

Vergaderjaar 2022–2023

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 456

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 25 januari 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 31 oktober 2022 over de overschrijdingskansen handhavingspunten Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 445).

De vragen en opmerkingen zijn op 24 november 2022 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 20 januari 2023 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
T. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reactie van de bewindspersoon

Vragen en opmerkingen van de VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie willen weten in hoeverre de regionale luchthavens Groningen Airport Eelde, Maastricht Aachen Airport en Airport Weeze kunnen helpen om vluchten van Schiphol over te nemen en overschrijdingskansen op Schiphol omlaag te brengen.

Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport dienen primair het belang van de regio en kunnen indirect ondersteunend zijn aan Schiphol. Zoals in eerdere commissiedebatten Luchtvaart is aangegeven is er voor deze luchthavens geen rol als overloopluchthaven. Eventuele verplaatsing van verkeer binnen de vergunning is uiteraard wel een mogelijkheid. Dit is echter aan de luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen. De overheid heeft geen zeggenschap over Airport Weeze; dit betreft een buitenlandse luchthaven.

Deze leden willen hierbij weten in hoeverre Lelystad Airport in de toekomst ook kan helpen.

In de Luchtvaartnota 2020–2050¹ is opgenomen dat opening van Lelystad Airport kan bijdragen aan het waarborgen van de netwerkqualiteit op Schiphol. Hierdoor ontstaat op Schiphol ruimte voor de ontwikkeling van nieuwe bestemmingen en/of het frequenter bedienen van bestaande bestemmingen die van belang zijn voor goede verbondenheid. De verkeersverdelingsregel die is goedgekeurd door de Europese Commissie zal hierbij luchtvaartmaatschappijen stimuleren om hun niet-netwerkgebonden vluchten te verplaatsen van Schiphol naar Lelystad Airport. Zoals aangegeven in de Hoofdlijnenbrief Schiphol² kan besluitvorming over Lelystad Airport niet eerder dan medio 2024 plaatsvinden, aangezien de luchthaven moet beschikken over een stikstofvergunning in de zin van de Wet natuurbescherming (Wnb-vergunning) en de laagvlieg-routes moeten kunnen worden opgelost.

De leden van de VVD-fractie willen weten wat de stand van zaken is van de motie van het lid Koerhuis c.s. om vakantievluchten van Schiphol te laten overnemen door Groningen Airport Eelde en Maastricht-Aachen Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 941) en de motie van het lid Koerhuis c.s. om de continuïteit van Groningen Airport Eelde te waarborgen (Kamerstuk 3 1936, nr. 915)?

Met de moties van het lid Koerhuis c.s. heeft de Kamer voor Maastricht-Aachen Airport (MAA) en Groningen Airport Eelde (GAE) om inzet vanuit het Rijk gevraagd om de samenwerking tussen de luchthavens verder te bevorderen. Het ministerie heeft in dit kader deelgenomen aan gesprekken tussen de Royal Schiphol Group (RSG), de betreffende regionale luchthavens en hun aandeelhouders. Voor MAA hebben de gesprekken geleid tot een principeakkoord tussen RSG, MAA en de provincie Limburg met als uitkomst dat RSG een belang neemt in MAA.

Voor GAE lopen de gesprekken tussen RSG en GAE nog. Door RSG en GAE is aangegeven dat de mogelijkheden voor strategische samenwerking worden verkend. Daarbij geldt wel dat, zoals aangegeven in de Kamerbrief van 31 mei jl.³, het primair aan de luchthaven en haar

¹ Kamerstuk 31 936, nr. 820

² Kamerstuk 29 665, nr. 432

³ Kamerstuk 31 936, nr. 939

aandeelhouders is om in samenwerking met de regio de toekomst te bepalen. Het past niet binnen het luchtvaartbeleid om vanuit het Rijk bijdragen te doen voor de exploitatie of instandhouding van regionale luchthavens. Wel blijft het Rijk de samenwerking tussen luchthavens ondersteunen, bijvoorbeeld door de inzet van kennis en expertise en waar het waar mogelijk wegnemen van eventuele belemmeringen in wet- en regelgeving.

Vragen en opmerkingen van de D66-fractie

De leden van de D66-fractie lezen in de uiteenzetting van de Minister dat met vlootvernieuwing 450.000–465.000 vliegbewegingen kunnen worden afgehandeld. Deze leden kennen het advies van de heer Alders waarin wordt geconcludeerd dat een stelsel dat uitgaat van handhavingspunten en het verdelen van geluidswinst door vlootvernieuwing tussen de omgeving en de luchtvaartsector wordt bestempeld als complex en weinig inzichtelijk. Zij willen hierbij benadrukken dat de heer Alders aangeeft dat groei als gevolg van geluidswinst resulteert in het toenemen van overlast. Kan de Minister hierop reflecteren? Kan de Minister toezeggen een maximaal aantal vliegbewegingen juridisch vast te leggen, bijvoorbeeld in de Wet Luchtvaart of het Luchthavenverkeerbesluit (LVB), zodat groei als gevolg van geluidswinst niet meer kan plaatsvinden? Zo nee, waarom kiest de Minister hier niet voor? Deze leden vinden het onwenselijk wanneer er uiteindelijk weer wordt toegewerkt naar een systeem waar groei wordt gegeven aan de luchtvaartsector als gevolg van stillere vliegtuigen, omdat het leidt tot meer overlast volgens het advies van Alders.

Zoals aangegeven in de Hoofdlijnenbrief Schiphol en in de beantwoording van het Schriftelijk Overleg Hoofdlijnenbrief Schiphol⁴ is het kabinet voornemens het maximumaantal vliegtuigbewegingen van 440.000 per jaar vast te leggen in een gewijzigd Luchthavenverkeerbesluit (LVB). Het kabinet wil in de toekomst in lijn met de Luchtvaartnota 2020–2050 sturen op de voortdurende vermindering van negatieve externe effecten van de luchtvaart. Hierbij zullen voor de normstelling de milieueffecten van het maximum van 440.000 vliegtuigbewegingen als bovengrens worden gehanteerd. Hiermee wordt voorkomen dat een toename van overlast ontstaat als gevolg van geluidswinst. Binnen de normstelling is deels ruimte voor ontwikkeling van de luchtvaartsector, maar dit moet ook nadrukkelijk ten goede komen aan de omgeving.

De leden van de D66-fractie zijn benieuwd naar de handhaving van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op het overschrijden van de geluidsruijme. Zij horen geluiden en zien metingen waaruit gesuggereerd kan worden dat specifieke geluidsnormen worden overschreden. Dit leidt tot grote overlast, slaapverstoring en gezondheidsproblemen bij omwonenden. Deze leden lezen dat de daadwerkelijke handhaving van de geluidsruijme achteraf plaatsvindt en dat de ILT hierop kan handhaven. Deze leden vragen of de Minister uiteen kan zetten op welke handhavingspunten de ILT heeft gehandhaafd. Wat is hier vervolgens mee gedaan?

Sinds 2015 gedooft de ILT geluidsoverschrijdingen bij handhavingspunten wanneer de overschrijding te verklaren is door het vliegen volgens de regels voor strikt preferentieel baangebruik uit het Nieuwe Normen en Handhavingsstelsel (NNHS). Dit is het zogenaamde «anticiperend handhaven» waarvan in de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni is aangegeven dat dit zal worden beëindigd per 1 november 2023. Na

⁴ Kamerstuk 29 665, nr. 440

beëindiging van het anticiperend handhaven kan de ILT handhaven bij overschrijding van een grenswaarde bij een handhavingspunt.

De afgelopen jaren waren de overschrijdingen bij handhavingspunten vrijwel allemaal te verklaren vanuit het vliegen volgens het NNHS. De ILT heeft daarom in deze gevallen niet handhavend opgetreden. In 2022 heeft de ILT wel handhavend opgetreden vanwege de overschrijding van de grenswaarde in handhavingspunt 20 in 2021, aangezien deze overschrijding niet was te verklaren vanuit het vliegen volgens het NNHS. De ILT heeft een maatregel opgelegd aan Schiphol en LVNL om te voorkomen dat in het lopende jaar (2022) een overschrijding plaatsvindt op het betreffende handhavingspunt.

Wat gebeurt er met metingen van omwonenden die aankarten dat gemiddelde geluidsnormen worden overschreden?

Er zijn meerdere meetnetten voor geluid rondom Schiphol, in beheer bij verschillende belanghebbende partijen, zoals NOMOS, Luistervink (Sensornet) en de Explain app. Dergelijke meetsystemen kunnen niet gebruikt worden voor handhaving van wettelijke geluidgrenzen. Voor handhaving geldt dat de bepaling van de geluidbelasting transparant en eenduidig moet zijn en gelijkwaardig aan de wijze waarop eerder ook de grenswaarden zijn vastgesteld (op grond van een prognose). Dat kan alleen op basis van berekening. Bij metingen in de bebouwde omgeving geldt daarnaast dat vaak ook andere factoren de meting beïnvloeden, zoals de opstelling van het meetpunt (reflectie en afscherming van geluid) en de omgeving waarbij ook geluid van andere bronnen kan worden meegenomen. Geluidmetingen hebben als belangrijkste doel het informeren over geluid van vliegverkeer, bijvoorbeeld over vlootontwikkelingen door de jaren en specifiek over piekbelasting van vliegverkeer in de woonomgeving. Omwonenden kunnen op grond van metingen bijvoorbeeld ook aangeven dat een gerealiseerde geluidbelasting in een handhavingspunt niet juist is.

De jaarlijks gerealiseerde geluidbelasting bij handhavingspunten wordt door Schiphol berekend op basis van een wettelijk rekenvoorschrift met gegevens over het werkelijke vliegverkeer (geluid- en prestatiegegevens, radartracks, werkelijke start- en naderingsprocedures). Dit wettelijk rekenvoorschrift is nodig om prognoses te kunnen maken van de verwachte geluidbelasting in een volgend gebruiksjaar en om die te kunnen handhaven op grond van het gerealiseerd vliegverkeer. Dat kan niet met geluidmetingen. De zo berekende geluidbelasting kan vergeleken worden met de gemeten geluidbelasting. Indien daar aanleiding toe is worden mogelijke verklaringen voor de verschillen geanalyseerd.

Zie bijvoorbeeld het rapport «Trendvalidatie van Doc29 berekeningen» (NLR-CR-2017-371), eerder toegestuurd aan de Kamer.⁵ In dat onderzoek heeft onderzoeksbureau NLR in opdracht van het ministerie, trends in de berekende geluidbelasting ten gevolge van vliegverkeer gevalideerd is met trends in de geluidbelasting op basis van metingen. Tevens wordt de Kamer periodiek geïnformeerd over de voortgang van de Programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid» (PAMV). In dit verband is vorig jaar nog gemeld dat ten behoeve van een goede informatievoorziening over vliegtuiggeluid de website www.vliegtuiggeluid.nl is gerealiseerd.⁶ Op die website is onder meer een animatie beschikbaar gemaakt waarmee uitleg wordt gegeven over meten en berekenen van vliegtuiggeluid.

⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 518

⁶ Kamerstuk 31 936, nr. 984

Ook wordt onderzoek gedaan naar verschillen tussen meten en rekenen. Zo is door NLR in 2017 onderzoek uitgevoerd naar trends tussen de met het nieuwe internationaal geharmoniseerde rekenmodel Doc29 berekende geluidbelasting en daadwerkelijke metingen van de geluidbelasting van het vliegverkeer (rapport NLR-CR-2017-371). Op de website Vliegtuiggeluid.nl wordt praktische informatie gegeven over meten en berekenen van vliegtuiggeluid, waaronder de onderzoeksinitiatieven van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en wetgevingsaspecten.

De leden van de D66-fractie lezen in antwoorden van de Minister op eerder gestelde vragen dat het bij de ontwikkeling van een nieuw systeem met milieunormen belangrijk is dat er in elk geval kan worden gestuurd op afname van geluid en dat het systeem mogelijkheden moet bevatten om aanvullende (hinder)indicatoren in te zetten, zodat het stelsel zo goed mogelijk aansluit bij de ervaren hinder van omwonenden.⁷ Deze leden weten dat geluidsoverlast in de nacht extra zwaar weegt op omwonenden en dat dit ook ernstige gezondheidsrisico's door slaapverstoring met zich meebrengt. Is de Minister het met deze leden eens dat er kritisch moet worden gekeken naar de geluidsbelasting van nachtvluchten, aangezien hij wil inzetten op een stelsel dat zo goed mogelijk aansluit bij de ervaren hinder van omwonenden?

Hinder en slaapverstoring als gevolg van nachtvluchten zijn in de Luchtvaartnota geïdentificeerd als belangrijke elementen om te betrekken in het toekomstig beleid ten aanzien van vliegtuiggeluid. De geluidbelasting als gevolg van nachtvluchten wordt daarom betrokken bij de ontwikkeling van het nieuwe stelsel ten behoeve van vliegtuiggeluid.

Is de Minister voornemens om met het huidige krimpbesluit ook de nachtvluchten naar rato mee te nemen? Zo nee, waarom gebeurt dit niet? De Minister gaf namelijk zelf ook aan dat het beperken van het nachtvolume kan bijdragen aan het reduceren van geluidsbelasting. Hij onderzoekt dit. Hoe staat het met dit onderzoek?

Zoals ook aangegeven in de beantwoording van het Schriftelijk Overleg Hoofdlijnenbrief Schiphol geldt voor de nachtvluchten dat het kabinet vasthoudt aan het maximum van 29.000 nachtvluchten, conform het voornemen uit de Luchtvaartnota 2020–2050. Een verdere reductie van het aantal nachtvluchten is mede afhankelijk van de opening en ontwikkeling van Lelystad Airport, verdere ontwikkeling van Schiphol en de substitutie van vliegverkeer door treinen. De verdere uitwerking van de reductie moet ook in het licht van de ontwikkeling van een nieuw normenstelsel worden gezien.

Zoals aangekondigd in de Luchtvaartnota 2020–2050 is het van belang om inzicht te krijgen in de meerwaarde van een (gedeeltelijke) nachtsluiting van Schiphol. Hiernaar wordt in opdracht van IenW onderzoek gedaan. Dit onderzoek bestaat uit grofweg twee componenten: de operationele effecten van een aantal scenario's van (gedeeltelijke) nachtsluiting en de effecten op de geluidsbelasting en hinder. Bij het formuleren van de vraagspecificatie is het ministerie bijgestaan door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). Het onderzoek start in het eerste kwartaal van 2023. De Kamer zal op de hoogte worden gehouden van de resultaten.

De leden van de D66-fractie zijn ten slotte benieuwd hoe het staat met het onderzoek dat de Minister voornemens was uit te voeren betreffende de vraag of en hoe de individuele rechtsbescherming in het vigerende stelsel

⁷ Antwoorden op de vragen van het lid Boucke (D66) inzake de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022, pagina 4 (Aanhangsel Handelingen II 2021/22, nr. 4027).

met handhavingspunten, in het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) en in een toekomstig normenstelsel voldoende is of kan worden geborgd. Kan de Minister uiteenzetten wat de planning van dit onderzoek is? Wordt hierbij rekening gehouden met een zwaardere belasting van geluid in de nachtperiode?

Het onderzoek naar mogelijkheden om meer individuele bescherming te bieden tegen geluidbelasting als gevolg van de luchtvaart, is in december 2022 van start gegaan. Naar verwachting zal het onderzoek in het tweede kwartaal van 2023 worden opgeleverd en aan de Kamer worden aangeboden. Door middel van de periodieke voortgangsbrieven over het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol wordt de Kamer op de hoogte gehouden van de vorderingen. Het onderzoek bevat geen specifieke vraagstelling over geluidbelasting in de nacht, dat onderwerp wordt betrokken bij het hierboven genoemde onderzoek naar mogelijke gedeeltelijke nachtsluiting.

Vragen en opmerkingen van de GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie begrijpen uit de brief van 31 oktober jl. dat ervoor is gekozen om een overschrijdingskans van de geluidsnormen van 20% aan te houden en te vergunnen, om zo legaal 440.000 vluchten te kunnen afhandelen. Met gemiddeld eens in de vijf jaar afwijkend weer moet die overschrijdingskans van 20% worden ingebouwd, om 440.000 vluchten te kunnen afhandelen. Een kleinere, redelijkere overschrijdingskans van bijvoorbeeld 10% geeft mogelijk onvergonde overschrijdingen bij handhavingspunten bij 440.000 vluchten. Deze leden begrijpen en accepteren de logica van deze uitleg. De leden van de GroenLinks-fractie stellen wel vast dat alle parameters in dit construct, met uitzondering van het weer, een keuze zijn. Een politieke keuze. De Minister stelt in zijn brief zelf: de keuze voor een overschrijdingskans van 10% zorgt ervoor dat er een lager aantal vliegtuigbewegingen past binnen de referentiesituatie. We kunnen dus zonder meer de veel redelijkere 10% overschrijdingskans aanhouden, of nog lager, maar dan passen die door de Minister gewenste 440.000 vliegbewegingen niet meer. Klopt dit? We zouden ook een aantal vliegbewegingen kunnen vergunnen dat óók in jaren met zeer afwijkend windpatroon past binnen de geluidsruimte op alle handhavingspunten. Klopt dit?

Overschrijdingskansen worden alleen gebruikt voor een inschatting vooraf van het aantal vliegtuigbewegingen dat past binnen de handhavingspunten. Bij de werkelijke realisatie mag geen van de handhavingspunten overschreden worden. Indien dat wel gebeurt kan de ILT handhavend optreden.

Een lagere overschrijdingskans hanteren heeft als gevolg dat een lager verkeersvolume wordt ingeschat binnen de grenswaarden in handhavingspunten dan bij een hogere overschrijdingskans. De theoretische kans op overschrijding van een grenswaarde in een handhavingspunt is bij 10% eens in de tien jaar en bij 20% eens in de vijf jaar. Er is niet aangegeven dat ervoor is gekozen om een overschrijdingskans van de geluidsnormen van 20% aan te houden en te vergunnen, om zo legaal 440.000 vluchten te kunnen afhandelen. Dit wordt toegelicht in de Kamerbrief overschrijdingskansen handhavingspunten Schiphol⁸. De genoemde 20% komt uit het rapport van To70, waarin een inschatting is gegeven van een bandbreedte voor het aantal vliegtuigbewegingen dat past binnen het stelsel van handhavingspunten van het LVB 2008 als het anticiperend handhaven wordt beëindigd.

⁸ Kamerstuk 29 665, nr. 445.

De leden van de GroenLinks-fractie lezen in het rapport van To70: «Wij veronderstellen dat een overschrijdingskans van maximaal 20% acceptabel is waarbij de overschrijdingen deels verklaard kunnen worden vanuit buitengewone meteorologische omstandigheden (de «meteoclausule».)» Waarop is de stelling dat dit acceptabel is, gebaseerd? Voor wie is dit acceptabel? Voor de Minister? De omwonenden? De rechter?

Het stelsel van handhavingspunten staat geen overschrijdingen van de grenswaarden in de handhavingspunten toe. In het geval dat er toch sprake is van een overschrijding is het aan de ILT om te besluiten hoe zij hierop wil handhaven, zodat deze overschrijding in een volgend gebruiksjaar niet meer voorkomt. De genoemde 20% is door To70 gehanteerd om een inschatting te kunnen maken van het aantal vliegtuigbewegingen dat past binnen het stelsel van handhavingspunten van het LVB 2008. Uit ervaring blijkt dat een overschrijdingskans van 20%, overeenkomend met eens in de vijf jaar, een goed uitgangspunt is om vooraf een realistisch en handhaafbaar maximaal jaarvolume te bepalen dat past binnen de grenswaarden. Daarnaast geldt dat deze overschrijdingskans ook al als uitgangspunt was gehanteerd bij het afleiden van de eerder bij de Planologische Kernbeslissing Schiphol gehanteerde formule voor het bepalen van de zogenaamde meteomarge per baan. Als een hogere overschrijdingskans wordt gehanteerd, wordt het aantal vliegtuigbewegingen hoger ingeschat. De kans op een overschrijding neemt dan toe, als ook de kans dat de sector gedurende het jaar moet ingrijpen om een daadwerkelijke overschrijding in de handhavingspunten te voorkomen. Als een lagere overschrijdingskans wordt gehanteerd, wordt het maximaal mogelijke aantal vliegtuigbewegingen lager ingeschat. Aan de inschatting van To70 kunnen geen rechten worden ontleend hoeveel vliegtuigen er daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden. Uiteindelijk is de sector verantwoordelijk voor het plannen, accommoderen en afhandelen van verkeer binnen de grenswaarden in de handhavingspunten.

En als we de kans op «buitengewone meteorologische omstandigheden» statistisch kunnen voorspellen, dan kunnen we die toch ook zo vergunnen door hiermee rekening te houden bij het vaststellen van het maximale aantal vliegbewegingen? En hoe buitengewoon is iets wat eens in de vijf jaar voorkomt? Niet als incident, maar als gemiddelde?

Het stelsel van handhavingspunten beschouwt eens in de vijf jaar niet als buitengewoon. De sector moet in haar capaciteitsplanning rekening moeten houden met de milieunormen (de harde grenswaarden in handhavingspunten). De sector wordt daarmee gedwongen om een realistisch verkeersvolume in te plannen en rekening te houden met sturingsmaatregelen gedurende het jaar om overschrijdingen te voorkomen. De kans op sturingsmaatregelen neemt af naarmate het verkeersvolume afneemt.

De leden van de GroenLinks-fractie zouden graag van de Minister willen horen hoeveel vluchten veilig en zonder kans op overschrijding van de geluidsruimte, afgehandeld kunnen worden op Schiphol. De leden van de GroenLinks-fractie zouden graag van de Minister willen horen hoeveel vluchten veilig en met 10% kans op overschrijding van de geluidsruimte, afgehandeld kunnen worden op Schiphol.

Zoals hierboven aangegeven maakt de inschatting vooraf geen verschil voor wat er bij de werkelijke realisatie past binnen de handhavingspunten. Vast staat dat de handhavingspunten niet overschreden mogen worden. Het is uiteindelijk aan Schiphol om in de capaciteitsdeclaratie aan te geven wat de beschikbare capaciteit is, rekening houdend met operationele, technische en milieubeperkingen.

De leden van de GroenLinks-fractie willen graag van de Minister weten waarom er niet voor is gekozen Schiphol te laten krimpen tot het aantal vliegbewegingen dat altijd past binnen de wettelijke geluidsruimte en waarom (het politieke waarom, niet het meteorologische waarom) hij voornemens is Schiphol een vergunning te geven voor het overtreden van de geluidsnormen.

Het kabinetsbesluit van 24 juni jl. is genomen om een nieuwe balans te creëren tussen de belangen van de omwonenden van Schiphol en het belang van de internationale bereikbaarheid. De eerste stap in de effectuering van dit kabinetsbesluit is het beëindigen van het anticiperend handhaven met ingang van het winterseizoen 2023/24. Hierdoor wordt het LVB 2008 weer van toepassing. In dit LVB wordt uitgegaan van grenswaarden in de handhavingspunten voor de geluidbelasting waar de ILT op kan handhaven.

Conform het kabinetsbesluit wordt middels een ministeriële regeling vastgehouden aan strikt preferentieel baangebruik. Zo kunnen de start- en landingsbanen worden ingezet met zo min mogelijk hinder voor de omgeving. Bij de uitwerking van de concept-regeling om de regels voor strikt preferentieel baangebruik te kunnen continueren zal worden gezien of een aanpassing van de grenswaarden in handhavingspunten noodzakelijk is.

Wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft moeten economische activiteiten altijd passen binnen de milieu en veiligheidsregels. Dat kan zo maar betekenen dat dat beperkingen oplevert voor een economische activiteit. In dat geval moeten we inderdaad die activiteit beperken of mitigerende maatregelen nemen voor het milieu, overlast gezondheid of veiligheid. Het kan nooit de bedoeling zijn om redelijk voorspelbare overschrijdingen te legaliseren met een arbitraire marge. We hebben die grenswaarden immers niet voor niets ingesteld. Deelt de Minister deze opvatting?

De grenswaarden in de handhavingspunten mogen niet overschreden worden. De luchthavenexploitant moet daar rekening mee houden bij de vaststelling van de capaciteitsdeclaratie. Wanneer dit wel gebeurt kan er worden gehandhaafd door de ILT. Tevens moet de sector gedurende het jaar tijdig ingrijpen met sturingsmaatregelen als blijkt dat een overschrijding dreigt. In de prognose om te bezien wat voor volume er past binnen handhavingspunten wordt de term «overschrijdingskans» gebruikt. Dit heeft echter niets te maken met het daadwerkelijke legaliseren van een kans op overschrijding. Anders gezegd: de term overschrijdingskans gaat niet over het toestaan van een overschrijding.

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de wens voor 440.000 vliegbewegingen voortkomt uit een onderzoek dat zowel door Stichting Economisch Onderzoek (SEO) als CE Delft flink is bekritiseerd: «arbitrair» en «sterk eenzijdig». Wat is met deze kritiek gedaan?

In de Hoofdlijnenbrief Schiphol is uiteengezet hoe het kabinet na een weging van verschillende publieke belangen is gekomen tot het besluit om de capaciteit op Schiphol de komende jaren te reduceren naar 440.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Dit besluit komt niet voort uit een «wens» op basis van het onderzoek, de bestemmingenanalyse, waarnaar in de vraag verwezen wordt.

In de bestemmingenanalyse is onderzocht hoeveel vliegtuigbewegingen per jaar op Schiphol nodig zijn om de komende jaren een adequate verbondenheid met de voor Nederland belangrijke bestemmingen te kunnen behouden. Deze analyse is voorgelegd aan onafhankelijke externe

partijen die op verzoek van het ministerie notities hebben opgesteld ten behoeve van een gezamenlijke bespreking van de analyse en de bevindingen van de reviewers. Van dit overleg is een verslag opgesteld waarin wordt ingegaan op de opmerkingen en vragen van de reviewers. De externe partijen hebben aangegeven zich te kunnen vinden in dit verslag en dat zij de conclusies in dit verslag onderschrijven. Het verslag is als bijlage 3b bij de Hoofdlijnenbrief Schiphol meegestuurd. Dat de reviewers het verslag en de conclusies daarin onderschrijven, geeft houvast dat de bestemmingsanalyse, binnen een context van onzekerheid die niet helemaal kan worden weggenomen, voldoende robuust is.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen de Minister of hij het met hen eens is dat de wens van het kabinet om Schiphol zó groot te laten zijn dat we «aansluiting houden met (concurrerende) hub-luchthavens in Europa en het Midden-Oosten», een politieke wens is, die ondergeschikt is aan de wettelijke normen waarbinnen Schiphol mag en moet functioneren.

Schiphol moet zich net als iedereen in dit land houden aan de wet- en regelgeving. Het kabinet vindt het van belang dat er binnen deze wettelijke kaders, conform de Luchtvaartnota 2020–2050, wordt gezorgd voor een goede verbondenheid met de bestemmingen die voor Nederland van belang zijn.

De leden van de GroenLinks-fractie viel op dat de onderzoeksvraag aan To70 betrekking had op het aantal vliegbewegingen binnen de milieuruimte van het huidige LVB. Het onderzoek van To70 beperkt zich vervolgens tot de geluidsruimte, terwijl andere milieufactoren mogelijk knellender en dus bepalender voor de maximale omvang zijn. Wat is hier de reden voor?

To70 heeft onderzoek gedaan naar het aantal vliegtuigbewegingen dat mogelijk is binnen de grenzen in het vigerende LVB voor geluid en niet getoetst aan de grenzen in het LVB aan de overige milieuparameters, emissie van stoffen en externe veiligheid. De reden is dat de grenzen aan geluid het meest knellend zijn. Andere milieueffecten, zoals de depositie van stikstof afkomstig van vliegtuigmotoren in Natura 2000 gebieden of de lokale luchtkwaliteit, zijn mogelijk ook beperkend voor de gebruiksruimte van het vliegverkeer, maar zijn niet meegenomen in dit onderzoek. Ze vallen onder andere wet- en regelgeving en zijn daarom niet in het LVB opgenomen.

Is in de huidige tijd stikstof niet juist een relevante onderzoeksvraag, of CO₂? Mag er überhaupt gevlogen worden, als er geen LVB ligt waar een degelijke natuurtoets aan ten grondslag ligt? Deze leden willen graag weten hoeveel vliegbewegingen Schiphol maximaal mag uitvoeren op basis van de in het nu geldende LVB vergunde stikstofruimte.

Zoals in het Verslag van het schriftelijk overleg Hoofdlijnenbrief Schiphol aangegeven is er een rechtsgeldig LVB.⁹ De laatste wijziging is in 2008 vastgesteld nadat de daarvoor voorgeschreven wettelijke procedures volledig zijn doorlopen. Andere milieugrenzen dan geluid in het LVB 2008 (emissies van stoffen en externe veiligheid) zijn niet knellend. Schiphol dient ook te beschikken over een natuurvergunning. De noodzakelijke procedure hiervoor wordt momenteel doorlopen. Daarnaast wordt er gewerkt aan het beperken van CO₂ uitstoot o.a. door het instellen van een CO₂ plafond, maar op dit moment is daarvoor geen meer knellende grens vastgesteld dan rond geluid geldt.

⁹ Kamerstuk 29 665, nr. 440

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de studie van To70 constateert dat niet overal overschrijding van de geluidsnormen dreigt. Sterker nog, hier en daar is «ongebruikte ruimte». Deze leden willen graag weten of de Minister van plan is deze «ruimte» te gebruiken. Is er in de ogen van de Minister sprake van onderbenutting als er ergens minder dan de maximaal toegestane herrie en overlast is? Moet elke decibel worden opgemaakt?

Het kabinet wil overstappen op sturen op normen en in lijn met de Luchtvaartnota 2020–2050 op de voortdurende vermindering van negatieve externe effecten. Een reductie van geluidbelasting moet daarbij nadrukkelijk ook ten goede komen aan de omgeving. Het is dus zeker niet zo dat «elke decibel moet worden opgemaakt». In 2008 werd over het systeem met grenswaarden in handhavingspunten in het Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn al geconstateerd: «Totdat het nieuwe normen- en handavingsstelsel wettelijk is ingevoerd, geldt het kader van het huidige normen- en handavingsstelsel». Dit stelsel vraagt om een periodieke actualisatie (eens in de drie à vier jaar) van met name de grenswaarden in de handhavingspunten, ongeacht het gerealiseerde jaarvolume. Een regelmatige actualisatie van grenswaarden in handhavingspunten om de verdeling van de geluidruimte (binnen de criteria voor gelijkwaardige bescherming van de omgeving) beter aan te laten sluiten op de actuele operatie op de luchthaven is daarmee onderdeel van het systeem. De grenswaarden uit het LVB zijn in het verleden volgens deze systematiek geactualiseerd, voor het laatst in 2010.

In de beantwoording van het schriftelijk overleg Hoofdlijnenbrief Schiphol is aangegeven dat wordt bezien of actualisatie van de grenswaarden nodig is bij de uitwerking van de ministeriële regeling (experimenteerregeling). Deze regeling is nodig om de regels voor strikt preferentieel baangebruik zoveel als mogelijk te kunnen continueren wanneer per november van dit jaar het anticiperend handhaven wordt beëindigd. Hierbij wordt teruggevallen op het stelsel met handhavingspunten van het vigerende LVB met grenswaarden die voor het laatst in 2010 zijn gewijzigd. In 2010 is een experiment met het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) gestart. Aangenomen werd dat het systeem met grenswaarden niet meer gebruikt zou worden na wettelijke invoering van het NNHS. Er werd immers anticiperend op invoering van het NNHS gehandhaafd. Sinds 2010 zijn wel veel maatregelen doorgevoerd (voornamelijk in het kader van bevordering van de veiligheid en hinderbeperking, bijvoorbeeld aangepaste vaste bochtstralen in de vertrekroutes vanaf de Kaagbaan die op verzoek van de omgeving zijn geïmplementeerd en wijziging in het baangebruik als gevolg van de aanscherping van zichtlimieten ter bevordering van de veiligheid) die leiden tot een andere verdeling en belasting van geluid in de handhavingspunten. Omdat erop werd gerekend dat de grenswaarden in de handhavingspunten niet meer zouden worden gebruikt na de invoering van het NNHS, zijn er echter na 2010 geen wijzigingen in de grenswaarden doorgevoerd, terwijl de ontwikkelingen normaliter wel zouden hebben geleid tot aanpassingen. Hierdoor is sprake van verouderde grenswaarden. Nu de handhavingspunten weer zullen worden gebruikt, is het noodzakelijk dat de grenswaarden worden geactualiseerd om strikt preferentieel baangebruik mogelijk te blijven maken en de getroffen veiligheidsmaatregelen en hinderbeperkende maatregelen te behouden. De verdeling van geluidruimte over de handhavingspunten sluit daardoor beter aan bij de huidige operationele praktijk, waardoor de maatregelen ten aanzien van hinderbeperking en veiligheid kunnen worden voortgezet. De experimenteerregeling met de geactualiseerde grenswaarden wordt op korte termijn in een internetconsultatie voorgelegd voordat deze

definitief kan worden vastgesteld. Door de gewijzigde verdeling over de handhavingspunten bevatten de te wijzigen grenswaarden zowel ophogingen als verlagingen van de grenswaarden ten opzichte van de grenswaarden uit het LVB 2008. Hierbij geldt dat ook ophogingen naar verwachting niet zullen leiden tot een toename van de lokale geluidsbelasting ten opzichte van de realisatie in het gebruiksjaar 2019 (pre-COVID).

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat in de milieueffectrapportages (MER's) voor de Luchtvaartnota en het programma Luchtruimherziening en de adviezen van de Commissie voor de m.e.r. de trend van een stijgende NO_x-emissie per vliegbeweging algemeen wordt erkend. Immers, het streven naar een hogere brandstofefficiëntie leidt tot een hogere compressie, hogere temperaturen en dit leidt tot meer NO_x. In de hoofdlijnenbrief en de onderliggende studies wordt hier echter geen rekening mee gehouden. Deze leden zijn benieuwd waarom niet. Kan de Minister de Kamer voorzien van aangepaste studies die hier rekening mee houden, alsmede met de beperkingen die voortvloeien uit de beschikbare stikstofruimte voor Schiphol en de opdracht voor 50% emissiereductie voor de mobiliteitssector?

Het klopt dat nieuwe schonere vliegtuigmotoren met een hogere brandstofefficiëntie kan leiden tot meer NO_x. Echter, de hoeveelheid NO_x per vlucht is niet de enige factor die een rol speelt. In de planMER voor de luchtvaartnota is ook geschreven: «Doordat verwacht wordt dat de achtergrondconcentraties van NO_x en fijnstof in de toekomst zullen dalen, is de verwachting dat de luchtkwaliteit ook in de omgeving van luchthavens zal verbeteren, zelfs als de uitstoot van de luchtvaart meer NO_x en fijnstof zou uitstoten.» De Hoofdlijnenbrief Schiphol richt zich in eerste instantie op een afname van het aantal vluchten naar 440.000 vliegtuigbewegingen. De milieuitstoot van dit aantal vliegtuigbewegingen wordt vervolgens gebruikt als bovengrens voor het nieuwe te ontwikkelen normenstelsel. Daarnaast is Schiphol bezig met het aanvragen van de natuurvergunning. In de natuurvergunning wordt er een bovengrens gesteld aan de hoeveelheid stikstofdepositie die Schiphol mag veroorzaken in stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. Schiphol kan dus niet zomaar meer stikstof emitteren, aangezien dit ook leidt tot meer depositie.

Minder vliegtuigbewegingen leiden in beginsel tot minder emissies. Dit is echter wel afhankelijk van het type vliegtuigen dat wordt ingezet en de wijze waarop wordt gevlogen. Het Ministerie van IenW laat daarom voor verschillende scenario's in kaart brengen wat de effecten van de capaciteitsreductie zijn op de emissies van verschillende stoffen. In de eerste helft van 2023 verwacht het Ministerie van LNV met reductiedoelstellingen voor alle sectoren te komen, ook voor de mobiliteitssector. Zowel met deze studie als de reductiedoelstelling zal rekening gehouden worden in het nieuwe normenstelsel. Er komen geen aangepaste versies van de reeds uitgevoerde studies.

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de Kamer zich onlangs in een motie heeft uitgesproken tegen de uitwisseling van NO_x en NH₃ (Kamerstuk 30 252, nr. 58). Uitvoering van deze motie heeft volgens deze leden tot gevolg dat het opkopen van veehouderijen voor hun ammoniakemissies om die als NO_x-depositie aan Schiphol te geven, niet meer mogelijk is. De Minister gaf ook eerder aan dat niet hij maar Schiphol zelf op zoek moet naar stikstofruimte. Zal deze dan worden ingekocht bij industriële bedrijven? Of zal Schiphol moeten krimpen, waardoor ook kan worden voldaan aan de geluidsnormen zonder risico op overschrijding?

Het kabinet wil zorgen voor meer regie op extern salderen. De Minister voor Nens heeft in haar Kamerbrief van 25 november jl. (Kamerstukken

34 682 en 35 334, nr. 108) aangegeven in voorjaar 2023 met nieuw beleid voor prioritering uitgifte stikstofruimte te komen. Daar kan ik nu niet op vooruitlopen.

De leden van de GroenLinks-fractie lezen in de plan-MER dat de luchtvaart gemiddeld met 1% per jaar stiller wordt door technische innovaties, waaronder elektrisch vliegen. Maar voor het To70-onderzoek is uitgegaan van 100% elektrisch vliegen tot 500 km per 2050. Deze leden hebben hier twee vragen over. Waarom gaat het ministerie uit van andere aannames dan de Commissie voor de m.e.r. of bijvoorbeeld de wetenschappers die onlangs nog de Tweede Kamer hebben bijgepraat in een technische briefing? Gezien de levensduur van vliegtuigen en de extreem trage innovatiesnelheid is dit toch niet realistisch? Ook willen deze leden weten waarom de Minister, gezien de schaarse milieuruimte, Schiphol tot in en voorbij 2050 nog zou willen inzetten voor vluchten tot 500 km.

In de plan-MER wordt uitgegaan van een afname van geluidproductie met ruim 1% per jaar door onder andere de introductie van stillere motoren, aerodynamische verbeteringen en elektrisch vliegen. Dit betreft een algemene innovatietrend voor alle vliegtuigen en alle vluchten binnen Europa.

In de Luchtvaartnota streeft het kabinet naar 100% elektrisch vliegen tot 500 km per 2050. Dit betreft een radicale innovatie voor een specifiek deel van de vliegtuigen en vluchten (binnen Europa).

Op 19 december jl. heeft de Kamer een update ontvangen inzake het Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen (AHEV), waarin de stand van zaken en ontwikkelingen worden weergegeven.¹⁰ Ook is de haalbaarheid van hybride elektrisch vliegen onderzocht. Uit deze update blijkt dat de ontwikkelingen rondom hybride elektrisch vliegen positief zijn, maar dat er tegelijkertijd ook nog flinke uitdagingen liggen.

Vanuit het ministerie blijven we inzetten op het verbeteren van het vervoerproduct per spoor als alternatief voor het vliegtuig op korte afstanden. Daar waar de trein een rol kan spelen voor de aanvoer van reizigers voor (intercontinentale) vluchten wordt ingezet op een air-rail product. Zo zet het ministerie in het kader van de Actieagenda Trein en Luchtvaart in op het aantrekkelijker maken van de trein ten opzichte van het vliegtuig op zes Europese bestemmingen. Echter, op veel andere bestemmingen is (nog) geen aantrekkelijk treinproduct beschikbaar of mogelijk. Daar blijven vliegverbindingen bestaan, welke moeten worden verduurzaamd.

Vragen en opmerkingen van de Partij voor de Dieren-fractie

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de Minister allereerst te onderbouwen waarom een stelsel dat gericht is op het handhaven van geluidsnormen zo is opgetuigd dat ervan uit wordt gegaan dat in 20% van de gevallen de normen worden overschreden. Kan de Minister bevestigen dat het stelsel daarmee niet erg doelmatig is? Zou de Minister het ook nog doelmatig vinden wanneer in 30% van de gevallen een norm werd overschreden? En bij 40% of 50%? Wat is de ondergrens van doelmatigheid voor de Minister?. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de Minister ook waarom het zijn inzet is om de geluidsnormen tot de rand vol te vliegen. Deelt de Minister de mening dat juist de luchtvaartsector bekend is met de systematiek waarbij je veiligheidsmarges inbouwt, omdat je veiligheidsgrenzen nooit wilt overschrijden? Hoeveel vliegbewegingen zijn er mogelijk als – zoals je zou mogen verwachten –

¹⁰ Kamerstuk 31 936, nr. 1001

de geluidsnormen niet meer overschreden worden? De Minister stelt, ten koste van omwonenden, het systeem erop in dat er eens in de vijf jaar (door ongebruikelijke weersomstandigheden) norm(en) worden overschreden en daarmee mogelijk gezondheidsschade ontstaat. Deelt de Minister de mening dat, wanneer bekend is dat de vliegbewegingen eens in de vijf jaar niet passen binnen de weersomstandigheden, het dan logischer is om het aantal vliegbewegingen aan te passen? Vindt de Minister een situatie die zich eens in de vijf jaar voordoet echt «extreem»?

Het stelsel van handhavingspunten staat geen overschrijdingen toe. De sector moet gedurende het jaar tijdig ingrijpen met sturingsmaatregelen als blijkt dan een overschrijding dreigt. In geval dat er toch sprake is van een overschrijding is het aan de ILT om te besluiten hoe zij hierop wil handhaven, zodat het in een volgend gebruiksjaar niet meer voorkomt. De sector moet sturingsmaatregelen nemen – waarvan minder vliegbewegingen een voorbeeld is – om ten alle tijden (inclusief extreme weersomstandigheden) overschrijdingen te voorkomen.

De Minister volgt To70 dat (met de huidige 20%-marge) er 400.000 tot 465.000 vliegbewegingen mogelijk zijn binnen de geluidsnormen en dit afhankelijk is van de mate van vlootvernieuwing. Kan de Minister aangeven welke harde garantie hij heeft dat er vlootvernieuwing plaatsvindt?

Harde garanties voor vlootvernieuwing kunnen niet gegeven worden. Luchtvaartmaatschappijen zijn zelf verantwoordelijk voor investeringen in nieuwe vliegtuigen. Investeringen in vlootvernieuwing worden met name gedreven door operationele kostenbesparingen bij luchtvaartmaatschappijen. Die kostenbesparingen volgen voor een groot deel uit lager brandstofverbruik van nieuwe toestellen. Over een langere periode gezien is een duidelijk beeld zichtbaar dat vliegtuigen steeds stiller worden. In de eerder aangekondigde scenariostudie naar reductiepaden voor geluidhinder rond Schiphol, worden ook mogelijke reductiepaden in geluidbelasting als gevolg van vlootvernieuwing meegenomen. Binnenkort wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van dit onderzoek.

Als hij die garantie niet heeft, waarom heeft hij dan besloten tot krimp naar 440.000 vliegbewegingen en niet tot krimp naar 400.000 vliegbewegingen? Deelt de Minister de mening dat, wanneer hij alleen zou vertrouwen op de prijsprikkel om minder lawaaige vliegtuigen te lokken, hij gokt met de gezondheid van omwonenden en de sector de kans geeft de overlast «af te kopen» door hogere havengelden te betalen? Extra geld waar de omwonenden overigens niets van terugzien.

Het kabinet heeft een brede afweging gemaakt van publieke belangen om te komen tot de vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol. Vlootvernieuwing is één van de manieren waarmee de geluidproductie omlaag kan gaan. Voor een teruggang van het geluid op korte termijn is een reductie van het volume nodig. Andere maatregelen leiden niet tot een vergelijkbaar effect op korte termijn. Bij het besluit over 440.000 vliegbewegingen zijn meerdere factoren betrokken, waaronder de netwerkqualiteit en het te ontwikkelen nieuwe normenstelsel. Bij dat laatste is ook rekenschap gegeven van vlootvernieuwing en hoe dat meeweegt bij toekomstige ontwikkelingen van de sector. Uit de analyse van een toereikend verbindingennetwerk, zoals toegelicht in de Hoofdlijnenbrief Schiphol, is de verwachting dat Nederland met een aantal van 440.000 vliegtuigbewegingen goed verbonden blijft met de rest van de wereld.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de Minister welke instructie hij geeft aan de ILT wanneer de normen worden overschreden. Deelt de Minister de mening dat het verstandig zou zijn om Schiphol in praktische zin te belasten/beperken? Kan de Minister zich bijvoorbeeld voorstellen dat, wanneer bij een handhavingspunt de norm wordt overschreden, de norm voor dat specifieke handhavingspunt voor een bepaalde periode (bijvoorbeeld vijf jaar) verlaagd wordt? Zorgt Schiphol voor te veel overlast in een bepaalde periode? Dan is de straf voor Schiphol dat het daar minder mag vliegen en de reparatie voor omwonenden dat zij een periode minder overlast te verduren krijgen. Indien dit wettelijk nog niet mogelijk is, welke wetsaanpassing zou er nodig zijn om dit mogelijk te maken?

In geval van overschrijding van de normen (grenswaarden voor geluid in handhavingspunten) schrijft de Inspecteur-Generaal ILT maatregelen voor die naar zijn oordeel bijdragen aan het terugdringen van de belasting binnen de grenswaarden. Dit wordt rechtstreeks gedaan op grond van artikel 8.22 van de Wet luchtvaart. De maatregelen worden na afloop van het gebruiksjaar genomen en hebben betrekking op het volgende gebruiksjaar. De Minister geeft geen instructie aan de ILT.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de Minister of hij de mening deelt dat er rondom het handhaven van de geluidsnormen eigenlijk twee scenario's mogelijk zijn. Óf de omwonenden krijgen te veel geluid te verduren of Schiphol heeft niet het onderste uit de kan gehaald qua vliegbewegingen. Deelt de Minister het standpunt dat hij als belangenbehartiger van het publieke belang voor de gezondheid en belangen van de omwonenden zou moeten kiezen? Waarom doet hij dat niet?

Bij het kabinetsbesluit van 24 juni jl. heeft het kabinet met voorrang gekeken naar de geluidshinder rond de luchthaven. Hierbij is gekozen voor het terugdringen van de overlast ten opzichte van de periode voor het begin van de COVID-19 pandemie, het beëindigen van het anti-ciperend handhaven en een adequate verbondenheid van Nederland met de rest van de wereld. Het kabinet wil overstappen op sturen op normen en in lijn met de Luchtvaartnota 2020–2050 op de voortdurende vermindering van negatieve externe effecten van de luchtvaart. Hiervoor moet normstelling worden ontwikkeld die steeds verder zal worden aangescherpt. Het kabinet zal voor de normstelling de milieueffecten van het maximum van 440.000 vliegtuigbewegingen als bovengrens hanteren. Daarbinnen is er deels ruimte voor ontwikkeling van de luchtvaartsector, maar dit moet nadrukkelijk ook ten goede komen aan de omgeving.

Vragen en opmerkingen van de BBB-fractie

Het lid van de BBB-fractie leest in de brief dat er volgens To70 tot en met 2023 ongeveer 450.000–460.000 vliegtuigbewegingen kunnen plaatsvinden met vlootvernieuwing, ten opzichte van 400.000–440.000 vliegtuigbewegingen zonder vlootvernieuwing. Welke vernieuwingen zijn meegenomen in deze conclusie en is er in deze vernieuwingen ook rekening gehouden met stikstofuitstoot? Welke rol speelt deze factor in vlootvernieuwing? En hoeveel aandacht heeft deze factor in de vlootvernieuwing van KLM?

De vlootvernieuwing is een inschatting van de ontwikkeling van de vloot op Schiphol, dus de impact van de introductie van schonere en stillere vliegtuigen. Dit is een inschatting op basis van de pre-covid trend tot en met 2019. To70 beschikte niet over actuelere gegevens. Nieuwe of andere vliegtuigen kunnen ook een andere uitstoot van stikstof tot gevolg

hebben. Schiphol moet hiermee rekening houden bij de aanvraag van de natuurvergunning.

Het lid van de BBB-fractie leest verder in de brief dat er in totaal 35 handhavingspunten zijn die verdeeld rondom Schiphol liggen. Deze handhavingspunten, samen met de grenswaarden, bepalen de maximale geluidsruijnte. Zijn deze handhavingspunten de afgelopen jaren ook meegegroeid met de groei van het aantal vliegbewegingen?

Nee, de laatste actualisatie van de grenswaarden in het LVB dateert van 2010. Dit betrof een beperkte actualisatie ten opzichte van de grenswaarden uit het LVB 2008. Zoals ook toegelicht in de beantwoording van de vragen van de GroenLinks-fractie is een regelmatige actualisatie van grenswaarden in handhavingspunten noodzakelijk om de verdeling van de geluidsruijnte beter aan te laten sluiten op de actuele operatie op de luchthaven. Dit is niet het geval op het moment van het beëindigen van het anticiperend handhaven. Om het strikt preferentieel baangebruik door te kunnen zetten en de veiligheidsmaatregelen en hinderbeperkende maatregelen die sinds die tijd zijn getroffen te behouden, is het voornemen geactualiseerde grenswaarden op te nemen in de experimenteerregeling. De experimenteerregeling wordt op korte termijn in een internetconsultatie voorgelegd voordat deze definitief kan worden vastgesteld.