

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
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-2022/306111

Uw kenmerk

2022Z25135

Datum 16 december 2022
Betreft Beantwoording Kamervragen inzake het bericht 'Krimp
Schiphol niet haalbaar, voorlopig meer vluchten dan
gepland'

Geachte voorzitter,

Op 14 november 2022 zijn er door het lid Boucke (D66) schriftelijke vragen gesteld naar aanleiding van het bericht 'Krimp Schiphol niet haalbaar, voorlopig meer vluchten dan gepland'¹. Hierbij ontvangt u de beantwoording.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

¹ 2022Z25135

2022Z25135

(ingezonden 14 december 2022)

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/306111

Beantwoording van de vragen van het lid Boucke (D66) aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht 'Minister: krimp Schiphol niet haalbaar, voorlopig meer vluchten dan gepland'.

Vraag 1

Hoe waardeert u het feit dat omwonenden en de Kamer uit nieuwsbronnen moeten vernemen dat het doel om in het winterseizoen van 2023/2024 de capaciteitsdeclaratie van 440.000 tot uiting te brengen, zoals gesteld de Hoofdlijnenbrief, niet behaald wordt?[1] Waarom heeft u er niet voor gekozen om deze belangrijke en voor het verdere debat relevante informatie per brief naar de Kamer te communiceren? [2]

Antwoord 1

In het aangehaalde artikel van het Parool wordt ingegaan op het interview dat is gegeven aan Luchtvaartnieuws. Dit interview bevat geen nieuwe informatie, slechts feiten die reeds eerder tijdens het Schriftelijk Overleg Hoofdlijnenbrief Schiphol² en het Commissiedebat Luchtvaart van 6 oktober jl. met de Kamer zijn gedeeld.

Zoals vermeld in de Hoofdlijnenbrief Schiphol³ en de beantwoording van het Schriftelijk Overleg Hoofdlijnenbrief Schiphol vereist het kabinetsbesluit van 24 juni jl. zorgvuldige effectuering. Hiervoor worden drie sporen gevolgd: (1) het beëindigen van anticiperend handhaven in combinatie met voorzetting van strikt preferentieel baangebruik, (2) verankering van het maximaal aantal vliegtuigbewegingen en (3) de ontwikkeling van een nieuw normenstelsel. In de beantwoording van het Schriftelijk Overleg Hoofdlijnenbrief Schiphol is aangegeven dat ernaar gestreefd wordt om het anticiperend handhaven per november 2023 te beëindigen. Hiermee wordt een reductie in het maximum aantal vliegtuigbewegingen bereikt. Het vastleggen van het maximum aantal van 440.000 vliegtuigbewegingen is, met oog op de te doorlopen balanced approach-procedure, per winterseizoen 2024/25 mogelijk.

Op 7 oktober jl. heeft een Regioforum Omgevingsraad Schiphol (ORS) plaatsgevonden waarbij dit is besproken. Daarnaast is in diverse stakeholderbijeenkomsten ingegaan op deze aanpak, onder andere tijdens een algemene informatiebijeenkomst op 15 november jl.

Voor de huidige stand van zaken omtrent de effectuering van het kabinetsbesluit van 24 juni jl. wordt u verwezen naar de Derde Voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol, toegezonden aan de Tweede Kamer op 16 december 2022.

Vraag 2

Zijn omwonenden hierover geïnformeerd, alvorens u deze informatie in dit interview hebt gedeeld? Zo nee, waarom niet? Kunt u zich voorstellen dat omwonenden rondom Schiphol zich hierdoor aan de kant geschoven voelen en dat dit niet bijdraagt aan het herstel van vertrouwen tussen bewoners, Schiphol en de

² Kamerstukken II 2022/23, 29-665, nr. 440

³ Kamerstukken II 2021/22, 29-665, nr. 432

overheid?

Antwoord 2

Omwonenden en andere stakeholders zijn op diverse momenten over de uitvoering en effectuering van het kabinetsbesluit geïnformeerd. Zie verder het antwoord op vraag 1.

Vraag 3

Wat is het gevolg van de vertraging voor de geluidsoverlast die omwonenden ervaren en uw doel om de leefomgevingskwaliteit te verbeteren?

Antwoord 3

Zoals eerder aan de Kamer aangegeven wordt met ingang van het winterseizoen 2023/2024 het anticiperend handhaven beëindigd. Dit zorgt voor een eerste reductie van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol. Zie verder het antwoord op vraag 1.

Vraag 4

Hoe kan het dat u de afronding van de balanced approach nu inschat op 1 november 2024, aangezien deze eerder was vastgesteld op negen maanden?[3] Waaraan is de uitloop hiervan te wijten?

Antwoord 4

Zie het antwoord op vraag 1.

Vraag 5

Wat is concreet de tijdsplanning van het doorlopen van de balanced approach? Wanneer start de openbare consultatie? Wanneer volgt de notificatieprocedure in de Europese Unie? Bent u zich ervan bewust dat dit gehele proces niet langer mag duren dan één jaar, aangezien er dan al een nieuw Actieplan Schiphol ingaat? Hoe gaat u ervoor zorgen dat het proces niet meer vertraging op gaat lopen en voor 2024 klaar is?

Antwoord 5

Hiervoor verwijs ik naar het kopje '*Voortgang balanced approach-procedure*' in de Derde Voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol. Deze brief is gelijktijdig op 16 december 2022 aan de Kamer toegezonden.

Vraag 6

Hoe interfereert dit met het Actieplan Schiphol, dat de basis vormt van de balanced approach, waarvan een nieuwe versie in 2024 zal moeten ingaan? Wanneer kan de Kamer deze verwachten? Wat gaat u daarin opstellen? Worden 440.000 vliegbewegingen hierin vastgelegd? Wat is het gevolg, indien de natuurvergunning stelt dat er nog minder vliegtuigbewegingen mogelijk zijn?

Antwoord 6

Het ontwerp actieplan geluid Schiphol 2024-2029 wordt in het voorjaar van 2023 in consultatie gebracht. Het voornemen is om het actieplan vervolgens in de zomer van 2023 definitief vast te stellen. In het actieplan staan het relevante beleid en de maatregelen voor het beperken van de geluidbelasting als gevolg van het vliegverkeer van en naar Schiphol. Het actieplan is een wettelijke verplichting.

Het actieplan is het middel waarmee een zo volledig mogelijk overzicht wordt gegeven van het relevante beleid en de maatregelen die op dat moment bekend zijn. Het doel is uiteindelijk het beperken van de geluidbelasting. Het kabinetsbesluit van 24 juni jl., de uitwerking van de balanced approach-procedure en het proces rondom de natuurvergunning worden betrokken bij het actieplan. Deze onderdelen worden eerst in de consultatieversie opgenomen en later bij het vaststellen worden ze geactualiseerd op basis van de stand van zaken op dat

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/306111

moment. Het actieplan is echter niet bepalend voor de inhoud of planning van deze onderdelen. Ook de voortgang van de balanced approach is dus niet afhankelijk van het actieplan. De Kamer wordt via de periodieke voortgangsbrieven Programma Omgeving Luchthaven Schiphol geïnformeerd over de planning van de consultatie. Het vastgestelde actieplan zal uiteraard aan de Kamer worden toegezonden.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

1ENW/BSK-2022/306111

Vraag 7

Wat is nu het verdere vervolgtraject, gezien u eerder aangaf om de 440.000 vliegbewegingen in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) vast te leggen in de loop van 2024? Wat is hiervan het gevolg voor het LVB?

Antwoord 7

Zie het antwoord op vraag 1.

Vraag 8

Hoe verhoudt dit zich met de tijdelijke ministeriële regeling waarvan u aangaf deze in te zetten, wanneer de wijziging van het LVB langer zou duren dan verwacht?

Antwoord 8

Het streven is de verankering van de 440.000 vliegtuigbewegingen in de loop van 2024 te effectueren middels een wijziging van het LVB. Zoals aangegeven in de beantwoording van het Schriftelijk Overleg Hoofdlijnenbrief Schiphol wordt ervoor gekozen om het maximaal aantal vliegtuigbewegingen tijdelijk in een ministeriële regeling vast te leggen, in het geval dat de wijziging van het LVB langer duurt dan verwacht⁴. Hierbij is het van belang op te merken dat ook voor de tijdelijke vastlegging in een ministeriële regeling, de balanced approach-procedure moet worden gevolgd. Dit aangezien het gaat om een geluidgerelateerde exploitatiebeperking. Zie verder het antwoord op vraag 1.

Vraag 9

Kunt u toezeggen dat u alsnog de ministeriële regeling inzet in de loop van 2024 nu de balanced approach vertraagd is? Neemt u hierin de krimp van het aantal nachtvluchten mee? Bent u het ermee eens dat dit een krimp van het aantal nachtvluchten naar rato moet zijn?

Antwoord 9

Zie ook het antwoord op vraag 8. Er is geen sprake van verdere vertraging in de balanced approach-procedure. Voor de nachtvluchten geldt dat het kabinet vasthoudt aan het maximum van 29.000 nachtvluchten, conform het voornemen uit de Luchtvaartnota. 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. Dit is ook toegelicht in de beantwoording van het Schriftelijk Overleg Hoofdlijnenbrief Schiphol⁵ en tijdens het Commissiedebat Luchtvaart van 6 oktober jl.

Vraag 10

Wat doet het uitstel van deze noodzakelijke krimp met de vergunningsaanvraag onder de Wet natuurbescherming van Schiphol en de restopgave die hieruit voortkomt?

Antwoord 10

Schiphol is door het ministerie van LNV gevraagd de vergunningsaanvraag nog verder aan te vullen op basis van het kabinetsbesluit van 24 juni jl. inzake het reduceren van het aantal vliegtuigbewegingen tot 440.000. Een besluit op de vergunningsaanvraag kan pas worden genomen als alle daartoe benodigde

⁴ Kamerstukken II 2022/23, 29-665, nr. 440, p3

⁵ Kamerstukken II 2022/23, 29-665, nr. 440, p9

informatie is aangeleverd. Het is van belang dat Schiphol zo spoedig mogelijk over de vereiste natuurvergunning beschikt. De minister voor Natuur en Stikstof is in het kader van de Wet natuurbescherming het bevoegd gezag voor de verlening van de natuurvergunning.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/306111

Vraag 11

Heeft deze vertraging gevolgen voor het proces omtrent het CO2-plafond, gezien u eerder aangaf dat door de aangekondigde krimp en het hoofdlijnenbesluit van 24 juni jl. de context waarin het CO2-plafond bestudeerd wordt veranderd is? Zo ja, wat zijn deze gevolgen? Zo ja, kunt u dan concreet beschrijven hoe u ervoor zorgt dat het CO2-plafond zo spoedig mogelijk in werking kan treden?

Antwoord 11

Dit is in de beantwoording van de Kamervragen omtrent de begrotingsbehandeling IenW 2023⁶ reeds toegelicht: het kabinetsbesluit van 24 juni jl. verandert de context waarin een CO2-plafond wordt bestudeerd. Het kost extra tijd om de effectenstudie te actualiseren met deze informatie over Schiphol. Daarbij nemen we ook de laatste stand van zaken van het Fit for 55-pakket en de uitkomsten van de 41e Algemene Vergadering van ICAO mee. Kort na de jaarwisseling worden de effectenstudie, de actualisatie en de achterliggende rapporten met de Kamer gedeeld, waaronder een juridische beoordeling. Het doel is om in het eerste kwartaal van 2023 een principebesluit te nemen over de invoering van dit plafond om de doelen voor het beperken van de CO2-uitstoot van de luchtvaart te borgen. De verwachting is dat de inwerkingtreding van de regelgeving voor het CO2-plafond op zijn vroegst in 2025 zal kunnen plaatsvinden. Dit is ruim op tijd om de eerste CO2-reductiedoelstelling (in 2030) te borgen.

Vraag 12

Kunt u de Kamer van alle informatie omtrent de vertraging van het krimpbesluit, de concrete uitwerking van de balanced approach en de gevolgen hiervan per brief informeren ruim voor het commissiedebat Luchtvaart op 25 januari 2023?

Antwoord 12

Voor een volledig overzicht wordt u verwezen naar de beantwoording van het Schriftelijk Overleg Hoofdlijnenbrief Schiphol van 29 september jl. en de derde voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol van 16 december 2022.

Vraag 13

Kunt u deze vragen beantwoorden ruim voor dit debat?

Antwoord 13

Ja.

[1] Kamerstuk 29665, nr. 432, p. 9.

[2] Het Parool, 13 december 2022

[3] Kamerstuk 29665, nr. 432, p. 10.

⁶ 2022Z23663 ([Schriftelijke antwoorden op vragen gesteld tijdens de eerste termijn van de begrotingsbehandeling van Infrastructuur en Waterstaat op 30 november 2022 | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#)), p9