

Vergaderjaar 2024–2025

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 523

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 december 2024

Schiphol vervult een belangrijke rol voor Nederland. De luchthaven verbindt ons met de wereld, biedt werk aan tienduizenden mensen en is onmisbaar voor onze economie en het bedrijfsleven. Schiphol is een belangrijk knooppunt in de luchtvaart en voor onze mobiliteit. Dat wil het kabinet behouden. Tegelijkertijd realiseert het kabinet zich ook dat omwonenden overlast ervaren van Schiphol en geen rechtszekerheid hebben. Daar wil het kabinet verbetering in brengen.

In het hoofdlijnenakkoord, en daarna geconcretiseerd in het regeerprogramma, heeft dit kabinet daarom afgesproken om door te werken aan de Europese balanced approach-procedure. Het kabinet hanteert een gefaseerde aanpak, waarbij in stappen wordt toegewerkt naar een reductie van de geluidbelasting met 20%.

Op 4 september jl. is het notificatiepakket ingediend bij de Europese Commissie. Het spoedig afronden van deze balanced approach procedure en het advies van de Europese Commissie daarin is van cruciaal belang om opvolging te kunnen geven aan het vonnis van de rechter in de RBV-zaak. Alleen dan kan het kabinet de rechtspositie van omwonenden herstellen en de overlast verminderen. Ook de luchtvaartsector heeft behoefte aan duidelijkheid. Gelet hierop moet het kabinet de balanced approach-procedure nu snel vervolgen. Het vaststellen van het aantal vliegtuigbewegingen is in deze procedure het sluitstuk.

Met deze brief wordt de Kamer geïnformeerd over de resultaten van de controle van de berekeningen, die zijn uitgevoerd om het effect te bepalen van het maatregelenpakket en het bijbehorend maximum aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol waarmee het geluidsdoel behaald wordt.

Resultaten controleberekeningen

In de brief van 4 september (Kamerstuk 29 665, nr. 517) is uiteengezet dat het kabinet ervoor heeft gekozen het in het regeerprogramma opgenomen geluidsdoel van -20% ernstig gehinderden in twee stappen te behalen: -17% per 2025, en de overige 3% later in de tijd. In diezelfde brief heeft het kabinet aangegeven om voor het maximale aantal vliegtuigbewegingen een bandbreedte van 475.000–485.000 op te nemen in het notificatiedocument. Die keuze is gemaakt omdat op dat moment de berekeningen niet stabiel waren. Daarom zouden de berekeningen worden nagelopen. Deze controle is de afgelopen periode uitgevoerd en leidt – naast het eerder gecommuniceerde maatregelenpakket – tot een aantal van 466.000–467.000 vliegtuigbewegingen om het geluiddoel van -17% per november 2025 te behalen. In de controleberekeningen is rekening gehouden met de meest actuele gegevens over onder andere nieuwe vliegtuigtypes. Het aantal vliegbewegingen dat volgt uit de controleberekeningen – uitgaand van -17% van het geluidsdoel – is lager dan de bandbreedte die op 4 september jl. is genotificeerd.

Bij de bespreking van de resultaten van de berekeningen heeft Schiphol aanvullende informatie aangeleverd over de maatregel tariefdifferentiatie en de mate waarin vliegtuigmaatschappijen in staat zijn om hun gedrag aan te passen. Deze aanvullende informatie was aanleiding, in afstemming met Schiphol, om twee experts naar de aannames te laten kijken en een extra berekening uit te voeren. Deze externe experts geven aan dat de aannames van Schiphol en het ministerie allebei realistisch lijken. De nieuw aangeleverde informatie van Schiphol is waardevol maar mist ook cruciale onderbouwing. Daardoor blijven bepaalde onzekerheden een grote rol spelen. Deze externe experts geven aan dat de aannames van het ministerie mogelijk conservatief zijn en die van Schiphol mogelijk optimistisch.

Besluit en afweging verschillende belangen

Het kabinet heeft bij haar besluit betrokken dat er een ernstig risico is dat een getal onder de genotificeerde bandbreedte onacceptabel is in het kader van het lopende Europese notificatieproces. Het kabinet heeft naar aanleiding van de controleberekeningen opnieuw een afweging van alle betrokken belangen gemaakt. Belanghebbend zijn overeenkomstig de Geluidsverordening de lokale bewoners, lokale ondernemingen, Schiphol, luchtvaartmaatschappijen, luchtvaarnavigatiediensten, de netwerkbeheerder en de slot coördinator.

Afweging bijstellen geluidsdoel eerste fase

Kijkend naar alle belangen en gelet op de resultaten van de controleberekeningen kiest het kabinet ervoor om de fasering voor het bereiken van het geluidsdoel van -20% anders vorm te geven. Het kabinet neemt daarbij ook het internationale perspectief in overweging en de voorspelbaarheid naar luchtvaartmaatschappijen en andere landen.

Het kabinet kiest er voor om het geluidsdoel in de eerste fase bij te stellen naar -15%. Daarbij wordt meegenomen dat externe experts aangeven dat de effecten van de maatregel tariefdifferentiatie weliswaar onzeker en moeilijk in te schatten zijn, maar in de huidige berekeningen wellicht wat conservatief zijn meegenomen. Met de keuze voor 15% wordt nog altijd een groot deel van het geluidsdoel in de eerste fase ingevuld, maar wordt ook voorkomen dat in korte tijd een scheve balans ontstaat voor wat betreft de gevolgen voor de Nederlandse economie en de luchtvaartsector. De afweging om het geluidsdoel in de eerste fase aan te passen

naar -15% betekent dat er, naast de andere maatregelen die het kabinet in de eerdere brief heeft aangekondigd, vanaf november 2025 477.000–478.000 vliegtuigbewegingen mogelijk zijn, waarbij het kabinet uitgaat van 478.000 bewegingen. Deze keuze biedt ruimte en tijd om het effect van de maatregelen, waaronder tariefdifferentiatie, nauwkeurig te monitoren en mee te wegen bij de nog te bereiken 5% geluidsreductie. Indien blijkt dat het pakket meer of minder dan -15% doet, dan zal dit worden betrokken bij de invulling van het resterende percentage. Een maximaal aantal vliegtuigbewegingen van 478.000 betekent een reductie in relatie tot het huidige aantal slots waar luchtvaartmaatschappijen historische aanspraak op maken. De onafhankelijk slot coördinator ACNL heeft aangegeven mogelijkheden te onderzoeken om de impact hierop waar mogelijk te mitigeren.

Het kabinet acht het van groot belang om de omwonenden zekerheid te bieden, dat het afgesproken geluidsdoel onverkort overeind blijft. Daarom hecht het kabinet eraan te benadrukken dat het bijstellen van het geluidsdoel in de eerste fase per november 2025 op geen enkele wijze afbreuk doet aan het geluidsdoel zoals vastgelegd in het Actieplan Geluid Schiphol 2024–2029: -20% voor het etmaal en -15% voor de nacht bovenop de autonome ontwikkelingen. Het kabinet streeft ernaar dit volledige geluidsdoel zo snel mogelijk te realiseren binnen de huidige actieplanperiode, waarbij geldt dat -15% in de nacht binnen deze balanced approach-procedure al wordt behaald. Het totale geluidsdoel blijft dus onveranderd. Het kabinet is voornemens om nog binnen deze kabinetsperiode een besluit te nemen over de maatregelen waarmee de overige 5% ingevuld zal worden. Daartoe zal het kabinet gedurende het eerste jaar na invoering van de maatregelen, dus gedurende het jaar 2026, actief monitoren of de gestelde doelen worden gehaald. Vanaf november 2026 zal politieke besluitvorming plaatsvinden over concrete maatregelen waarmee het resterende percentage zal worden ingevuld, en zal vervolgens zo nodig een nieuwe balanced approach-procedure worden opgestart om deze maatregelen te realiseren. Het kabinet kijkt hiervoor onder andere naar operationele procedures, eventuele verdergaande tariefdifferentiatie en additionele vlootvernieuwing die in dat jaar gerealiseerd worden. Ook onderzoekt het kabinet aanvullende maatregelen in de nacht, beperking van hinder bij secundaire banen, beperking van privévliegtoegen, en het sterker weren van lawaaiige toestellen. Een capaciteitsbeperking kan ultimo een middel zijn nadat een Balanced Approach is doorlopen. Als een dergelijke procedure nodig blijkt, wordt deze uiterlijk de eerste helft van 2027 opgestart. Hiermee wordt gewaarborgd dat uiterlijk voor het einde van de planperiode van het Actieplan Geluid Schiphol 2024–2029 de volledige 20%-reductiedoelstelling wordt behaald.

Nadat het volledige geluidsdoel gerealiseerd is, kan er ook weer perspectief komen voor de sector.

Monitoring en handhaving

Zoals ook in de Kamerbrief van 4 september jl. gecommuniceerd, is het maatregelenpakket niet vrijblijvend. Het kabinet maakt daarom duidelijke en bindende afspraken met de sectorpartijen over de invulling en naleving van de afspraken. Er zijn inmiddels verschillende gesprekken gevoerd met KLM en Schiphol. Het doel van deze gesprekken is om bindende afspraken vast te leggen in bijvoorbeeld convenanten. Zodra de uitkomst van deze gesprekken vast staat, wordt de Kamer hierover geïnformeerd.

Zoals is aangekondigd worden de maatregelen gemonitord om het effect in beeld te brengen. Er wordt zo spoedig mogelijk gestart met de

monitoring. In de komende periode wordt de wijze van monitoring verder uitgewerkt. Het kabinet zal de Kamer hier via de voortgangsbrieven Programma Omgeving Luchthaven Schiphol over informeren.

Stakeholders

Het kabinet heeft met dit besluit de verschillende belangen op een zorgvuldige wijze afgewogen. Tegelijkertijd realiseert het kabinet zich dat niet iedereen tevreden is met de uitkomst van die afweging. Het kabinet heeft over het voorgenomen besluit op verschillende momenten gesproken met zowel vertegenwoordigers van de sector. Ook zijn de omwonenden via Maatschappelijke Raad Schiphol en de Bestuurlijke Regie Schiphol geïnformeerd over de uitkomsten van de berekeningen en het voorgenomen besluit. De sectorpartijen zijn van mening dat de beperking van hun groeimogelijkheden ver gaat en pijn doet. De MRS wijst er aan de andere kant op dat er op dit moment minder vluchten plaatsvinden dan met dit besluit mogelijk wordt gemaakt. Van een serieuze verbetering van de geluidssituatie is volgens hen dan ook geen sprake. De Bestuurlijke Regie Schiphol is blij dat het kabinet stappen zet om de rechtspositie van omwonenden te verbeteren. Zij ziet de spanning waarin het kabinet zit tussen de economische belangen van de luchthaven met veel werkgelegenheid aan de ene kant, en de hinder voor de omwonenden aan de andere kant.

Vervolgproces

Opvolgend op dit kabinetsbesluit wordt de Europese Commissie geïnformeerd over het aantal vliegtuigbewegingen dat volgt uit de definitieve berekeningen. Deze berekeningen zijn ook gepubliceerd op www.luchtvaartindetekomst.nl en voor iedereen te raadplegen. Na ontvangst van het advies van de EC zal het kabinet een definitief besluit nemen over het uiteindelijke maatregelenpakket dat in regelgeving wordt vastgelegd.

Hiermee geef ik ook invulling aan mijn toezegging in het Luchtvaartdebat van 24 oktober jl. Door de doorlopende berekeningen en controles in het kader van de balanced approach-procedure, is de oplevering van de impactanalyse nachtsluiting verder vertraagd. Deze zal zo snel mogelijk na het kerstreces met de Kamer gedeeld worden.

Een deel van de resultaten van de balanced approach-procedure, namelijk het uiteindelijk toegestane aantal vliegtuigbewegingen, moet in het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) worden vastgelegd. De andere maatregelen uit het Balanced Approach pakket worden niet in het LVB vastgelegd, maar in een ministeriële regeling en in een bindend convenant met verschillende sectorpartijen. Een algehele wijziging van het LVB zal echter niet tijdig gereed zijn om het maximum aantal vliegtuigbewegingen per november 2025 in te kunnen voeren. Dit komt mede doordat het LVB dan al in het voorjaar gereed moet zijn om een rol te kunnen spelen bij de capaciteitsverdeling. Het kabinet wil echter onverkort vasthouden aan invoering per november 2025 en zal gelet hierop op korte termijn een alternatief voor tijdige verankering voorleggen. Over deze vervolgstappen zal de Kamer worden geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener