

202102358



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20904 2500 EX Den Haag

Bureau Kabinetsformatie
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Aan de minister-president
minister van Algemene Zaken
drs. M. Rutte
Binnenhof 19
2513 AA Den Haag

Datum 28 oktober 2021
Betreft Beantwoording vragen formatie over luchtvaart

Geachte heer Rutte,

Op 20 oktober heeft u mij gevraagd om ten behoeve van de werkzaamheden van de informateur enkele vragen te beantwoorden. In overleg met de ondersteuning van de informateur is afgesproken het antwoord op de vraag m.b.t. luchtvaart na te zenden. Bij deze ontvangt u de beantwoording op de vragen met betrekking tot luchtvaart.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. B. Visser

**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-2021/284300

Uw kenmerk
4230953

Vraag DGLM: Deel 1 Schiphol

1. Wat is stand van zaken t.a.v. vergunning Schiphol?
2. Welke procedures, handhavingsverzoeken en sommaties lopen er?
3. Wat zijn mogelijke consequenties van deze procedures?
4. Welke juridische handelingsperspectieven zijn er voor de overheid?

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IenW/BSK-2021/284300

LVB NNHS en natuurvergunning

1. Op 19 april 2021¹ is de Kamer geïnformeerd over de consequenties van het controversieel verklaren van het wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (hierna: LVB) en het (vervolg)proces. Met deze wijziging van het LVB wordt een einde gemaakt aan het anticiperend handhaven van de regels van het zogenaamde Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (hierna: NNHS) door de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Het NNHS is het systeem waarbij vliegtuigen de banen gebruiken op Schiphol die per saldo zo min mogelijk mensen hinder geven van het vliegtuiggeluid ('strikt preferentieel baangebruik'). De uitgangspunten van dit nieuwe stelsel zijn sinds 2015 in de wet luchtvaart opgenomen maar het LVB dat dit stelsel in zijn volledigheid legaliseert is nog niet verankerd.

Kort na 2015 ontstond vertraging in het proces om tot een LVB te komen omdat gekozen werd om de geluidseffecten te berekenen met een nieuwe Europese en meer verfijnde rekenmethode dan tot die tijd werd gebruikt. In 2019 is door het wegvallen van de PAS verdere vertraging ontstaan. Na een handhavingsverzoek heeft de minister van LNV aan Schiphol opgedragen een natuurvergunning aan te vragen. Dit heeft een direct relatie met het LVB omdat daarin ook een beoordeling moet worden gegeven over de effecten op de natuur.

De verankering van het LVB is belangrijk omdat anders sprake blijft van een rechtsvacuüm. Op dit moment wordt namelijk op Schiphol al wel gevlogen volgens de regels van het NNHS inclusief de maximale capaciteit van 500.000 vliegtuigbewegingen. Dit in combinatie met het hierboven genoemde anticiperend handhaven door ILT. De handhaving is zo ingericht omdat het NNHS per saldo minder hinder veroorzaakt voor omwonenden. Uit het oogpunt van rechtszekerheid is het echter wel nodig om dit stelsel via wet- en regelgeving te legaliseren. Ook door de Kamer is hierop aangedrongen.

In de brief van 19 april is toegezegd dat de Kamer rond de zomer de Nota van Antwoord toegezonden zou krijgen met daarin de beantwoording van de zienswijzen en de verwerking van het advies van de Commissie voor de m.e.r., zodat deze stukken betrokken kunnen worden bij de voorhangprocedure. Het is nog steeds het doel om op zo kort mogelijke termijn het LVB NNHS te verankeren. Er is echter samenloop tussen de lopende vergunningprocedure ten aanzien van de natuurvergunning die door Schiphol als initiatiefnemer is aangevraagd - waarvoor de minister van LNV het bevoegd gezag is - en het LVB.

¹ Kamerstuk 29 665, nr. 406

Omdat dit een complexe vergunningprocedure betreft, mede in relatie tot stikstof, en het feit dat er nog beroep en hoger beroep open staat tegen de vergunningverlening is de verwachting dat het nog lange tijd kan duren voordat een vergunning onherroepelijk is. Het is én belangrijk dat de rechtsgang zijn eigen traject en zorgvuldigheid kent maar er wordt ook gehecht aan de rechtsbescherming voor omwonenden en rechtszekerheid voor Schiphol. Daarom wordt parallel aan het natuurvergunningstraject een aantal juridische alternatieven onderzocht.

2. In algemene zin geldt dat er altijd een aantal procedures loopt rondom de luchthaven Schiphol. In het licht van bovenstaande worden de volgende procedures onder de aandacht gebracht:
 - (a) De Nederlandse Staat heeft op 30 augustus jl. namens de Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder ("RBV") een sommatiebrief ontvangen. In de sommatiebrief eist RBV namens omwonenden dat de Nederlandse overheid maatregelen treft om overlast, uitstoot en gevaren van vliegverkeer op Schiphol drastisch terug te brengen. Volgens RBV is dat alleen mogelijk door het aantal vliegtuigbewegingen terug te brengen. Als de Nederlandse overheid daar niet toe bereid is, is RBV voornemens om de kwestie voor te leggen aan de civiele rechter. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft toegezegd uiterlijk 9 november a.s. inhoudelijk te reageren op de sommatiebrief.
 - (b) Een aantal bewoners heeft in 2020 bij het ministerie van IenW schade geclaimd als gevolg van het anticiperend handhaven. Deze procedure loopt nog.
 - (c) Er is zeer recent een beroepsprocedure gestart bij de rechtbank tegen een besluit van de ILT om niet handhavend op te treden tegen Schiphol bij de overschrijding van geluidsnormen. De ILT heeft dit handhavingsverzoek afgewezen.
3. Totdat er duidelijkheid is over de lopende vergunningprocedure ten aanzien van de natuurvergunning kunnen geen stappen worden gezet in het proces richting een definitief LVB. Dit komt omdat de Nota van Antwoord tot die tijd niet definitief kan worden afgerond omdat de stukken onderbouwend aan de vergunningprocedure ook onderdeel uitmaken van het MER en de Nota van Antwoord. De voorhangprocedure in de Kamer loopt nog.
4. Er wordt parallel aan het natuurvergunningstraject (waarin de minister van LNV een onafhankelijke rol heeft) een aantal alternatieven onderzocht die kunnen leiden tot vaststelling van het LVB en bijbehorende juridische zekerheid geven.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IenW/BSK-2021/284300

Toelichting

Nvt.

Financiële consequenties

Nvt.

Tijdsaspecten

Nvt.

Vraag DGLM: Deel 2 Lelystad

1. Wat is stand van zaken t.a.v. vergunning Lelystad?
2. Welke procedures, handhavingsverzoeken en sommaties lopen er?
3. Wat zijn mogelijke consequenties van deze procedures?
4. Welke juridische handelingsperspectieven zijn er voor de overheid?

1. Voor **45.000 vliegtuigbewegingen** loopt het legalisatietraject van de in het kader van het PAS ingediende melding door Lelystad Airport ('PAS-melding'). Momenteel vindt de verificatie van de PAS-melding plaats door het bevoegd gezag LNV, zoals aangegeven in de kamerbrief van 24 april 2020². De PAS-melding voor Lelystad Airport voldoet aan de criteria om in aanmerking te komen voor legalisatie, zie hiertoe de Kamerbrief van 13 november 2019³. In de Kamerbrief van 16 december 2019⁴ heeft het kabinet aangegeven dat - alle meldingen die hieraan voldoen - door de overheid gelegaliseerd worden. Dit om zo initiatiefnemers zekerheid te bieden. Met de PAS melding (conform stikstofberekeningen actualisatie van het MER 2018) werd voldaan aan de vereisten van de Wet natuurbescherming. Het Kabinet heeft toegezegd dat ten tijde van het PAS gemelde activiteiten niet worden belemmerd in de voortgang.

Ten behoeve van de afronding van de voorhang van het wijzigingsbesluit voor 45.000 vliegtuigbewegingen in de Eerste en Tweede Kamer is zekerheid nodig over de vergunbaarheid. Dit betekent dat op korte termijn duidelijkheid nodig is over de legalisatie van de melding. Met het huidig beschikbare bronmaatregelenpakket kan naar verwachting niet eerder dan in 2023/2024, via dit legaliseringstraject, tot een vergunbare situatie voor Lelystad Airport worden gekomen voor 45.000 vliegtuigbewegingen. Om sneller tot zekerheid te komen is kan ervoor gekozen worden om ruimte toe te kennen uit het nationale bronmaatregelenpakket.

Omdat niet duidelijk is wanneer een definitieve natuurvergunning kan worden afgegeven voor 45.000 vliegtuigbewegingen, heeft Lelystad Airport als tussenoplossing een natuurvergunning aangevraagd voor **10.000 vliegtuigbewegingen** gebruik makend van de stikstofruimte van Schiphol. Hierover is de Kamer per brief geïnformeerd⁵. Deze ruimte van Schiphol is nog niet zeker gesteld aangezien ook het vergunning proces voor Schiphol nog loopt. Een alternatieve oplossing is dat, vooruitlopend op een natuurvergunning voor 45.000 vliegtuigbewegingen, voor 10.000 vliegtuigbewegingen een garantie wordt geregeld via het legalisatietraject of het nationale bronmaatregelenpakket. Dit vraagt op dit moment minder depositieruimte uit het bronmaatregelenpakket en is op korte termijn eenvoudiger te realiseren.

2. In algemene zin geldt dat er altijd een aantal procedures loopt rondom de luchthaven Lelystad. In het licht van bovenstaande worden de volgende procedures onder de aandacht gebracht: (a) Mobilisation for the Environment (MOB) heeft in september 2019 voor Lelystad airport een handhavingsverzoek ingediend vanwege het ontbreken van de

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IenW/BSK-2021/284300

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, 35 334, nr. 82

³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, 35 334, nr. 1

⁴ Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, 35 334, nr. 25

⁵ Tweede Kamer, vergaderjaar 2020–2021, 31 936, nr. 839

natuurvergunning; (2) Stichting Red de Veluwe heeft ook een handhavingsverzoek voor Lelystad airport ingediend; (3) Er zijn duizenden stuitingsbrieven ingediend om het recht te behouden om later eventuele schade als gevolg van de wijziging van het luchthavenbesluit te kunnen verhalen.

3. Beide handhavingsverzoeken zijn door de minister van LNV afgewezen. Wel is Lelystad Airport aangezegd een natuurvergunning aan te vragen. In februari 2021 is door de Minister van LNV een ontwerp-natuurvergunning afgegeven voor 10.000 vliegtuigbewegingen gebruikmakend van de stikstofruimte van Schiphol.
4. Er is duidelijkheid (en zekerstelling) vereist over een oplossing voor de stikstofdepositie die samenhangt met een luchthavenbesluit voor 45.000 vliegtuigbewegingen. Alternatief kan zijn om eerst voor 10.000 vliegtuigbewegingen stikstofruimte zeker te stellen voor de natuurvergunning via het legalisatietraject of het nationale bronmaatregelenpakket als tussenstap met zekerheid over een natuurvergunning voor 45.000 vliegtuigbewegingen.

Er is een politiek besluit nodig om de luchthaven voor groot commercieel verkeer te openen. Dit politieke besluit is niet mogelijk zonder duidelijkheid over een stikstofoplossing.

Toelichting

Nvt.

Financiële consequenties

Nvt.

Tijdsaspecten

Nvt.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IenW/BSK-2021/284300