



> 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-2025/274961

Bijlage(n)
2

Datum 3 november 2025
Betreft Monitoring balanced approach Schiphol

Geachte voorzitter,

Op 2 april 2025 heeft het kabinet de Europese balanced approach-procedure voor Schiphol afgerond. Met het maatregelenpakket dat voortkomt uit deze balanced approach-procedure wordt beoogd per november 2025 een reductie van 15 procent van het aantal ernstig gehinderden en woningen te realiseren. Het effect van het maatregelenpakket is gebaseerd op berekeningen vooraf. De volgende stap is om te monitoren of met het maatregelenpakket het beoogde effect wordt gerealiseerd. De monitoring hangt zodoende ook samen met de brief die de Kamer op 28 mei 2025 heeft ontvangen over de Roadmap Schiphol¹. Ter voorbereiding op de monitoring, en zoals toegezegd aan het lid Postma tijdens het Commissiedebat Luchtvaart van 4 februari 2025², ontvangt de Kamer hierbij het plan van aanpak voor de monitoring van het maatregelenpakket.

Monitoring BA maatregelenpakket

Met het monitoren van het maatregelenpakket wil het kabinet vaststellen of een reductie van 15 procent - ten opzichte van de referentiesituatie en bovenop de autonome ontwikkelingen - per november 2025 is gerealiseerd. Hierbij gaat het om de reductie van woningen en ernstig gehinderden in respectievelijk de 58 en 48 dB(A) L_{den} geluidscontouren op het etmaal en woningen en ernstig slaapverstoorden in respectievelijk de 48 en 40 dB(A) L_{night} geluidscontouren in de nacht.

Het effect van het maatregelenpakket als geheel wordt in kaart gebracht, alsmede het effect van de individuele maatregelen. Dat gebeurt door wijzigingen die als gevolg van de maatregelen optreden in de praktijk, te projecteren op de referentiesituatie zoals ook gehanteerd voor het geluidsdoel in de balanced approach-procedure. Door de monitoring op een zelfde manier in te richten wordt gedurende de gehele procedure van dezelfde systematiek uitgegaan, zodat een goede vergelijking kan plaatsvinden tussen verwachte en gerealiseerde effecten. Dat geldt zowel voor het effect van het totale maatregelenpakket als voor de individuele effecten. Met het effect van de individuele maatregelen kan bovendien inzichtelijk worden gemaakt of de maatregelen die door KLM Groep worden genomen, zoals *Additionele vlootvernieuwing* en *Inzet stillere toestellen in de nacht*, conform verwachting worden uitgevoerd en daarmee het beoogde doel

¹ <https://open.overheid.nl/documenten/a3549895-0f0d-4518-b451-d5a28e938704/file>

² TZ202502-017

bereiken. Ook kan het effect van de door Schiphol ingebrachte maatregel *Tariefdifferentiatie* hierdoor in kaart worden gebracht.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Totstandkoming plan van aanpak

Het ministerie van IenW heeft het onderzoeksbureau To70 de opdracht gegeven om uitvoering te geven aan de monitoring. Voor de opzet van de monitoring heeft onderzoeksbureau To70 in samenwerking met Beelining een plan van aanpak gemaakt.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/274961

Bij het opstellen van het plan van aanpak zijn de direct betrokken stakeholders betrokken. In de zomer heeft een consultatieronde plaatsgevonden waarbij Schiphol, luchthavenmaatschappijen, de BRS en de MRS zijn geraadpleegd. Van de geraadpleegde partijen hebben Schiphol, KLM, de BRS en de MRS schriftelijk gereageerd. Nadien hebben vervolgoverleggen plaatsgevonden over deze inbreng.

De schriftelijke reacties van deze partijen hebben geleid tot wijzigingen in de conceptversie van het plan van aanpak. Deze wijzigingen hebben de monitoring en de leesbaarheid van het plan van aanpak verbeterd. Dit heeft geleid tot de definitieve versie van het plan van aanpak dat de Kamer hierbij ontvangt.

Aanpak monitoring

Het geluidsdoel is uitgedrukt in een procentuele afname van het aantal ernstig gehinderden, slaapverstoorden en woningen binnen geluidscontouren rondom de luchthaven ten opzichte van de referentiesituatie, en bovenop autonome ontwikkelingen. Het aantal ernstig gehinderden, slaapverstoorden en woningen wordt berekend op basis van de gemiddelde geluidbelasting over een heel gebruiksjaar. Hoewel de maatregelen uiterlijk per november 2025 ingevoerd³ moeten zijn, betekent de methodiek van het berekenen op basis van jaargemiddelden dat pas na 1 november 2026 definitief kan worden bepaald wat het daadwerkelijke effect op het verkeersbeeld van de maatregelen is geweest op basis van een heel gebruiksjaar. De maatregel *Inzet stillere toestellen in de nacht* is bijvoorbeeld een maatregel die per november 2025 ingevoerd moet zijn maar pas na een volledig gebruiksjaar is duidelijk of de toestellen daadwerkelijk conform de maatregel zijn ingezet. Die informatie is nodig om vervolgens de geluidsreductie ten opzichte van de referentiesituatie in kaart te kunnen brengen.

Om vooruitlopend op de definitieve uitkomsten (eind 2026) vinger aan de pols te kunnen houden is voorzien in drie monitoringsmomenten. Bij elk monitoringsmoment kan meer gebruik worden gemaakt van realisatie gegevens over gebruiksjaar 2026. Voor het eerste monitoringsmoment, bij de start van het gebruiksjaar, wordt gebruik gemaakt van de prognose over gebruiksjaar 2026 om al een eerste beeld te krijgen van het effect van de maatregelen.

Het tweede meetmoment is halverwege het gebruiksjaar 2026. Bij dit meetmoment worden realisatiegegevens over het eerste halfjaar en actuele gegevens voor het tweede halfjaar gebruikt om het effect van de maatregelen te monitoren.

³ Ingevoerd per november 2025 betekent dat de maatregelen vanaf die datum van kracht moeten zijn. De maatregelen leiden vervolgens tot veranderingen in het verkeersbeeld verspreid over een heel gebruiksjaar. In het geval van *Tariefdifferentiatie* betekent dit bijvoorbeeld dat alleen het effect van de eerste stap in verhoging van de tarieven, die per april 2025 in is gegaan, meegenomen wordt in het effect van de maatregel en de tweede stap, die per april 2026 in gaat, niet. De tweede stap is immers niet per november 2025 van kracht geweest, wat een hard criterium is voor de maatregelen.

Het derde meetmoment is per november 2026. Het eerste jaar na invoering van het maatregelenpakket is dan afgerond. Op basis van de gerealiseerde gegevens kan definitief worden bepaald wat het gerealiseerde effect is van het maatregelenpakket.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/274961

Vervolgproces

De Kamer wordt geïnformeerd over de uitkomsten van de monitoring op drie momenten; na 1 november 2025 (verwachting januari 2026), na 1 april, na 1 november 2026.

Na 1 november 2026 kan definitief worden bepaald of het maatregelenpakket het geluidsdoel voor de eerste fase heeft gehaald. Op dit moment is de verwachting dat het effect van het maatregelenpakket dat nu wordt doorgevoerd 15 procent is. Uit de monitoring zal moeten blijken of deze verwachting klopt, of dat er een grotere of kleinere restopgave is.

Overige ontwikkelingen

Het doel voor de eerste fase van -15% moet worden behaald bovenop de autonome ontwikkelingen per november 2025. Uiteraard is het ook van belang alle andere ontwikkelingen in kaart te brengen. Daarom wordt er momenteel gewerkt aan een methodiek om naast de effecten van de individuele maatregelen en het maatregelenpakket, ook de autonome ontwikkelingen tot en met 1 november 2025 in kaart te brengen. Het gaat hierbij om de autonome ontwikkelingen tussen de referentiesituatie, november 2024, en de implementatiedatum van de maatregelen, november 2025. Samen met het onderzoeksbureau en Schiphol werkt IenW momenteel aan een methodiek om deze ontwikkelingen in kaart te brengen en de effecten ervan uit te kunnen drukken in een (reductie)percentage ten opzichte van de referentiesituatie. Dit is geen onderdeel van het plan van aanpak voor de monitoring van het maatregelenpakket, en zal dus apart van deze monitoring in kaart worden gebracht. Hiermee kom ik tegemoet aan de toezegging aan het lid De Groot (VVD) in het Kamerdebat van 10 september 2025⁴.

Na het behalen van het reductiepercentage in fase 1 resteert er naar verwachting nog een opgave om te komen tot de realisatie van het volledige geluidsdoel van 20%. Voor de invulling van deze resterende opgave is het relevant wat er na dit maatregelenpakket, dus na november 2025, aan geluid reducerende ontwikkelingen plaatsvindt. Daarom wordt naast de monitoring van het maatregelenpakket ook de totale verstillingsna november 2025, zowel autonoom als additioneel, in kaart gebracht. Ook dit behoort niet tot de monitoring van het maatregelenpakket, dus is het geen onderdeel van het plan van aanpak, maar het is wel relevant voor het vervolg.

Tot slot

Er vinden gesprekken plaats met KLM over het vastleggen van afspraken over de maatregelen uit de balanced approach procedure die zien op KLM, te weten: additionele vlootvernieuwing en de inzet van de stilste toestellen in de nacht. Deze gesprekken lopen nog.

Eerder heeft het kabinet toegezegd eveneens een plan van aanpak voor het resterende percentage van het geluidsdoel aan de Kamer te sturen. Gezien de besluitvorming onder mijn ambtsvoorganger over het meenemen van autonome vlootvernieuwing voor het behalen van het resterende percentage moet de formulering van het geluidsdoel in het Actieplan omgevingsgeluid Schiphol 2024-2029 worden aangepast.

⁴ TZ202509-061

De Tweede Kamer zal in een volgende voortgangsbrief over beide onderwerpen worden geïnformeerd.

**Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/274961

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

ing. R. (Robert) Tieman