

29 665 Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 598 Brief van de minister van Infrastructuur en
Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 mei 2026

Tijdens de Regeling van Werkzaamheden op dinsdag 10 maart jl., heeft het lid Kröger (GroenLinks-PvdA) een informatieverzoek gedaan, naar aanleiding van de NRC-reconstructie inzake de besluitvorming rond het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, van 6 maart jl. Hierbij ontvangt de Kamer de gevraagde kabinetsreactie inclusief bijbehorende tijdlijn.

In het artikel wordt een reconstructie van het proces van besluitvorming gemaakt over de berekeningen van de balanced approach-procedure. Het kabinet heeft kennisgenomen van dit artikel. Het Schipholdossier is complex, met grote en uiteenlopende belangen, bijvoorbeeld tussen de economische betekenis van de luchthaven en het verminderen van de geluidshinder voor omwonenden. Een luchthaven van dergelijk groot belang voor de economie als Schiphol kan in de ogen van het kabinet alleen goed functioneren als er ook rekening wordt gehouden met omwonenden, natuur en uitstoot. Bij een luchthaven van deze omvang bestaat onlosmakelijk en onvermijdelijk hinder. Het kabinet staat daarom voor grote opgaven, om de unieke positie van luchtvaart in Nederland te waarborgen, en tegelijkertijd de leefomgevingskwaliteit te verbeteren en de belasting van het klimaat en de natuur te verminderen.

Zoals in het coalitieakkoord aangegeven, wordt voor Schiphol een omvang van 478.000 vliegtuigbewegingen vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit (LVB). Het vorige kabinet heeft na een afweging van alle belangen het besluit genomen dat heeft geresulteerd in de ontwerp-wijziging van het LVB die momenteel bij de Kamer is voorgehangen. Aan deze wijziging van het LVB ligt de doorlopen balanced approach-procedure ten grondslag. Met de 478.000 vliegtuigbewegingen die uit deze procedure is voortgekomen, is Schiphol de eerste en enige luchthaven ter wereld waar krimp van het aantal vliegtuigbewegingen wordt gerealiseerd. In de balanced approach-procedure zijn maatregelen geïdentificeerd om het geluidsdoel te behalen, waarbij gewerkt is

met aannames wat de maatregelen zouden doen in de praktijk. Dit gaat bijvoorbeeld over wanneer nieuwe toestellen worden geleverd, of over welke luchtvaartmaatschappijen andere toestellen naar Schiphol sturen als gevolg van een maatregel als tariefdifferentiatie. Deze aannames zijn vervolgens gebruikt voor de berekeningen van de voorziene geluidseffecten, uitgevoerd volgens Europese regelgeving voorgeschreven methodes en met de voorgeschreven modellen. De gemaakte keuzes in de aannames doen niets af aan de betrouwbaarheid in de berekeningen, die met de Kamer zijn gedeeld. De berekeningen zijn uitgevoerd door het onafhankelijke bureau To70. Ook is er een second opinion uitgevoerd door NLR. Het kabinet staat dan ook voor de uitkomsten van deze procedure, die nu zijn verwerkt in de voorliggende ontwerp-wijziging van het LVB Schiphol. Op basis van deze berekeningen zou het maatregelenpakket moeten leiden tot een geluidsreductie van -15%.

Inmiddels is de realisatiefase aangebroken, waarin met behulp van monitoring kan worden bepaald of het beoogde effect wordt behaald in de praktijk. De eerste monitoringsrapportage is begin april naar de Tweede Kamer gestuurd, met een eerste resultaat van -13,7%.¹ Dit is nog niet de beoogde -15%. Uit de eerste monitoringsrapportage blijkt dat sommige maatregelen, zoals tariefdifferentiatie van Schiphol, hoger presteren dan de aanname was. Tegelijkertijd blijven sommige maatregelen, zoals de vlootvernieuwing van KLM als gevolg van vertraagde levering van meerdere toestellen, achter. Ook de maatregel van KLM inzake inzet van stillere toestellen in de nacht blijft voorlopig achter. De verwachting is dat het percentage van -13,7% in de loop van het jaar nog verder op zal lopen. Hierover wordt de Kamer middels de tweede en derde monitoringsrapportage geïnformeerd. Ook is het ministerie met KLM in gesprek om de toezeggingen waar te maken en waar nodig compenserende maatregelen te treffen.

Het is belangrijk om zo snel mogelijk een nieuw LVB Schiphol vast te stellen, om de juridische basis van de luchthaven weer op orde te brengen en de rechtsbescherming voor omwonenden te herstellen. Daar werkt het kabinet vol aan door de komende periode. Daarbij acht ik het te allen tijde van belang dat ambtenaren de ruimte hebben om zorgvuldig en goed hun werk te kunnen doen.

¹ Kamerstukken II 2025/26, 29665 nr. 593.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans