettelijke normen kon overschrijden?

Door de vernietiging van het PAS in 2019 door de rechter is komen vast te staan dat het PAS niet als basis voor toestemmingverlening voor activiteiten van ondernemingen mag worden gebruikt. Voor Schiphol was in het PAS aparte stikstofruimte gereserveerd. Voor al deze ondernemingen geldt dat zij nu op een andere wijze toestemming moeten krijgen voor hun activiteiten en daarom heeft Schiphol een aanvraag voor een natuurvergunning ingediend.

5. Is de regering het met de fractieleden van GroenLinks eens dat tijdelijke overschrijdingen van normen voorkomen moeten worden, en dat vanuit de overheid ook duidelijk gecommuniceerd moet worden dat (tijdelijke) overschrijdingen niet geaccepteerd worden om de rechtsstaat in Nederland te beschermen? Als de regering dat niet met de fractieleden van GroenLinks eens is, kan de regering dan juridisch en gedragsmatig uitleggen hoe zij inschat dat de impact van het uitblijven van een natuurvergunning voor Schiphol op het aanzien van de rechtsstaat en op het gedrag van burgers en bedrijven is? Zou het

---

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2021-2022, 29 775, nr. 415

mogelijk zijn dat burgers en bedrijven kunnen denken dat ook voor hen een natuurvergunning niet meer zo zwaar weegt?

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Naar aanleiding van de ingediende handhavingsverzoeken en de besluitvorming die op die handhavingsverzoeken heeft plaatsgevonden, heeft de minister van LNV aangegeven dat Schiphol een natuurvergunning moet aanvragen. Schiphol heeft zo spoedig mogelijk daarna een vergunningaanvraag ingediend. Het ontwerpbesluit op die vergunningaanvraag heeft onlangs ter visie gelegen. Naar aanleiding hiervan is een groot aantal zienswijzen ontvangen. Deze zienswijzen worden op dit moment bestudeerd. De volgende stap is om zo spoedig mogelijk een definitief besluit te nemen op welke wijze en onder welke voorwaarden een natuurvergunning verleend kan worden. De stappen richting de natuurvergunningaanvraag worden allemaal zorgvuldig doorlopen en voorbereid.

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2021/347548

6. Kan de regering uitleggen of Lelystad Airport rechtstreeks betrokken is bij het overleg van Schiphol en de regionale luchthavens van nationale betekenis, waaraan in de Verzamelbrief onder punt 3 wordt gerefereerd? Zo ja, kan de regering dan aangeven welke positie Lelystad Airport in dit overleg inneemt en welke inhoudelijke inbreng de bijdrage van Lelystad Airport behelst? Zo nee, wordt er op een ander niveau met Lelystad Airport overleg gevoerd?

De overleggen waarop in de Verzamelbrief wordt gedoeld zijn inhoudelijke overleggen geweest over de mogelijkheden voor versterking van de samenwerking tussen luchthavens op de verschillende publieke belangen uit de Luchtvaartnota. Bij deze overleggen die in samenwerking met het bestuur van de Nederlandse Vereniging van Luchthavens zijn georganiseerd waren vertegenwoordigers van de luchthavens aanwezig waar op dit moment groot handelsverkeer wordt afgehandeld. Lelystad Airport heeft hier niet aan deelgenomen. Er wordt dus wel overleg gevoerd met Lelystad Airport, maar niet separaat over de versterking van de samenwerking tussen luchthavens.

7. Wordt er overleg gevoerd over Lelystad Airport waarbij Lelystad Airport niet betrokken is? Zo ja, hoe luidt het oordeel van de regering over dit overleg? Wat is er in dit geval reeds over Lelystad Airport beslist en welke toekomstige beslissingen voorziet de regering?

In het coalitieakkoord is opgenomen dat in 2022 een besluit wordt genomen over de opening van Lelystad Airport.

8. Waarom bevat de Verzamelbrief luchtvaart geen nadere informatie over Lelystad Airport? Hoe moet dit stilzwijgen van de regering worden opgevat? Moet daaruit de conclusie worden getrokken dat alles rondom Lelystad Airport stil ligt?

Het dossier Lelystad Airport was door de Tweede Kamer controversieel verklaard. Derhalve zijn er door het demissionaire kabinet geen besluiten meer genomen en was er geen informatie over Lelystad Airport voor de verzamelbrief.

9. Hoe staat het met de natuurvergunning van Lelystad Airport? Kan de regering bij de beantwoording van deze vraag in ieder geval ingaan op

opsplitsen in een eerste vergunning voor 10.000 vliegbewegingen en het salderen met Schiphol? Is de regering nog steeds voornemens om 'stikstofruimte' van Schiphol aan Lelystad Airport over te dragen?

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2021/347548

Begin 2021 heeft het ontwerpbesluit naar aanleiding van de ingediende aanvraag voor een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming ter visie gelegen. Naar aanleiding hiervan is een groot aantal zienswijzen ontvangen, daarnaast zijn er nieuwe rekenregels geïntroduceerd over de afkap van stikstofberekeningen. De ingediende zienswijze en nieuwe rekenregels worden momenteel bestudeerd. Naar aanleiding van die bevindingen worden verdere stappen van de initiatiefnemer(s) afgewacht.

10. Is de regering bereid om de 'groslijst van potentiële acties' openbaar te maken, waardoor het parlement en de samenleving tijdig transparantie zal worden geboden over de denkrichtingen bij betrokkenen, eventuele lacunes en risico's? Zo nee, waarom niet?

Het gaat hier - zoals aangegeven in de Verzamelbrief - nog om een concept-document van de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL) en bevat een eerste overzicht van mogelijkheden die zij zien om de samenwerking op de publieke belangen tussen de luchthavens onderling nog verder te versterken. In de Verzamelbrief is een aantal concrete voorbeelden benoemd.

11. Kan de regering aangeven of er al keuzes uit de groslijst zijn gemaakt en welke keuzes dat zijn?

Het gaat om een lijst van potentiële en ook reeds lopende acties om de samenwerking tussen luchthavens te versterken. De lijst is door de NVL opgesteld en het is dan ook aan de luchthavens om daarover te besluiten. Een lopende actie, zoals ook in de Verzamelbrief genoemd, is bijvoorbeeld het verder vormgeven van een auditsysteem binnen de NVL met uniforme werkwijze, rapportages en opleidingen gericht op het verbeteren van de veiligheid. Daar waar luchthavens voor lopende of nieuwe acties een beroep doen op het Rijk om te faciliteren of te ondersteunen zal er nadere besluitvorming door het Rijk moeten plaatsvinden.

12. Kan de regering duidelijkheid verschaffen over haar eigen uitgangspunten en intenties bij het overleg dat de regering zegt te gaan voeren met de luchthavens over de concretisering van 'de acties'?

Zoals in de Verzamelbrief en de daarin opgenomen verwijzingen naar eerdere brieven is aangegeven is de Luchtvaartnota het uitgangspunt en wordt bezien welke intensievere samenwerking op de publieke belangen mogelijk is en waar het Rijk waar mogelijk kan faciliteren en ondersteunen.

13. Kwaliteit van leefomgeving is een kernelement in het overleg van Schiphol en de regionale luchthavens van nationale betekenis. Kan de regering duidelijkheid verschaffen over of, hoe en sinds wanneer de 'leefomgeving' zelf - waaronder lokale, regionale en provinciale overheden, burgers en ondernemers - bij dit overleg is betrokken? Indien dit niet het geval is, kan de regering er dan alsnog zorg voor dragen dat zij volwaardig aan het overleg kunnen deelnemen, ook voor wat betreft reeds gemaakte keuzes met terugwerkende kracht? Zo nee, waarom niet?

De Rijksoverheid maakt beleid gebaseerd op actuele kennis en neemt besluiten op basis van een transparante weging van alle relevante publieke belangen, zoals deze ook in de Luchtvaartnota zijn omschreven; (vlieg)veiligheid, bereikbaarheid en connectiviteit, leefbaarheid en duurzaamheid. Hiervoor willen we alle belangen goed in beeld hebben en afwegen. Een structurele (maatschappelijke) betrokkenheid bij het maken van luchtvaartbeleid blijft daarom een onlosmakelijk onderdeel van de luchtvaart.

Van 2006 tot 2015 heeft het overleg met de omgeving van Schiphol plaatsgevonden aan de Alderstafel. Sinds 2015 is dit overleg georganiseerd in de Omgevingsraad Schiphol. Dit is het platform waar alle vraagstukken, belangen en partijen rond de ontwikkeling van Schiphol en omgeving bij elkaar komen. Betrokken partijen zijn overheden, bewoners, de luchtvaartsector en brancheorganisaties. Naar aanleiding van de conclusies uit het advies van dhr. Van Geel 'Schiphol Vernieuwd Verbinden' van december 2020<sup>5</sup> is de Tweede Kamer op 6 oktober 2021<sup>6</sup> geïnformeerd dat een definitief besluit over de toekomst van de Omgevingsraad aan een nieuw kabinet is, en dat per 1 januari alvast een aantal wijzigingen zijn doorgevoerd. Zoals het verbreden en moderniseren van de bewonersvertegenwoordiging en het uitvoeren van de participatie conform een vooraf vastgestelde basisparticipatiekwaliteit. Daarnaast zijn door het ministerie en de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) werkafspraken gemaakt voor de interbestuurlijke samenwerking per 1 januari 2022. Hiermee is invulling gegeven aan het advies van dhr. Van Geel om ook de interbestuurlijke samenwerking rond luchtvaart te intensiveren.

14. Wat betekent de rekenregel van 25 km afkap en de aanpassing van AERIUS Calculator? Moet de Passende Beoordeling nu opnieuw?

In de berekeningen die door Schiphol als initiatiefnemer moeten worden uitgevoerd en worden opgenomen in de definitieve passende beoordeling moet de afstandsgrens van 25km worden meegenomen. Ook moeten de berekeningen met de nieuwste AERIUS Calculator worden berekend.

15. In haar brief schrijft de regering onder punt 5 over Schiphol dat parallel aan het natuurvergunningstraject een aantal 'juridische alternatieven' wordt onderzocht. Wat verstaat de regering hier onder 'juridische alternatieven'? Kan de regering de juridische alternatieven die worden onderzocht beschrijven? Zo nee, waarom niet? Kan de regering voorbeelden geven van juridische alternatieven die zij in deze context wenselijk acht?

In de brieven van 3 november<sup>7</sup> en 10 december<sup>8</sup> ben ik ingegaan op de samenloop tussen de lopende vergunningprocedure ten aanzien van de natuurvergunning en het Luchthavenverkeerbesluit. Ook is de Tweede Kamer geïnformeerd over de stand van zaken doormiddel van een (deels vertrouwelijke) technische briefing. Daarbij is ook aangegeven dat een aantal alternatieven - met het oog op het voldoen aan de eisen van de Wet natuurbescherming - wordt onderzocht. Aan deze alternatieven wordt volop gewerkt. Dit betreft op dit

---

<sup>5</sup> Kamerstukken II 2020-2021, 29 665 nr. 397

<sup>6</sup> Kamerstukken II 2021-2022, 29 665 nr. 415

<sup>7</sup> Kamerstukken II 2021-2022, 31 936, nr. 892

<sup>8</sup> Kamerstukken II 2021-2022, 29 775, nr. 415

moment vooral het beschikbaar krijgen van allerlei cijfermatige informatie van de activiteiten op Schiphol in relatie tot de referentiesituatie. Schiphol zal de benodigde AERIUS-berekeningen moeten maken van de referentiesituatie. Over de voortgang zal ik de Kamer informeren, daarbij zal ik ook een voorstel doen over het periodiek nader informeren over de stand van zaken.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2021/347548

16. Worden er ook 'juridische alternatieven' uitgewerkt voor andere luchthavens waarvoor natuurvergunningen zijn aangevraagd?

Voor andere luchthavens geldt dat daar ook de benodigde nieuwe AERIUS-berekeningen moeten worden gemaakt van de referentiesituatie. Of dit tot nieuwe inzichten leidt, is momenteel nog niet te zeggen.

17. Waarom maakt de minister in de Verzamelbrief geen melding van het lopende onderzoek door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) in het kader van de Oostelijke aanvliegeroute?

Op de website [www.minderhinderschiphol.nl](http://www.minderhinderschiphol.nl) staat dit onderzoek door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) aangekondigd als één van de onderzoeken naar de vermindering van de hinder als voornemen op de langere termijn, dit onderzoek is nog niet gestart. Wanneer een dergelijk onderzoek start wordt de 5.11 procedure van de Wet Luchtvaart luchtruimwijzigingen gevolgd en neemt uiteindelijk de minister een besluit.

18. In de brief van het LVNL van 2 november 20213 worden drie redenen gegeven waarom de naderingsroutes van Lelystad Airport niet hoger kunnen: "(...) of grote inbreuk op de capaciteit voor Schipholverkeer, of het ontstaan van veiligheidsrisico's of de noodzaak voor een volledig nieuw routeontwerp. Binnen de kaders die gesteld zijn in spoor 1 zijn dit derhalve geen opties." Is de regering het met de LVNL eens, dat als er wel een volledig nieuw routeontwerp gemaakt wordt, het wellicht mogelijk is de laagvliegroutes wel van tafel te krijgen? Waarom houdt de regering vast aan de strakke kaders van Spoor 1, terwijl de minister heeft toegezegd dat de laagvliegroutes zouden verdwijnen voor opening?

In de Startbeslissing van het programma Luchtruimherziening van april 2019 en de Luchtvaartnota van november 2020 is gemeld dat spoor 1 van het programma plaatsvindt binnen de huidige luchtruimstructuur en gericht is op het zoveel mogelijk wegnemen van belemmeringen om ongehinderd door te klimmen op de aansluitroutes van Lelystad Airport. Doordat dit gerealiseerd wordt binnen de huidige luchtruimstructuur zijn de verbeteringen reeds bij opening van de luchthaven doorgevoerd. In totaal is daarmee 1709 kilometer aan ongehinderd klimmen en dalen gerealiseerd. Hoewel ik betreur dat de laatste 30 kilometer niet is gelukt, geeft het totaalresultaat in hoge mate invulling aan de doelstelling van spoor 1.

In de volgende fase van het programma Luchtruimherziening wordt de hoofdstructuur van het luchtruim nader uitgewerkt. De huidige routes zijn daarbij geen uitgangspunt. LVNL en CLSK blijven zich derhalve inspannen om ook voor het laatste deel van de aanvliegeroute een passende oplossing te realiseren.

19. In de Verzamelbrief refereert de regering onder punt 9 aan voorgenomen CO<sub>2</sub>-reducties in de luchtvaart. Heeft de regering enig zicht op de haalbaarheid van de genoemde reducties?

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Onder punt 9 in de verzamelbrief gaat het over de deelnemers aan de Duurzame Luchtvaarttafel. Deze tafel richt zich specifiek op de reductie van de nationale emissies van de luchtvaartsector. Als resultaat van deze tafel en de zeer brede deelname van relevante stakeholders zijn diverse initiatieven voortvarend van start gegaan. De regering heeft er vertrouwen in dat daarmee de reductiedoelstellingen zullen worden behaald.

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2021/347548

20. Waarom is minder vliegen/meer treinen niet opgenomen als mogelijke reductie-maatregel? Er wordt in het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart immers ook gesproken over "de interactie tussen trein en vliegtuig".

In het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart wordt benoemd dat een aantal zaken separaat uitgewerkt worden naast de Duurzame Luchtvaarttafel, waaronder het onderwerp interactie tussen trein en vliegtuig. Het ministerie en de sectorpartijen werken zodoende aan het stimuleren van het internationaal spoorvervoer<sup>9</sup> en de uitwerking van de Actieagenda Trein en Luchtvaart<sup>10</sup>. De Kamer zal in 2022 geïnformeerd worden over de voortgang van de Actieagenda.

21. Op 29 september 2021 nam de Tweede Kamer een motie aan van de leden Vestering/Van Raan (PvdD) waarin de regering wordt verzocht om geen stikstofruimte te reserveren voor Lelystad Airport. Kan de regering aangeven hoe het staat met de uitvoering van deze motie?

De PAS-melding van Lelystad Airport wordt op dit moment geverifieerd. Na die verificatie wordt duidelijk of de PAS-melding in aanmerking komt voor legalisatie. Overigens is om groothandelsverkeer te laten vliegen op Lelystad Airport niet enkel legalisering van de melding nodig, maar ook het politieke besluit om de luchthaven hiervoor open te stellen.

22. Is de regering het met de fractieleden van GroenLinks eens dat de PAS-melding van Lelystad Airport inderdaad ten onrechte werd gevoegd tussen de PAS-meldingen van kleine agrarische bedrijven? Zo nee, waarom niet?

Nee. De systematiek van de PAS-meldingen was zowel opengesteld voor initiatiefnemers uit onder meer de agrarische als de mobiliteitssector. De verificatie van de gegevens door het bevoegd gezag (LNV) vindt momenteel plaats.

23. Wat is de reactie van de regering op onderzoek van Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL) dat Lelystad Airport vier keer meer stikstof zou gaan uitstoten dan door Schiphol aangegeven?

---

<sup>9</sup> Kamerstukken II, vergaderjaar 2021-2022, 29984 nr. 950

<sup>10</sup> Kamerstukken II, vergaderjaar 2020-2021, 29984 nr. 916.



De PAS-melding van Lelystad Airport wordt op dit moment geverifieerd. Na die verificatie wordt duidelijk of de PAS-melding in aanmerking komt voor legalisatie.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2021/347548

24. Is de regering bekend met het artikel van Omroep Flevoland "Minister LNV geeft stikstofgegevens Lelystad Airport gewoon niet" van 3 december 2021? Zo ja, kan de regering aangeven waarom u SATL niet de gevraagde gegevens verstrekt? Is de regering het eens met de redenering van Leon Adegeest dat zonder de invoer van stikstofgegevens de daadwerkelijke stikstofdepositie op de Natura-2000-gebieden vanuit Lelystad Airport niet berekend kan worden?

Ja, ik ben bekend met het artikel. Aan de stichting HoogOverijssel (verbonden met SATL) zijn de gevraagde gegevens verstrekt. De berichtgeving van Omroep Flevoland kan ik dan ook niet plaatsen.

#### **Vragen en opmerkingen van de leden van de PVV-fractie**

De leden van de fractie van de PVV verwijzen naar de volgende passage in de Verzamelbrief: *"Tenslotte wil ik uw Kamer in dit verband berichten dat de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen KLM, TUI, Corendon en Transavia hun passagiers voor aanvang van de vlucht er op wijzen dat het dragen van een mondkapje verplicht is tijdens te vlucht. Het weigeren van een passagier om een mondkapje te dragen kan er toe leiden dat de passagier niet zal worden vervoerd. KLM en TUI hebben in dat verband ook een speciale laatste waarschuwing ingevoerd (Notice of Violation). Hiermee wordt schriftelijk duidelijk gemaakt dat wanneer een passagier blijft weigeren om de COVID-19- instructies van de crew op te volgen dit tot gevolg heeft dat de passagier op een volgende vlucht geweigerd kan worden of alleen onder additionele voorwaarden mag meereizen. Daarbij worden passagiers erop gewezen dat strafrechtelijke acties kunnen worden genomen die mogelijk kunnen leiden tot een boete. Door deze maatregelen ontstaat er een betere bewustwording bij de passagiers over de mogelijke gevolgen van het niet naleven van de COVID-19".*

25. Kan de regering aangeven wie aansprakelijk is als er tijdens vluchten gezondheidsproblemen ontstaan of worden verergerd bij passagiers door het dragen van mondkapjes? De leden van de PVV-fractie ontvangen graag een gemotiveerd antwoord.

In het vliegtuig is, net als in Nederland, de regel van toepassing dat geen mondkapje gedragen hoeft te worden door diegene die dit vanwege een ziekte of beperking niet kan (artikel 6.6, tweede lid, onder d, van de Tijdelijke regeling maatregelen covid-19). Mochten er dus reeds gezondheidsproblemen spelen dan hoeft er geen mondkapje gedragen te worden, als die problemen ontstaan tijdens bijvoorbeeld een vlucht dan kan het mondkapje afgezet worden. Aangezien een passagiers in een dergelijk geval geen mondkapje hoeft te dragen zal van aansprakelijkheid in beginsel geen sprake zijn. Er zijn mij ook geen voorbeelden bekend van situaties waarbij een mondkapje tijdens een vlucht heeft geleid tot gezondheidsproblemen.

26. De leden van de fractie van de PVV wijzen verder op de volgende passage van de Verzamelbrief: "Via CO2-emissiecompensatie en reductiesysteem CORSIA moet de internationale luchtvaart alle groei in

CO2-emissies boven een bepaalde basisemissie compenseren via investeringen in reductieprogramma's en projecten buiten de sector en/of reduceren door zelf maatregelen te nemen." Kan de regering een inschatting geven van de mogelijke gevolgen voor o.a. de mondiale concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaartsector? Dit mede in het licht van de kritiek die leeft bij landen zoals China, Rusland, India en Brazilië.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2021/347548

Op dit moment doen 101 van de 193 ICAO-lidstaten mee aan CORSIA; bovendien is deelname vanaf 2027 niet meer vrijblijvend. Onder de deelnemende landen zijn alle 44 ECAC-lidstaten. De voornaamste concurrenten van Nederlandse luchtvaartmaatschappijen zijn daardoor ook gebonden aan CORSIA, waarmee de relatieve concurrentiepositie niet in het geding is. Daarnaast zal als gevolg van de effecten van COVID-19 op de internationale luchtvaart er in de komende jaren nauwelijks sprake zijn van de noodzaak tot het compenseren van de groei in emissies, met navenant beperkte kosten.

27. De leden van de fractie van de PVV wijzen tot slot op onderstaande passage van de Verzamelbrief: "In 2022 zal de werking van CORSIA voor het eerst worden beoordeeld door de ICAO Assemblee en zo nodig aangepast op basis van de ervaringen met de implementatie van het systeem in 2019 en 2020 en met de rapportage over het eerste jaar (2021)." Kan de regering aangeven of voor deze beoordeling een conferentie of andere bijeenkomst wordt georganiseerd? Zo ja, waar zal deze plaatsvinden, uit welke participanten bestaat de Nederlandse afvaardiging en op welke wijze zal door deze afvaardiging worden gereisd? Indien het vervoer per vliegtuig zal plaatsvinden, verzoeken deze leden de regering om aan te geven of dit met reguliere lijntoestellen of met privéjets zal gebeuren?

De ICAO Assemblee is de driejaarlijkse vergadering van alle ICAO lidstaten. Deze vergadering vindt plaats in Montréal waar het hoofdkantoor van ICAO gevestigd is. De Assemblee staat gepland voor 27 september t/m 7 oktober 2022. De Nederlandse afvaardiging wordt samengesteld op basis van de agenda van de Assemblee en de Tweede Kamer wordt zoals gebruikelijk voorafgaand aan de Assemblee over de Nederlandse inzet en afvaardiging geïnformeerd. De afvaardiging reist altijd met reguliere lijntoestellen naar Montréal.