

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

352

Vragen van het lid **Kostić** (PvdD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *krimp van luchtvaart en bescherming van burgers, gezondheid, natuur en klimaat* (ingezonden 2 oktober 2024).

Antwoord van Minister **Madlener** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 22 oktober 2024).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht «Hoe PVV'er Barry Madlener in zijn eerste weken als Minister van Infrastructuur de voorgenomen krimp van Schiphol terug liet draaien»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2 en 3

Heeft u uw ambtenaren onder druk gezet of laten zetten om de aannames en cijfers van de luchtvaartsector over te nemen en klopt het dat voor tegenpraak geen echte ruimte was? Zo nee, waarom zouden ambtenaren dit dan tegen de krant vertellen volgens u?

Wat vindt u ervan dat ambtenaren door uw handelen het gevoel hebben dat hun ambtelijke integriteit in het geding is? Wat gaat u doen om dat te herstellen?

Antwoord 2 en 3

Na mijn aantreden ben ik geïnformeerd over de inbreng van verschillende partijen bij de aanvullende raadpleging. De kanttekeningen vanuit de luchtvaartsector bij de berekening in opdracht van lenW zijn ook aan bod gekomen bij een kennismakingsgesprek met de CEO van KLM. Ik heb de ambtenaren van lenW gevraagd goed naar de verschillen in de berekeningen te kijken en daar overleg met de sectorpartijen over te voeren. Dat was voor mij noodzakelijk om een goede afweging te kunnen maken. In het vervolgproces hebben de ambtenaren van lenW mij geïnformeerd en geadviseerd, waarbij nadrukkelijk ook aandachtspunten zijn meegegeven. Dit heeft de

¹ NRC Handelsblad, 27 september 2024 (www.nrc.nl/nieuws/2024/09/27/hoepvver-barry-madlener-in-zijn-eerste-weken-als-minister-van-infrastructuur-de-voorgenomen-krimp-van-schiphol-terug-liet-draaien-a4867460)

Kamer kunnen lezen in de nota's die zijn meegestuurd met de Kamerbrief van 4 september jl.² Voor de ambtelijke professionaliteit, waaronder ook de integriteit, is het van belang dat er ruimte is voor alle aspecten van advisering zoals het benoemen van aandachtspunten of risico's.

Vraag 4

Op basis van welke onafhankelijke experts en informatie heeft u besloten dat uw ambtenaren nieuwe berekeningen moesten maken over het maximaal aantal vliegbewegingen op Schiphol?

Antwoord 4

Tijdens de raadpleging van mei tot juni 2024, heeft de luchtvaartsector een rapport ingebracht met berekeningen en uitkomsten over het effect van de maatregelen. De uitkomsten van deze berekeningen verschillen van de uitkomsten van het ministerie. Om die verschillen te begrijpen, zijn de verschillende berekeningswijzen, aannames en nieuwe informatie die is verstrekt naast elkaar gelegd en zijn hierover verduidelijkende en verdiepende gesprekken gevoerd door lenW met verschillende partijen uit de sector: KLM, BARIN, TUI, Schiphol en de luchtverkeersleiding LVNL. Uit deze gesprekken bleek dat in de berekeningen van de sector in sommige gevallen is gewerkt met meer gedetailleerde en/of geactualiseerde informatie. Schiphol, KLM en Transavia hebben deze gedetailleerde informatie aangeleverd, zodat meer en verfijnde berekeningen konden worden gemaakt. Onder regie van onderzoeksbureau To70 en met een second opinion van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) worden nu de definitieve berekeningen uitgevoerd van het effect van de maatregelen op de geluidbelasting.

Vraag 5

Bent u bereid die informatie, alsmede de berekeningen en de exacte gebruikte gegevens, met de Kamer te delen?

Antwoord 5

Zodra de berekeningen zijn afgerond zal de notificatie worden aangevuld en zal ook de Europese Commissie worden geïnformeerd over de uitkomsten. Deze informatie zal openbaar worden gemaakt en wordt ook met de Kamer gedeeld.

Vraag 6

Heeft u bij uw berekeningen rekening gehouden met de Alders-paradox³ Indien ja, hoe? Indien nee, bent u zich er dan van bewust dat de geluidsoverlast niet of nauwelijks zal afnemen?

Antwoord 6

De balanced approach-Verordening schrijft voor dat de berekeningen die gedaan worden in het kader van de procedure, uitgevoerd moeten worden met Doc29. Doc29 berekent geluid op basis van de gemiddelde geluidsbelasting. Het vliegen met stillere toestellen draagt bij aan het verminderen van de gemiddelde geluidsbelasting en daarmee ook aan het behalen van het geluidsdoel. Het ministerie is zich er van bewust dat omwonenden dit in de praktijk anders kunnen ervaren en dat dhr. Alders heeft aangegeven dat stillere toestellen niet altijd leiden tot minder hinder. Daarom bevat het maatregelenpakket ook een combinatie van geluidsbeperkende maatregelen inclusief een lager maximaal aantal vliegtuigbewegingen op het etmaal en in de nacht.

Vraag 7

Bent u bekend met de GaWC-analyse waarover de toenmalige Minister op 24 juni 2022 de Tweede Kamer heeft geïnformeerd en waaruit gebleken is dat grofweg 400.000–440.000 vliegtuigbewegingen voldoende zijn om Nederland toereikend met de rest de wereld te verbinden door bestemmingen te

² Kamerstukken II 2023/24, 29 665, nr. 517.

³ Deze houdt in dat naarmate vliegtuigen stiller worden de overlast toeneemt. Dit komt doordat het effect dat stillere vliegtuigen hebben op de leefbaarheid niet of slechts beperkt waarneembaar is, terwijl stillere vliegtuigen volgens de Lden-systeematiek wel hogere volumes toelaten.

schrappen die voor de Nederlandse economie nauwelijks tot niet van betekenis zijn?⁴ Indien ja, gaat u dit volgen? Indien niet, waarom niet?

Antwoord 7

In 2022 is er een analyse uitgevoerd naar de omvang van het Schipholnetwerk op basis van de GaWC-bestemmingen. In de Kamerbrief van juni 2022⁵ staat vermeld dat het vorige kabinet tegen de achtergrond van de wens om het anticiperend handhaven te beëindigen, het strikt preferentieel baangebruik te behouden en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren, een analyse heeft uitgevoerd om te bepalen of met een reductie van het aantal vliegtuigbewegingen de komende jaren nog altijd een toereikend verbindingennetwerk met de rest van de wereld in stand kan worden gehouden. Uit die analyse volgde destijds hiervoor een bandbreedte van grofweg 400.000–440.000 vliegtuigbewegingen.

In diezelfde Kamerbrief wordt de start van de balanced approach-procedure aangekondigd. De balanced approach-procedure wordt uitgevoerd voor een geluidsdoel van 20% op het etmaal en 15% op de nacht. Conform de Verordening EU 598/2014 vormt een capaciteitsbeperking een maatregel die alleen in het uiterste geval genomen dient te worden om het geluidsdoel te behalen. De capaciteitsbeperking zoals onderdeel van het maatregelenpakket is daarom een sluitstuk en volgt als uitkomst van de berekeningen om het geluidsdoel te behalen. De uitkomsten van deze berekeningen zijn leidend voor het bepalen van de totaal beschikbare capaciteit op Schiphol, niet de uitkomst van de GaWC-analyse.

Vraag 8

Welke partijen zijn allemaal betrokken geweest bij het opstellen van de nieuwe berekeningen en op welke momenten precies? Kunt u deze allemaal noemen?

Antwoord 8

Onderzoeksbureaus To70 en NLR zijn betrokken bij het opstellen en uitvoeren van de nieuwe geluidsberekeningen. Daarnaast voeren Decisio en Beelining analyses uit om de kosteneffectiviteit van de geluidsmaatregelen inzichtelijk te maken. Er is sinds het begin van de balanced approach-procedure doorlopend contact met deze verschillende bureaus.

Zoals weergegeven in het antwoord op vraag 4 zijn er in de zomer verduidelijkende en verdiepende gesprekken gevoerd door lenW met verschillende partijen uit de sector over de uitgangspunten van de berekeningen en de verschillende berekeningswijzen. Uit die gesprekken bleek dat er door de sector in sommige gevallen gerekend is met meer gedetailleerde informatie. Schiphol, KLM en Transavia hebben deze gedetailleerde informatie aangeleverd, zodat meer verfijnde berekeningen konden worden gemaakt. De berekeningen zijn uitgevoerd door de hierboven genoemde bureaus.

Vraag 9

Kunt u aangeven waarom experts (bijv. de GGD op gebied van gezondheid, het Longfonds en de Hartstichting), vertegenwoordigers van omwonenden van Schiphol en andere belanghebbenden, zoals de gemeente Amsterdam en milieu- en natuurorganisaties, niet betrokken zijn bij het maken van het besluit?

Antwoord 9

Op meerdere momenten gedurende de balanced approach-procedure zijn er mogelijkheden geweest voor alle stakeholders om te reageren op de geluidsbeperkende maatregelen. Dat was als laatste het geval van 24 mei 2024 tot en met 21 juni 2024. Daarnaast zijn er veel overleggen geweest met verschillende betrokken stakeholders. De raadpleging was er om, in het kader van zorgvuldigheid, eenieder de mogelijkheid te geven te reageren op een gewijzigd maatregelenpakket. Hiertoe behoren ook (vertegenwoordigers van) omwonenden en andere belanghebbenden en experts. Daarnaast zijn er gedurende de zomer o.a. met de voorzitter van de Maatschappelijke Raad

⁴ Kamerstuk 29 665, nr. 432

⁵ Kamerstukken II 2021/22, 29 665, nr. 432.

Schiphol (MRS) gesprekken gevoerd over het lopende proces. Ook met de voorzitter van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) is in meerdere gesprekken gesproken.

Vraag 10 en 11

Klopt het dat in aanloop naar het besluit om de eerder aangekondigde krimp van het maximaal aantal vluchten op Schiphol grotendeels terug te draaien, herhaaldelijk door u en uw ambtenaren overlegd is met de top van Schiphol en de luchtvaartsector, maar omwonenden, gezondheidsexperts en belanghebbenden, zoals de gemeente Amsterdam en natuur- en milieuorganisaties, daarbij niet werden betrokken? Zo ja, waarom is dat zo gegaan? Zo nee, met welke van deze partijen is dan wel gesproken, welke zijn hierbij betrokken en wanneer precies, voordat u uw besluit hebt genomen?

Hoe vaak en op welke data precies zijn er gesprekken met vertegenwoordigers van Schiphol en de rest van de luchtvaartsector gevoerd in de aanloop naar uw besluit over de krimp en hoe vaak met omwonenden?

Antwoord 10 en 11

Van 24 mei 2024 tot en met 21 juni 2024 is een aanvullende raadpleging georganiseerd in het kader van de lopende Europese balanced approach procedure. De raadpleging was om, in het kader van zorgvuldigheid, eenieder de mogelijkheid te geven te reageren op een gewijzigd maatregelenpakket. Onder andere de MRS heeft gereageerd tijdens de consultatie, en deze inbreng is meegenomen in het vervolg.

In deze aanvullende raadpleging is vanuit de luchtvaartsector een alternatieve berekening aangeleverd. In juli en augustus zijn er verschillende gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen, BARIN, Schiphol en LVNL om de achtergrond van de alternatieve berekening en het verschil met de berekening die in opdracht van lenW was gemaakt, te doorgronden. Dit heeft geleid tot andere uitgangspunten voor de berekening die in opdracht van lenW wordt gemaakt. Deze gewijzigde uitgangspunten zijn in het genoemde overleg aan de orde geweest om te toetsen of deze navolgbaar en gebaseerd op feitelijk juiste informatie zijn. In totaal zijn hierover ongeveer 10 overleggen geweest op verschillende niveaus.

Met de voorzitter van de MRS heb ik in de zomer in een kennismakingsgesprek en een tweede gesprek gesproken over het lopende proces naar aanleiding van de aanvullende raadpleging en de vervolgstappen in de Europese balanced approach-procedure. Ook met de voorzitter van de BRS heb ik daarover gesproken in een kennismakingsgesprek en een tweede gesprek. Ik heb daarnaast de voorzitter van de BRS en de MRS telefonisch geïnformeerd voorafgaand aan de bekendmaking van het besluit op 4 september jl.

Vraag 12, 13 en 14

Heeft u in uw afweging ook de mogelijke voordelen van een grotere krimp voor de vermindering van CO₂, stikstof, ultrafijnstof en andere schadelijke stoffen meegenomen? Zo ja, kunt u de berekeningen daarover met de Kamer delen? Zo nee, waarom niet?

Kunt u met de Kamer delen of en, zo ja, hoe precies u in uw recente berekeningen rekening houdt met de volledige omvang van milieueffecten, klimaat, gezondheid én de specifieke behoefte van de Nederlanders aan vluchten?

Kunt u de berekeningen delen die laten zien hoe uw beleid de volledige omvang meeneemt van milieueffecten, klimaat- en gezondheidsimpact, én de specifieke behoefte van de Nederlanders aan vluchten, inclusief de gebruikte cijfers, aannames, informatie en bronnen?

Antwoord 12, 13 en 14

Het maatregelenpakket zoals nu voorligt gaat een positieve impact hebben op het beperken van geluid. De balanced approach-procedure schrijft stappen voor die genomen moeten worden voordat een exploitatiebeperking doorgevoerd kan en mag worden. De procedure focust zich primair op geluid en kijkt alleen naar de baten van maatregelen op het gebied van geluidsreductie.

In aanvulling daarop hanteert het Ministerie van lenW meerdere selectiecriteria waar maatregelen aan moeten voldoen voordat deze in aanmerking

komen voor implementatie in de balanced approach-procedure. Deze selectiecriteria zijn te vinden in het Notificatiedocument van 4 september 2024. Dat maatregelen niet mogen leiden tot een aanzienlijke toename van uitstoot van stoffen en niet mogen resulteren in een onomkeerbaar negatief effect op de kwaliteit van de netwerkconnectiviteit is onderdeel van deze selectiecriteria. Zo is ook te zien in het maatregelenpakket dat er specifieke maatregelen in zitten die positief scoren op het beperken van uitstoot. Onder andere de beperking van de maximale capaciteit maar ook het inzetten van stillere (en schonere) toestellen dragen hieraan bij.

In lijn met het Regeerprogramma is het kabinet voornemens te sturen op milieunormen die de negatieve effecten van de civiele luchtvaart steeds verder laten afnemen. Voor de luchtvaart ontstaat dan op de langere termijn groeiruimte als vliegtuigen stiller en schoner worden onder andere met innovatie van vliegtuigen en vliegtuigbrandstoffen, waaronder SAF (biogene en synthetische brandstof) en waterstof. De uitwerking van het normenstelsel zal nog een aantal jaar in beslag nemen.

Vraag 15

Erkent u dat een vlucht ons als samenleving weinig tot niets oplevert als er vooral overstappende passagiers op zitten die helemaal niet in Nederland hoeven te zijn en als de totale kosten voor de samenleving (milieu, klimaat, gezondheid) worden meegewogen? Zo nee, op welk recent wetenschappelijk onderzoek baseert u zich?⁶

Antwoord 15

Schiphol fungeert als hubluchthaven in het hub-and-spoke netwerk van KLM. Door lokale (OD-)passagiers te combineren met transferpassagiers kan KLM meer vluchten en bestemmingen vanaf Schiphol aanbieden dan alleen op basis van de lokale markt. Regio's met een hubluchthaven zijn hierdoor (veel) beter bereikbaar dan vergelijkbare regio's zonder hubluchthaven. Op korte routes biedt een hubluchthaven doorgaans hogere frequenties aan; op langere routes is vaker een directe vlucht beschikbaar. Dit draagt bij aan een uitgebreid routenetwerk naar relevante economische bestemmingen, waaronder veel intercontinentale bestemmingen. Daarmee levert Schiphol een belangrijke bijdrage aan de internationale bereikbaarheid van Nederland en het vestigingsklimaat.

De directe economische bijdrage van transferpassagiers is – in termen van bestedingen aan vliegtickets en uitgaven op de hubluchthaven – inderdaad beperkt. Echter, transfer levert vooral een indirecte bijdrage aan de economie, namelijk via bereikbaarheidseffecten voor Nederlandse bedrijven. Het ontmoedigen of beëindigen van transfervervoer leidt tot minder overlast en emissies in de omgeving van de luchthaven. De effecten op het klimaat zijn echter beperkt, doordat transferpassagiers gemakkelijk via andere hubluchthavens kunnen vliegen.

Het onderzoek van SEO naar de betekenis van de transferpassagiers op Schiphol (2023) geeft aan dat het (hypothetisch) wegvallen van de hubfunctie of alle transferpassagiers op Schiphol zou leiden tot een halvering in het aanbod van vluchten, de connectiviteit en netwerkqualiteit. Als bestemmingen niet langer direct verbonden zijn, neemt de gemiddelde reistijd toe doordat een overstap noodzakelijk is. Die extra reistijd ligt volgens SEO voor niet-Europese bestemmingen tussen de drie à vijf uur.

Vraag 16

Kunt u schetsen welke belangen, cijfers en informatie precies zijn afgewogen en op welke wijze aan ieder belang een bepaald gewicht is gegeven om tot het uiteindelijke besluit te komen?

Antwoord 16

De balanced approach-procedure start met het definiëren van een geluidsdoel, waarin met verschillende maatregelen invulling aan moet worden gegeven. In de Kamerbrief van 4 september 2024 wordt vastgehouden aan dit geluidsdoel en wordt per november 2025 17% van de totale 20% ingevuld en

⁶ Website Natuur & Milieu, maart 2024 (natuurenmilieu.nl/app/uploads/Network-Quality-and-Environment-Framework-Natuur-Milieu-april-2024.pdf)

3 procent later na evaluatie van de maatregelen.⁷ Bij het selecteren van de maatregelen dient cf. de balanced approach-procedure te worden gekeken naar het doelbereik van de maatregelen en naar de kosteneffectiviteit. Pas als laatste mag naar maatregelen worden gekeken die de exploitatie beperken. Bij de keuze van het pakket wordt naar meer selectiecriteria gekeken. Zo wordt er gekeken naar: garanderen van de veiligheid, haalbaarheid van de maatregelen voor 1 november 2025, overeenstemming met wetgeving, behouden betrouwbaarheid van de operatie, voorkomen van verspreiding van hinder, kwaliteit van het netwerk, beperken van de uitstoot van schadelijke stoffen, en mogelijkheid van de modellering van de maatregelen. Parallel wordt gewerkt aan het op- en vaststellen van een nieuw luchthaven-verkeerbesluit (LVB), waarmee de rechtspositie van de omwonenden wordt hersteld. Met het maatregelenpakket zoals uiteengezet in de Kamerbrief gebeurt dat met het behoud van de netwerkqualiteit van Schiphol, zoals besloten in de Hoofdlijnenbrief van juni 2022.

Vraag 17

Bent u het eens met de uitspraak van de rechter van 20 maart 2024 dat de Staat jarenlang het belang van omwonenden van Schiphol ondergeschikt heeft gemaakt aan de belangen van de luchthaven en dat er dus sprake was van onevenwichtige belangenafweging?⁸ Zo nee, waar baseert u zich precies op?

Antwoord 17

Het toenmalige kabinet heeft aangegeven dat het de strekking van het vonnis onderschrijft dat meer gewicht moet worden toegekend aan de belangen van omwonenden.⁹ Dit standpunt wordt nog steeds ondersteund.

Vraag 18

Kunt u precies uitleggen hoe uw besluit leidt tot het herstellen van een evenwichtige belangenafweging, waarbij een einde wordt gemaakt aan de situatie dat het belang van omwonenden van Schiphol ondergeschikt wordt gemaakt aan de belangen van de luchtvaartsector?

Antwoord 18

Om opvolging te geven aan het RBV-vonnis wordt de balanced approach-procedure (BA) verder doorlopen. Een deel van de maatregelen die volgen uit de BA worden vastgelegd in een gewijzigd LVB. Daarmee wordt er een einde gemaakt aan de jarenlange gedoogsituatie en wordt de rechtspositie van omwonenden hersteld. Om een betere rechtsbescherming te bieden aan alle omwonenden van Schiphol, dus ook de mensen die verder van Schiphol af wonen, gaat het kabinet extra handhavingspunten voor geluid toevoegen. Daardoor is er voor omwonenden houvast in de vorm van een maximale jaarlijkse geluidbelasting bij hen in de buurt. De ILT houdt hier toezicht op om naleving te verzekeren.

Vraag 19

Klopt het dat u uw ambtenaren heeft opgedragen (in welke vorm dan ook) om met de luchtvaartsector om tafel te gaan zitten en hun informatie te verwerken in nieuwe modelberekeningen?

Antwoord 19

Na mijn aantreden ben ik geïnformeerd over de inbreng van verschillende partijen bij de aanvullende raadpleging. De kanttekeningen vanuit de luchtvaartsector bij de berekening in opdracht van lenW is ook aan bod gekomen bij een kennismakingsgesprek met de CEO van KLM. Ik heb mijn ambtenaren gevraagd goed naar de verschillen in de berekeningen te kijken en daar overleg met de sectorpartijen over te voeren. Dat was voor mij noodzakelijk om een goede afweging te kunnen maken. Op basis van de gesprekken met belanghebbenden, de aanvullende en gedetailleerde informatie en de reacties uit de aanvullende raadpleging zijn aannames

⁷ Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 517.

⁸ Rechtbank Den Haag 20 maart 2024, ECLI:NL:RBDHA:2024:3734

⁹ Kamerstukken II 2023/24, 29 665, nr. 499.

verder aangescherpt en is het maatregelenpakket dat in de aanvullende raadpleging lag, op een aantal punten aangepast. Vervolgens zijn, onder regie van onderzoeksbureau To70 en met een second opinion van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR), nieuwe berekeningen uitgevoerd van het effect van de maatregelen op de geluidbelasting.

Vraag 20

Hoe past uw aandringen om de luchtvaartsector meer een stem te geven in de modelberekeningen en luchtvaartbeleid, bij de uitspraak van de rechter dat er al een onevenwichtige situatie was waarbij de belangen van omwonenden ondergeschikt waren gemaakt aan de belangen van de luchtvaartsector?

Antwoord 20

Voorop staat dat met het voorliggende maatregelenpakket sprake is van een reductie van aantal ernstig gehinderden met 17%. Deze terugdringing van het geluid doe ik in het belang van de omwonenden. Maar tegelijkertijd wil ik wel zorgvuldig kijken naar de impact van geluidsreducerende maatregelen. Daarom ben ik ook met de sector in gesprek gegaan over de berekeningen in de balanced approach-procedure.

Vraag 21

Heeft u belangenvertegenwoordigers van omwonenden inhoudelijk gesproken, voordat uw besluit over Schiphol viel? Zo ja, met wie en wanneer precies? Zo nee, waarom niet en hoe rijmt dat met de genoemde uitspraak van de rechter?

Antwoord 21

Het gesprek met stakeholders is van belang om goede afwegingen te kunnen maken. Dat geldt ook voor het gesprek met de omwonenden. De MRS speelt hier een belangrijke rol bij. Voorafgaand aan de besluitvorming door het kabinet, hebben er gesprekken plaatsgevonden met de voorzitter van de MRS in juli en in augustus. Deze zijn vooral informeel van aard geweest. Daarnaast is zij voorafgaand aan de bekendmaking van het besluit op 4 september telefonisch geïnformeerd over de besluitvorming van het kabinet over de volgende stap in de balanced approach-procedure. Direct na de zomer, op 9 september, heeft er een kennismaking plaatsgevonden met de voltallige MRS. Daar is de balanced approach-procedure ook aan de orde geweest. In oktober zal er opnieuw een gesprek plaatsvinden met de MRS.

Vraag 22

Bent u het eens met de uitspraak van de rechter van 20 maart 2024 dat de Staat handelt in strijd met het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens door omwonenden van Schiphol (ook die buiten de huidige gemodelleerde geluidsgrenzen wonen) geen adequate rechtsbescherming te bieden en hun belangen stelselmatig ondergeschikt te maken aan die van de luchtvaart? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 22

Voorop staat dat het vonnis zoveel mogelijk moet worden uitgevoerd. Het kabinet onderschrijft de noodzaak om meer gewicht toe te kennen aan de belangen van omwonenden, zowel waar het gaat om het herstel van de rechtspositie, als wat betreft de reductie van de geluidhinder van Schiphol op korte termijn. Om die reden wordt de balanced approach-procedure doorlopen en gaat het kabinet extra handhavingpunten voor geluid toevoegen. De belangen van omwonenden en die van andere belanghebbenden moeten op passende wijze tegen elkaar afgewogen worden, zowel in dit traject als bij toekomstig beleid¹⁰.

Vraag 23

Hoe gaat u de opdracht van de rechter om binnen 12 maanden na de uitspraak van 20 maart 2024 te zorgen voor praktische en effectieve rechtsbescherming voor alle omwonenden (ook die buiten de huidige geluidscontouren) uitvoeren?

¹⁰ Kamerstukken II 2023/24, 29 665, nr. 499.

Antwoord 23

Om een betere rechtsbescherming te bieden aan alle omwonenden van Schiphol, dus ook de mensen die verder van Schiphol af wonen, gaat het kabinet extra handhavingspunten voor geluid toevoegen. Daardoor is er voor omwonenden houvast in de vorm van een maximale jaarlijkse geluidbelasting bij hen in de buurt. De ILT houdt hier toezicht op om naleving te verzekeren. Dit vereist een wijziging van het LVB. Dit is niet uitvoerbaar binnen de gestelde termijn van 12 maanden. Dit is de reden waarom het kabinet een verzoek tot schorsing van het RBV-vonnis heeft ingediend bij het Gerechtshof.¹¹ Naast de wijziging van het LVB is een wetsvoorstel bij de Kamer ingediend, waarmee het voor omwonenden mogelijk wordt om bij de bestuursrechter in beroep te gaan tegen het LVB. Dit is op dit moment nog niet mogelijk.

Vraag 24

Kunt u de aanwijzing van uw ministerie intrekken om niet te handhaven na de constatering van de ILT dat er een overschrijding van 19% is bij handhavingspunt 25 (Uithoorn)? Zo nee, waarom niet?¹²

Antwoord 24

De aanwijzing om niet handhavend op te treden is het zogenaamde anticiperend handhaven. Dat houdt in dat niet handhavend opgetreden wordt bij overschrijding van een handhavingspunt zo lang wordt voldaan aan de baangebruiksregels van het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel (NNHS). Als gevolg van de uitspraak van de Hoge Raad van 12 juli 2024 is het niet mogelijk het anticiperend handhaven te stoppen, omdat dit zou leiden tot een exploitatiebeperking. Volgens de Hoge Raad kan de Staat het stoppen met anticiperend handhaven in combinatie met een experimenteerregeling slechts invoeren nadat een balanced approach-procedure is doorlopen.¹³

Vraag 25

Hoe gaat u de opdracht van de rechter uitvoeren om binnen 12 maanden na de uitspraak van 20 maart 2024 het gebrek aan een eerlijke balans tussen de belangen van omwonenden en economische belangen van de luchtvaartsector te corrigeren, waarmee de rechter duidelijk maakte dat omwonenden niet langer de sluitpost mogen zijn?

Antwoord 25

Zoals gemeld in de negende Voortgangsbrief van het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol heeft het kabinet een verzoek ingediend om de uitvoering van het vonnis te schorsen totdat het gerechtshof in hoger beroep uitspraak heeft gedaan¹⁴. Dit betekent niet dat het ministerie niets zal doen. Het zal alles op alles zetten om zo snel mogelijk de balanced approach-procedure te doorlopen en een wijziging van het LVB voor elkaar te krijgen. Daarmee wordt het anticiperend handhaven beëindigd en wordt de rechtsbescherming voor de omwonenden verbeterd.

Vraag 26

Kunt u met grote zekerheid stellen dat de rechter u niet opnieuw op de vingers tikt wegens het onvoldoende beschermen van burgers tegen de schadelijke gevolgen van de luchtvaart? Zo ja, waar baseert u zich op?

Antwoord 26

De wijziging van het LVB wordt zorgvuldig voorbereid. In de procedure voor de wijziging van een LVB zijn daarbij belangrijke waarborgen ingebouwd om de kwaliteit van de regelgeving te verzekeren. Zo wordt de wijziging voorgehangen bij de Eerste en Tweede Kamer en adviseert de Raad van State over het ontwerp. Daarnaast zal de hoger beroepsprocedure in het RBV-vonnissen benut worden om een nadere duiding van het vonnis te verkrijgen, zodat het kabinet alle benodigde stappen in lijn met het vonnis kan nemen

¹¹ Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 519.

¹² Website ILT, 10 juli 2024 (www.ilent.nl/actueel/nieuws/2024/07/10/onvoldoende-lokale-bescherming-tegen-geluidshinder-voor-omwonenden-schiphol)

¹³ Kamerstukken II 2023/24, 29 665, nr. 515.

¹⁴ Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 519.

om de regelgeving vast te stellen en op een correcte wijze uitvoering te geven aan het vonnis.

Vraag 27

Heeft u voor uw besluit overleg gehad met en advies gevraagd aan de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de Staatssecretaris Rechtsbescherming, die gaan over zaken die aan dit dossier raken, zoals het bestuursrecht, toegang tot het recht, bescherming van grondrechten en goed bestuur? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 27

Het besluit tot het instellen van hoger beroep is in de ministerraad van 24 mei genomen, waardoor alle relevante aspecten goed zijn betrokken bij de besluitvorming. Ook de besluitvorming over de inzet van het kabinet in de balanced approach-procedure heeft in de ministerraad plaatsgevonden.

Vraag 28

Klopt het dat u tijdens een lunchpauze een bandbreedte van 475.000 tot 485.000 vliegbewegingen per jaar heeft bedacht? Zo nee, hoe ging het dan wel?

Antwoord 28

Om zo snel mogelijk de regelgeving weer op orde te krijgen en de geluidbelasting te verlagen, werkt het kabinet door aan de Europese balanced approach-procedure die momenteel wordt doorlopen voor luchthaven Schiphol. Het kabinet heeft daarom besloten om het aangepaste notificatiepakket op 4 september jl. in te dienen bij de Europese Commissie. De keuze voor de bandbreedte tussen de 475.000 en 485.000 volgt uit het feit dat de berekeningen nog niet stabiel waren. Daarom heeft het kabinet ervoor gekozen om de notificatie te starten met een bandbreedte. Dit besluit is uiteraard niet genomen tijdens de lunchpauze van de ministerraad. Wel is er in de lunchpauze telefonisch contact geweest met het departement. Dat is te lezen in de openbaar gemaakte beslissing bij de Kamerbrief van 4 september jl.¹⁵ De Europese Commissie heeft inmiddels eind september een ontvangstbevestiging van het genotificeerde pakket gestuurd en aangegeven de uitkomsten van de berekeningen nodig te hebben om tot een advies te komen over het definitieve maatregelenpakket. Daar hoort ook de geluidsimpact van de verschillende maatregelen bij.

Vraag 29

Heeft u tijdens een lunchpauze als Minister minstens één keer contact gehad met een van de tientallen bewonersverenigingen die Nederland heeft, voordat u dat besluit had genomen?

Antwoord 29

Nee. Wel hebben er voorafgaand aan de besluitvorming door het kabinet, gesprekken plaatsgevonden met de voorzitter van de MRS in juli en in augustus. Daarnaast is zij voorafgaand aan de bekendmaking van het besluit op 4 september telefonisch geïnformeerd over de besluitvorming van het kabinet over de volgende stap in de balanced approach-procedure.

Vraag 30

Op basis van welke wetenschappelijke feiten zijn er 10.000 vluchtbewegingen extra toegevoegd?

Antwoord 30

Er zijn geen vliegtuigbewegingen toegevoegd. Omdat er gebruikgemaakt is van nieuwe, meer gedetailleerde informatie in het bestaande rekenmodel, worden de berekeningen de komende weken nogmaals nagelopen. Deze controle is van belang voor de zorgvuldigheid en kan nog leiden tot een andere uitkomst. Na de controle – die in het najaar zal worden afgerond – zal het definitieve aantal vliegtuigbewegingen worden vastgesteld. Gelet hierop

¹⁵ Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 517.

heeft het kabinet ervoor gekozen om in de aangepaste notificatie een bandbreedte van 475.000–485.000 vliegtuigbewegingen op te nemen.

Vraag 31

Op welke manier vindt u het rechtvaardig en in lijn met de geest van het vonnis van de rechter om op deze manier meer ruimte te bieden voor Schiphol, terwijl uw voorganger, de vorige CEO van Schiphol en omwonenden pleiten voor een grotere krimp?

Antwoord 31

Bij mijn aantreden heb ik de ambtenaren gevraagd om met de sector in gesprek te gaan en uit te zoeken hoe het komt dat de sector andere uitkomsten van berekeningen had dan het Ministerie van IenW. Daarbij was mijn verzoek of de sector en het ministerie het eens konden worden over de uitgangspunten voor de berekeningen. De berekeningen worden door onafhankelijke bureaus gedaan. De uitkomsten worden niet vooraf bepaald, maar volgen uit de berekeningen. Er wordt op dit moment nog aan gewerkt om ze wel stabiel te krijgen. Na de controle – die in het najaar zal worden afgerond – zal het definitieve aantal vliegtuigbewegingen worden vastgesteld.

Vraag 32

Erkent u dat u de belangen van Schiphol hier zwaarder heeft laten wegen dan de belangen van omwonenden, natuur, milieu en klimaat?

Antwoord 32

Voorafgaand aan het Hoofdlijnenbesluit Schiphol heeft een brede afweging plaatsgevonden tussen verschillende publieke belangen. Daar is uiteindelijk het geluidsdoel op gebaseerd. Het geluidsdoel blijft intact, de afgelopen weken is alleen opnieuw gekeken hoe, op basis van de meest recente inzichten en informatie, het geluidsdoel ingevuld kan worden. Hierin vindt niet opnieuw een belangenafweging plaats.

Vraag 33, 34, 35 en 36

Uit welke daden en maatregelen van uw beleid blijkt precies dat u alle mogelijke snelheid inzet om de geluidsbelasting met 20% terug te dringen, zoals het regeerprogramma van de coalitie u opdraagt?

Bent u het ermee eens dat het feit dat u 2025 en 2026 afwacht, om pas in 2027 te bepalen welke verdere stappen moeten worden gezet voor het halen van de volledige 20% reductie van geluidsbelasting, niet rijmt met de beloftes van het eerdere kabinet en ook niet rijmt met de tekst van het huidige regeerprogramma, waarin staat dat de 20% reductie «zo snel mogelijk» wordt gehaald? Zo nee, waarom niet?

Kan het doel om de geluidsbelasting met 20% terug te brengen sneller dan u nu doet? Zo ja, waarom doet u het dan niet, zoals afgesproken in het regeerakkoord en beloofd aan burgers? Zo nee, op welke onafhankelijke experts en onderzoeken baseert u zich?

Waarom houdt u zich niet aan de afspraak uit het regeerakkoord en aan de belofte van het vorige kabinet aan de burgers om de geluidsbelasting en het aantal ernstig gehinderden «zo snel mogelijk» met 20% terug te dringen?

Antwoord 33, 34, 35 en 36

In het regeerprogramma staat dat de inzet voor de luchtvaart gericht is op het op orde brengen van de rechtsbescherming van omwonenden (geluidsbelasting) en de regelgeving met behoud van de netwerkqualiteit van Schiphol. Het regeerprogramma stelt dat het kabinet de rechtspositie van omwonenden van Schiphol zo snel mogelijk wil herstellen en de geluidsbelasting met 20% wil terugdringen. Om dit te bereiken zet het kabinet de lopende Europese balanced approach-procedure voort en worden de resultaten daarvan in het Luchthavenverkeerbesluit vastgelegd.

Om de rechtspositie van omwonenden zo snel mogelijk te herstellen wordt zo spoedig mogelijk het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) gewijzigd. Daarmee wordt een einde gemaakt aan de jarenlange gedoogsituatie en herstellen we de rechtspositie van omwonenden.

Met het maatregelenpakket zoals 4 september jl. genotificeerd aan de Europese Commissie wordt 17% van het totale geluidsdoel van 20% gerealiseerd. Dit betekent dat de doelstelling van 20% overeind blijft en

behaald moet worden. Een invulling van 17% nu, biedt ruimte en tijd voor meer alternatieve maatregelen dan een verdergaande capaciteitsreductie. Hiermee resteert nog 3% van het geluidsdoel. Het kabinet heeft besloten om eerst het daadwerkelijke effect van het maatregelenpakket te monitoren. Daarna wordt besloten welke verdere stappen gezet moeten worden. Het kabinet zal zich inspannen om de resterende 3% zo snel mogelijk in te vullen, nadat de evaluatie heeft plaatsgevonden.

Vraag 37

Kunt u berekenen en met de Kamer delen hoe hoog het aantal vliegtuigbewegingen per jaar zou mogen zijn als meteen wordt vastgehouden aan de beloofde 20% reductie?

Antwoord 37

Van 24 mei 2024 tot en met 21 juni 2024 heeft er een aanvullende raadpleging plaatsgevonden. Deze aanvullende raadpleging, door het vorige kabinet uitgevoerd, had betrekking op de invulling van 15 tot 17% van het totale geluidsdoel van 20%. Na deze aanvullende raadpleging is besloten om voor 17% per november 2025 te gaan. Op 4 september 2024 is de aangepaste notificatie aan de Europese Commissie toegestuurd met daarin ook de invulling van 17% van het geluidsdoel. De overige 3% wordt ingevuld afhankelijk van de uitkomsten van de monitoring van het genotificeerde maatregelenpakket. Er worden op dit moment nog aanvullende berekeningen uitgevoerd gericht op de invulling van 17% van het geluidsdoel. Er zijn geen berekeningen beschikbaar die zien op de invulling van het totale geluidsdoel van 20% en die kunnen er ook niet op korte termijn zijn. Deze berekeningen kunnen dus ook niet gedeeld worden.

Vraag 38, 39 en 41

Staat u achter het nakomen van de klimaatafspraken, zoals ook door de coalitie afgesproken in de basislijn en in het hoofdlijnenakkoord? Bent u ermee bekend dat de wetenschappelijke consensus aangeeft dat we de klimaatdoelen niet halen – ook niet met maximale inzet van technologie en andere brandstoffen – als de luchtvaart niet flink krimpt? Bent u bereid om vanuit uw portefeuille luchtvaart eerlijk bij te laten dragen aan het halen van de klimaatdoelen? Zo nee, waarom houdt u zich niet aan de afspraken in de basislijn en in het hoofdlijnenakkoord, waarin staat dat internationale afspraken, zoals klimaatafspraken moeten worden nagekomen?

Antwoord 38, 39 en 41

Het kabinet houdt zich – in lijn met het regeerprogramma – aan bestaande klimaatafspraken. De internationale luchtvaart draagt bij aan de broeikasgasmismissies en de verwachting is dat deze emissies zonder maatregelen flink zullen toenemen. De internationale klimaataanpak onder Parijs biedt expliciet ruimte om te differentiëren tussen sectoren. De lucht- en scheepvaart maken onderdeel uit van deze aanpak. De bijdrage van de internationale luchtvaart en -scheepvaart loopt via de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO en de internationale maritieme organisatie IMO. De reden hiervoor is dat het om internationale sectoren gaat en de oplossing voor het klimaatprobleem zoveel mogelijk internationaal moet worden gevonden. Daarnaast is luchtvaart één van de moeilijkste en duurste sectoren om te verduurzamen en heeft dus meer tijd nodig dan sommige andere sectoren. Het kabinet hanteert overigens ook deze gedifferentieerde aanpak in haar nationale klimaatbeleid. Onevenredig hard ingrijpen in de luchtvaartsector in Nederland ligt daarom niet voor de hand en betekent bovendien weglek van vluchten en daarmee zowel CO₂ als bedrijvigheid over de grens. Dan verliest de Nederlandse economie en wint het klimaat nauwelijks. Daarom kiest het kabinet in mondiaal, EU en nationaal verband voor een gebalanceerd pakket aan maatregelen. Op deze manier draagt de luchtvaart in de ogen van het kabinet eerlijk bij aan het halen van de klimaatdoelen.

Vraag 40

Kunt u met de Kamer delen op basis van welke onafhankelijke berekeningen en onafhankelijke experts uw luchtvaartbeleid ervoor zal zorgen dat we ons aan klimaatafspraken houden, zoals ook vastgesteld door de coalitie in de

basislijn en in het regeerprogramma? Hoe groot is de kans dat deze berekeningen uitkomen?

Antwoord 40

In 2022 heeft ICAO een langetermijndoel voor de internationale luchtvaart geformuleerd: netto nul CO₂-emissies in 2050 (Long Term Aspirational Goal; LTAG). Binnen de Raad van ICAO wordt momenteel uitgewerkt hoe dit doel gerealiseerd gaat worden. Helder is dat technologische vernieuwing, duurzame brandstoffen, hernieuwbare energiedragers en efficiënter vliegen belangrijk zijn voor het halen van de LTAG. Nederland hecht veel belang aan het realiseren van deze doelstelling en zet zich hiervoor in in ICAO-verband. Daarnaast draagt de internationale luchtvaart binnen de Europese Economische Ruimte (EER) direct bij aan de 2030 klimaatdoelstellingen van de EU via het Europese emissiehandelssysteem (EU ETS). Dit betekent dat de luchtvaartmaatschappijen die opereren binnen de EER verplicht zijn om emissierechten aan te schaffen voor de door hen gegenereerde CO₂-uitstoot en hierover te rapporteren. Vanaf 2026 stopt de verdeling van gratis rechten en zullen luchtvaartmaatschappijen voor hun volledige uitstoot moeten gaan betalen. Omdat het aantal emissierechten onder het EU ETS beperkt is en geleidelijk afneemt in lijn met de Europese klimaatdoelen, draagt luchtvaart per definitie bij aan de Europese klimaatdoelen (en daarmee ook de mondiale doelen). Ook gaat per 2025 RefuelEU Aviation van start. Met deze nieuwe verordening zijn brandstofleveranciers verplicht om een minimum aandeel duurzame luchtvaartbrandstoffen te leveren. Deze verplichte aandelen zullen tot 2050 geleidelijk stijgen, wat leidt tot een vermindering van CO₂-uitstoot en tegelijkertijd zorgt voor een gelijk speelveld op EU-niveau. De luchtvaartsector is in relatie tot andere sectoren relatief moeilijk en duur om te verduurzamen. Daarom zal deze sector ook nog langer in de toekomst ETS-rechten moeten blijven kopen. Op die manier speelt luchtvaart een cruciale rol in de financiering van CO₂-reductie in andere sectoren waar CO₂ goedkoper en gemakkelijker gereduceerd kan worden. Bovendien hebben de luchtvaartsector en de overheid gezamenlijke nationale ambities geformuleerd. Deze doelen zijn geconcretiseerd in de Luchtvaartnota en betreffen CO₂-reductie binnen de luchtvaartsector. In 2030 dient de CO₂-uitstoot maximaal op het niveau van 2005 te zitten, in 2050 dient de CO₂-uitstoot gehalveerd te zijn en in 2070 dient er nul CO₂-uitstoot te zijn. Het kabinet zal de voortgang hierop blijven monitoren.

Vraag 42

Bent u bekend met de vernietigende conclusies van de staatsagent over de betrouwbaarheid van KLM, waarin hij o.a. stelt dat het bedrijf verbloemt, verdraait en misleidt?

Antwoord 42

Ja, ik ben bekend met de opmerkingen die de staatsagent hierover heeft gemaakt in de vijfde voortgangsrapportage. Deze opmerkingen hebben betrekking op de manier waarop KLM over de naleving van de steunvoorwaarden heeft gerapporteerd in het eigen jaarverslag. Er is in het toenmalige jaarverslag van KLM inderdaad slechts zeer summier stilgestaan bij de door de staatsagent genoemde verbeterpunten. Het is duidelijk dat de KLM de steunvoorwaarden onvoldoende heeft nageleefd. Het kabinet heeft in reactie op de vijfde rapportage van de staatsagent aangegeven teleurgesteld te zijn hierover.

Vraag 43

Op basis waarvan vertrouwt u de cijfers en beloftes van KLM nu wel?

Antwoord 43

Zoals ook in de Kamerbrief van 4 september jl. gecommuniceerd is het maatregelenpakket niet vrijblijvend. Het kabinet wil dat de geluidbelasting in de omgeving van Schiphol daadwerkelijk afneemt. Daarom vindt het kabinet het belangrijk dat hier duidelijke en bindende afspraken over worden gemaakt met de sectorpartijen. De gesprekken met sectorpartijen over de inhoud en naleving van deze afspraken worden momenteel gevoerd. KLM en Schiphol hebben op 4 september per brief aangegeven dat zij ook bereid zijn om dergelijke afspraken te maken. Deze brieven zijn als bijlagen bij de Kamerbrief

gevoegd.¹⁶ Zodra de uitkomst van deze gesprekken vast staat, wordt de Kamer hier over geïnformeerd.

Vraag 44

Gelet op het feit dat de berekende aantallen vliegbewegingen allemaal gebaseerd zijn op een gemiddelde geluidsbelasting, en bewoners en wetenschappers allemaal aangeven dat je niet wakker wordt van een papieren gemiddelde, maar van een daadwerkelijk vliegtuig dat passeert: beseft u dat door zoveel (nacht)vluchten te blijven bestaan, er in de praktijk geen enkele afname van hinder zal optreden?

Antwoord 44

Nachtvluchten kunnen leiden tot (ernstige) slaapverstoring. Daarom spant het kabinet zich in om hinder in de nacht te beperken. Onlangs heeft het kabinet een pakket aan maatregelen genotificeerd bij de Europese Commissie. In dit maatregelenpakket is een aantal maatregelen opgenomen die specifiek zijn gericht op de nachtperiode. Ten eerste is opgenomen om het aantal toegestane vluchten in de nacht te verlagen van 32.000 naar 27.000, ten tweede om lawaaiige toestellen in de nacht te weren en daarnaast zet KLM stillere vliegtuigen in de nacht in. Met deze maatregelen wordt het geluidsdoel voor de nacht, een afname van 15% ernstig slaapverstoorden, ruimschoots gehaald.

Vraag 45

Hoe reageert u op het perspectief van omwonenden en wetenschappers dat stillere vliegtuigen in praktijk weinig tegen hinder helpen, omdat ook een iets stiller vliegtuig de rust verstoort en met stillere vliegtuigen maatschappijen vaker gaan vliegen, wat juist de geluidshinder vergroot?

Antwoord 45

Het vliegen met stillere toestellen, draagt bij aan het verminderen van de gemiddelde geluidsbelasting en daarmee ook aan het behalen van het geluidsdoel. Het ministerie is zich ervan bewust dat omwonenden dit in de praktijk anders kunnen ervaren en dat stillere toestellen niet altijd leiden tot minder hinder. Daarom bevat het maatregelenpakket ook een combinatie van geluidsbepalende maatregelen inclusief een lager maximaal aantal vliegtuigbewegingen op het etmaal en in de nacht.

Vraag 46

Bent u het ermee eens dat het resultaat van beleid moet zijn dat er merkbaar veel minder overlast is voor omwonenden én dat er tegelijkertijd veel minder negatieve impact op de gezondheid van burgers, het milieu en het klimaat moet zijn?

Antwoord 46

Het huidige beleid is het verminderen van de geluidsbelasting met 20% op het etmaal. Dit beleid is erop gericht om de overlast, en daarmee ook de negatieve gezondheidseffecten, voor omwonenden te verminderen.

Vraag 47

Bent u bekend met de gezondheidsschade die optreedt door slaapverstoring, en bent u ermee bekend dat die door Schiphol bij minstens 152.000 mensen optreedt? Wat vindt u hiervan en gaat u dit aantal meetbaar flink naar beneden brengen?

Antwoord 47

Ik ben bekend met de rapportage van het RIVM uit 2019 waarin het aantal berekende ernstig slaapverstoorden rond Schiphol en regionale luchthavens van nationaal belang samen, wordt geschat op bijna 152.000 personen.¹⁷ Deze schatting omvat een veel groter gebied dan het gebied met een geluidbelasting van 40 dB (A) L_{night} of hoger. Voor Schiphol wordt uitgegaan

¹⁶ Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 517.

¹⁷ Motie Schonis en de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid (2018): Het doel heiligt de middelen (RIVM-rapport 2019-0227), p. 97.

van het gebied waar de geluidbelasting ten minste 40 L_{night} bedraagt. Dit is de advieswaarde voor de nacht uit de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid en tegelijkertijd is het een waarde die een juridische basis heeft in de zogenoemde gelijkwaardigheidscriteria waar ieder LVB aan moet voldoen. In het gebruiksjaar 2023 was in de omgeving van Schiphol het aantal berekende ernstig slaapverstoorden met een geluidbelasting van 40 dB (A) L_{night} of hoger 11.800.¹⁸

Het kabinet erkent dat slaapverstoring een negatief effect heeft op de gezondheid van mensen. In het Actieplan omgevingslawaai Schiphol 2024–2029 is voor de planperiode tot 2029 een vermindering van 15 procent van het aantal berekende personen dat in de slaap wordt gestoord, bij een geluidbelasting van 40 dB (A) L_{night} of hoger, tot doel gesteld. Om deze afname te realiseren is onlangs een pakket van maatregelen genotificeerd bij de Europese Commissie, waarmee dit geluidsdoel voor de nacht ruimschoots wordt gehaald.

Vraag 48

Bent u bekend met het dringende advies van de Vlaamse gezondheidsraad om per direct te stoppen met nachtvluchten op Brussel /Zaventem Airport vanwege de serieuze gezondheidsschade van honderdduizenden omwonenden?¹⁹

Antwoord 48

Ja, ik ben bekend met het advies van De Hoge Gezondheidsraad van België.

Vraag 49

Wat vindt u van het advies en welke lessen zijn er te trekken voor Nederland?

Antwoord 49

Het advies van De Hoge Gezondheidsraad is gebaseerd op een uitgebreide literatuurstudie van bestaande onderzoeken en rapporten naar onder andere de effecten van slaapverstoring. Op basis van deze wetenschappelijke inzichten doet de Hoge Gezondheidsraad de beleidsaanbeveling voor een volledig verbod op nachtvluchten op Brussel/Zaventem Airport tussen 23.00 en 07.00 uur vanuit gezondheidsperspectief. Het is aan de overheid om verschillende aspecten van vliegverkeer (internationale verbondenheid, gezondheidsschade, economie, etc.) te wegen en daarover een besluit te nemen. Dit heeft de Vlaamse overheid gedaan en heeft de aanbeveling voor een nachtsluiting niet overgenomen. Voor Schiphol loopt er momenteel een impactanalyse naar o.a. een (gedeeltelijke) nachtsluiting.

Vraag 50

Weet u welke gezondheidsschade Schiphol oplevert aan de omwonenden? Kunt u daarbij een concrete inschatting maken uitgesplitst naar overlast en stress door continue herrie overdag, de schade door verstoringen in de nacht en de schade van de kankerverwekkende stoffen, zoals benzeen, zwavel, formaldehyde en ultrafijnstof?

Antwoord 50

Het ministerie heeft het RIVM opdracht gegeven om de hinder en slaapverstoring in beeld te brengen voor alle burgerluchthavens. Het Ministerie van Defensie heeft een vergelijkbare opdracht gegeven voor militaire luchthavens, ook die met civiel medegebruik. Het RIVM maakt daarbij, in overleg met de GGD-en, gebruik van de Gezondheidsmonitor 2024. De gegevens worden in de periode september – december 2024 verzameld en daarna door het CBS verwerkt, voordat RIVM en GGD-en hiermee verder gaan. Medio 2025 zal de Kamer geïnformeerd worden over het verloop van dit onderzoek. Er zijn in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in de afgelopen jaren verschillende onderzoeken uitgevoerd naar de effecten van de luchtvaart op de lokale luchtkwaliteit. Het relatieve aandeel van de

¹⁸ Evaluatie Gebruiksprognose 2023.

¹⁹ Website Het Nieuwsblad, «Nachtvluchten zijn inbreuk op onze gezondheid: geluidshinder bezorgt ons hartklachten, obesitas en zelfs een leerachterstand», 7 mei 2024 (https://m.nieuwsblad.be/cnt/dmf20240507_93179784?utm_source=google)

luchtvaart aan de emissies en concentraties op en rondom Schiphol is klein. Daarnaast blijven de gemeten emissies en concentraties onder de advieswaarden en normen geldend in de EU. Het RIVM heeft een internationaal uniek onderzoek uitgevoerd naar de effecten van ultrafijn stof op de gezondheid en concludeert dat er geen oorzakelijk verband kan worden vastgesteld tussen de blootstelling aan ultrafijn stof en gezondheidseffecten, omdat daarvoor meerdere studies van verschillende onderzoekers in meerdere regio's of landen nodig zijn. Voor ultrafijnstof van vliegverkeer en gezondheidseffecten zijn die er (nog) niet.

Vraag 51

Wanneer is het laatste nationale gezondheidsonderzoek geweest naar de totale gezondheidsschade van de luchtvaart?

Antwoord 51

De GGD-en hebben gegevens verzameld over de hinder en slaapverstoring door vliegverkeer bij verschillende luchthavens met de Gezondheidsmonitor 2020. In opdracht van het ministerie is daarover een rapport geschreven.²⁰ In de voortgangsbrieven in het kader van het (inmiddels afgeronde) Programma Aanpak Meten Vliegtuiggeluid (PAMV) is aangegeven periodiek gezondheids-onderzoek uit te voeren die gezondheidseffecten in beeld brengt. Het RIVM heeft het ministerie geadviseerd daarvoor de Gezondheidsmonitor te gebruiken. De Gezondheidsmonitor wordt eens in de 4 jaar afgenomen, en biedt door de structurele en wetenschappelijk aanpak een goede vergelijkingsbasis hoe de hinder en slaapverstoring zich over de tijd heen ontwikkelt. De eerstvolgende meting voor de GGD gezondheidsmonitor vindt op dit moment plaats.

Vraag 52

Kunt u het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport opdracht geven zo spoedig mogelijk een nieuwe nationale studie te doen via de Gezondheidsraad naar de verschillende gezondheidseffecten van de luchtvaart in Nederland? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 52

Het kabinet ziet momenteel geen aanleiding voor aanvullend onderzoek door de Gezondheidsraad. In het kader van de Programmatische Aanpak Meten Vliegtuiggeluid (PAMV) is in 2019 veel informatie over de gezondheidseffecten van geluidhinder bekend geworden.²¹ Aanvullend daarop wordt door het RIVM de ontwikkeling van de belangrijkste gezondheidseffecten – hinder en slaapverstoring – over de tijd gemonitord. Daarnaast loopt er een onderzoek van de GGD's en het RIVM naar zogenoemde blootstelling-responsrelatie. Dit gaat over het effect van vliegtuiggeluid op de hinder en gezondheid. Dit onderzoek wordt begin 2026 afgerond.

Ook voor wat betreft de gezondheidseffecten van luchtverontreinigende stoffen lopen er nog onderzoeken. Een voorbeeld hiervan is de in opdracht van IenW, door het RIVM opgestelde validatiecommissie die toezicht houdt op een aantal onderzoeken naar de effecten van vliegtuigemissies op de gezondheid van de medewerkers op de luchthaven. Het eerste blootstellings-onderzoek is inmiddels afgerond en momenteel loopt er nog een dwarsdoorsnedeonderzoek, waarvan de resultaten medio 2025 worden verwacht.

Vraag 53

Aangezien u erkent dat de nieuwe berekeningen waarop u uw beleid baseert instabiel zijn, kunt u ervoor zorgen dat de Kamer wel de juiste berekeningen krijgt voor het aankomende commissiedebat Luchtvaart?

Antwoord 53

Zoals aan de Kamer is gecommuniceerd op 4 september 2024, wordt er gewerkt aan het nalopen van de berekeningen in het kader van de balanced approach-procedure voor Schiphol. Deze controle is van belang voor de zorgvuldigheid en kan nog leiden tot een andere uitkomst. Na de controle zal

²⁰ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-984.html>.

²¹ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-711.html>.

het definitieve aantal vliegtuigbewegingen worden vastgesteld. Tijdens de begrotingsbehandeling op 10 oktober 2024 is per abuis gemeld dat de berekeningen voor de balanced approach-procedure in de week van 14 tot en met 18 oktober bekend zouden worden. Er wordt momenteel echter nog gerekend. De berekeningen en uitkomsten zullen zo spoedig mogelijk na afronding bekend gemaakt worden. Uiterlijk dit najaar ontvangt de Kamer de definitieve berekeningen.

Vraag 54

Bent u bereid om deze schriftelijke vragen met spoed te beantwoorden voor het aankomende commissiedebat Luchtvaart?

Antwoord 54

Ja.