

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

843

Vragen van het lid **Peter de Groot** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Extra krimp Schiphol dreigt na nieuwe berekeningen PVV-Minister Madlener»* (ingezonden 22 november 2024).

Antwoord van Minister **Madlener** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 16 december 2024).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Extra krimp Schiphol dreigt na nieuwe berekeningen PVV-Minister Madlener»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Hoe rijmt dit bericht met uw verantwoordelijkheid om in het kader van een betrouwbare overheid te fungeren als waardige gesprekspartner richting de sector?

Antwoord 2

Het kabinet heeft inmiddels op 6 december een keuze gemaakt naar aanleiding van de uitkomsten van de definitieve berekeningen. Het kabinet kiest daarbij voor een invulling van het geluidsdoel in de eerste fase naar $-15\%^2$. Dit betekent dat er vanaf november 2025 478.000 vliegtuigbewegingen mogelijk zijn. 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 en ook expliciet het belang van de luchtvaartsector gewogen.

Vraag 3

Wat is de voornaamste reden van de extra krimp op Schiphol?

¹ De Telegraaf, 14 november 2024, Extra krimp Schiphol dreigt na nieuwe berekeningen PVV-Minister Madlener | Binnenland | Telegraaf.nl

² Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 523

Antwoord 3

Er is geen sprake van extra krimp. Het kabinet zet in op een geluidsdoel van –15% in de eerste fase. Dit leidt tot 478.000 vliegtuigbewegingen op het etmaal en 27.000 bewegingen in de nacht. Dat valt binnen de in september gecommuniceerde bandbreedte.

Vraag 4

Wat zou een lager aantal vliegbewegingen op Schiphol betekenen voor de toekomst van Schiphol, het hubnetwerk en vliegtuigmaatschappijen?

Antwoord 4

Een lager aantal vliegtuigbewegingen dan de eerder genotificeerde bandbreedte is op dit moment niet aan de orde. 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.

Vraag 5

Wat is de voornaamste reden dat u eerst aankondigde dat er 475.000 tot 485.000 vliegbewegingen mogelijk waren vanaf Schiphol, maar nu dreigt af te stevenen op maximaal 466.000?

Antwoord 5

De in de afgelopen periode uitgevoerde controle 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. Echter, het kabinet heeft gekozen voor een andere fasering in de tijd. Per november 2025 wordt –15% van het geluidsdoel ingevuld. Dit leidt tot 477.000 tot 478.000 vliegtuigbewegingen. De resterende 5% wordt in een latere fase ingevuld. Hierover is de kamer op 6 december geïnformeerd³.

Vraag 6

Hoe hebben luchtvaartmaatschappijen hierop gereageerd? Wat heeft u met deze reactie gedaan?

Antwoord 6

Met de keuze van het kabinet voor een andere fasering van het geluiddoel wordt een verdergaande capaciteitsbeperking voorkomen. Het belang van de luchtvaartsector is bij die afweging expliciet afgewogen. Overigens geldt ook bij een bescheiden beperking van de capaciteit dat de sectorpartijen van mening zijn dat de beperking van hun groeimogelijkheden ver gaat en pijn doet.

Vraag 7, 8 en 9

Hoe wordt de door luchtvaartmaatschappijen toegezegde vlootvernieuwing meegenomen in de berekening over hoeveel vliegbewegingen Schiphol mag maken?

Waarom wordt maar een gedeelte van de in totaal toegezegde vlootvernieuwing meegenomen in de berekeningen?

Bent u bereid om een groter gedeelte van de vlootvernieuwing, die mede bijdraagt aan een stillere luchtvaart, mee te nemen in de berekeningen?

Antwoord 7, 8 en 9

Alle onderliggende stukken, zoals de onderzoeksrapporten, zijn inmiddels gepubliceerd. Hierin is te zien dat additionele vlootvernieuwing gerealiseerd voor 1 november 2025, onderdeel is van het maatregelenpakket en ook een belangrijk deel van het geluidsdoel invult (namelijk –3,6 procent en –4,9 procent op de dag van in totaal –15%). Zoals vastgesteld in het Actieplan geluid betreft dit vlootvernieuwing die plaatsvindt bovenop hetgeen al autonoom plaatsvindt. Meer vlootvernieuwing meenemen dan hetgeen nu is gedaan is niet mogelijk binnen de huidige procedure.

³ Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 523

Vraag 10

Is de aanname wat betreft vlootvernieuwing ook getoetst door het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR)? Zo nee, waarom niet? Indien dit niet het geval is, kunt u deze toetsing alsnog laten uitvoeren?

Antwoord 10

Het NLR heeft alle berekeningen getoetst, dus ook de berekeningen voor wat betreft vlootvernieuwing.

Vraag 11

Hoe wordt tariefdifferentiatie meegenomen in de berekeningen over hoeveel vliegbewegingen Schiphol mag maken?

Antwoord 11

Tariefdifferentiatie is onderdeel van het maatregelenpakket. De door Schiphol op 31 oktober jl. vastgestelde tarieven zijn hierbij als uitgangspunt meegenomen. Dit betreft de meest recente informatie. Het ministerie heeft de aannames met betrekking tot deze tariefdifferentiatie laten toetsen door twee externe experts. Dit heeft niet geleid tot een (verdere) aanpassing van de aannames.

Vraag 12

Wat doet een krimp van het maximaal aantal vliegbewegingen met het commitment van luchtvaartmaatschappijen rondom stillere en schonere luchtvaart?

Antwoord 12

Het kabinet gaat er vanuit dat dit commitment nog steeds blijft staan. Sterker nog, additionele vlootvernieuwing is een belangrijke maatregel in het pakket. Er worden daarom met de KLM groep bindende afspraken gemaakt over de invulling en naleving van de maatregelen.

Vraag 13

Wat voor gevolgen heeft de krimp van het maximaal aantal vluchten van Schiphol specifiek voor het behalen van de doelen rondom geluidsreductie, mede gelet op het feit dat dit beleid valt of staat met het commitment van luchtvaartmaatschappijen?

Antwoord 13

Een capaciteitsreductie naar 478.000 vliegtuigbewegingen is nodig om het gestelde geluidsdoel in de eerste fase te behalen (-15%). Op luchtvaartindetoekomst.nl⁴ zijn alle onderliggende rapporten met daarin de definitieve berekeningen te vinden. Daarin wordt ook inzichtelijk gemaakt wat de impact van beperking van het aantal vliegtuigbewegingen is op het geluidsdoel. Capaciteitsreductie is het sluitstuk. Allereerst is gekeken naar andere maatregelen om het geluidsdoel te bereiken, zoals additionele vlootvernieuwing. Ook deze maatregelen zijn noodzakelijk voor het behalen van het geluidsdoel. Het maatregelenpakket is niet vrijblijvend. Zoals aangegeven in antwoord op vraag 12 maakt het kabinet 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 vaststaat, wordt de Kamer hierover geïnformeerd.

Vraag 14

Zijn er bij u ook signalen bekend hoe de extra krimp is ontvangen door buitenlandse luchtvaartmaatschappijen die veelvuldig gebruik maken van Schiphol, zoals Delta Air Lines?

⁴ www.luchtvaartindetoekomst.nl

Antwoord 14

Er is doorlopend contact met verschillende luchtvaartmaatschappijen waaronder Delta Air Lines. Luchtvaartmaatschappijen zijn ook geïnformeerd over het besluit van 6 december jl. dat leidt tot een maximum aantal vliegtuigbewegingen van 478.000, waarbij geen sprake is van een extra krimp ten opzichte van de eerder gecommuniceerde bandbreedte.

Vraag 15 en 16

Kunt u inzichtelijk maken of en zo ja welke retaliatierisico's het kabinet met dit pakket verwacht?

Neemt u maatregelen om potentiële retaliatie te voorkomen? Zo ja, welke?

Antwoord 15 en 16

Het kabinet heeft de potentiële risico's breed gewogen. Ook het risico op eventuele tegenmaatregelen is onderdeel geweest van de besluitvorming. Zoals aangegeven in de brief van 6 december kiest het kabinet ervoor, mede na overweging van het internationale perspectief en de voorspelbaarheid naar luchtvaartmaatschappijen en andere landen, om de fasering voor het bereiken van het geluidsdoel van -20% anders vorm te geven.

Vraag 17

Wat betekent deze krimp voor het Nederlandse vestigingsklimaat?

Antwoord 17

Het besluit van 6 december is de uitkomst van een brede belangenafweging. Zoals in de Kamerbrief van 6 december ook is gemeld, wordt met de keuze voor 15% 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.

Vraag 18

Heeft u zicht op hoe de Europese Commissie in het kader van de Balanced Approach procedure deze krimp van het aantal vliegbewegingen van Schiphol zal beoordelen?

Antwoord 18

De Europese Commissie is geïnformeerd over het aantal vliegtuigbewegingen dat volgt uit de definitieve berekeningen. De Europese Commissie kan nu overgaan tot de advisering. Na ontvangst van het advies van de Europese Commissie zal het kabinet een definitief besluit nemen over het uiteindelijke maatregelenpakket dat in regelgeving wordt vastgelegd.

Vraag 19 en 20

Moet u opnieuw aan Brussel notificeren indien u op een lager aantal vliegtuigbewegingen uitkomt dan genotificeerd (475.000–485.000)? Zo ja, wat betekent dit voor de tijdsplanning van proces? Zo nee, waarom niet aangezien deze beperking niet eerder genotificeerd is?

Zijn er mogelijkheden te bedenken waardoor het maximaal aantal vliegbewegingen op Schiphol toch nog hoger uitkomt dan de 466.000 waar we nu op dreigen af te stevenen?

Antwoord 19 en 20

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. Daarom heeft het kabinet de doelstelling in de eerste fase verlaagd naar -15%. De Europese Commissie is op 6 december geïnformeerd dat het maximum aantal vliegtuigbewegingen op 478.000 uitkomt en daarmee binnen de eerder gecommuniceerde bandbreedte valt.

Vraag 21

Kunt u deze vragen beantwoorden voordat de definitieve berekeningen naar Brussel gestuurd worden?

Antwoord 21

Nee, dit is helaas niet gelukt. Het versturen van de definitieve berekeningen heeft vanwege gestelde deadlines inmiddels al plaatsgevonden.