

Vergaderjaar 2024–2025

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 564

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 mei 2025

Zoals aangekondigd in de kamerbrief van 7 mei jl. heeft het kabinet een belangrijke vervolgstap genomen om geluidsreductie voor omwonenden rondom Schiphol te realiseren, de rechtspositie van omwonenden te herstellen en om daarna toekomstperspectief voor de luchtvaartsector te bieden.¹ Tevens is de Kamer in bovengenoemde brief geïnformeerd over de beleidswijziging ten aanzien van het resterende reductiepercentage voor geluid en het perspectief op beheerste groei dat ontstaat na het behalen van het totale geluidsdoel.

Met deze brief biedt het kabinet de «roadmap Schiphol» aan, die als bijlage bij deze brief is toegevoegd en in deze brief nader wordt toegelicht. Door middel van deze roadmap wil het kabinet duidelijkheid bieden aan zowel de omwonenden als de luchtvaartsector over welke stappen worden ondernomen om te komen tot afname van geluidshinder rondom de luchthaven, herstel van de rechtspositie van omwonenden en perspectief op beheerste groei. Kortweg bestaat de roadmap uit 3 fasen:

- Fase 1 waarin 15% geluidsreductie wordt behaald (waarbij de 15% bovenop de autonome ontwikkelingen moet worden gerealiseerd),
- Fase 2 waarin de overige 5% geluidsreductie wordt behaald (inclusief de autonome ontwikkelingen als gevolg van de recent besloten beleidswijziging),
- Fase 3 waarin dan beheerste groei van het aantal vliegtuigbewegingen kan worden gerealiseerd, als er extra verstillingsmaatregelen optreedt (bijvoorbeeld als gevolg van verdere vlootvernieuwing). De ruimte die dan ontstaat, zal voor de helft ten goede komen aan de sector, en voor de helft aan de omgeving.

Om deze stappen te kunnen zetten is samenwerking met alle betrokken partijen essentieel. Daarom wordt er in deze roadmap inzicht gegeven in de vervolgstappen. Deze vervolgstappen worden zowel met de sector, de

¹ Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 556.

omgeving als andere belanghebbenden afgestemd. De stappen die in deze roadmap worden geschetst worden de komende tijd verder uitgewerkt. Hiermee blijven we onverminderd werken aan het verbeteren van de geluidssituatie rond de luchthaven en de verbondenheid van Schiphol met de rest van de wereld.

Fase 1: Maatregelenpakket 15% geluidsreductie bovenop autonome ontwikkelingen

De versnelde wijziging van het LVB is op 7 mei 2025 gepubliceerd en zal op 1 november 2025 in werking treden.² Hiermee zijn de aantallen vliegtuigbewegingen voor etmaal en nacht vastgelegd. Ook is de regeling gepubliceerd met daarin het verbod op lawaaiige toestellen in de nacht. Daarnaast worden er met KLM en Schiphol bindende afspraken gemaakt over respectievelijk stillere vliegtuigen in de nacht, additionele vlootvernieuwing en de monitoring van tariefdifferentiatie. Met dit maatregelenpakket uit de balanced approach-procedure zal naar verwachting 15% van het geluidsdoel van 20% worden ingevuld.

Of dit percentage ook daadwerkelijk wordt gehaald, moet blijken uit de monitoring. Het kabinet zal gedurende het eerste jaar na invoering van het maatregelenpakket laten monitoren of 15% geluidsreductie wordt behaald. In november 2025 ontstaat er een eerste inzicht welk percentage geluidsreductie er met het maatregelenpakket wordt behaald. Vervolgens volgt er in april een tussentijds monitoringsmoment en in november 2026 volgt er een definitief resultaat. Hiermee ontstaat inzicht in het resterende percentage dat nodig is om het totale geluidsdoel van 20% te behalen. Komende periode worden de monitoring en de bijbehorende (reken)methodieken nader uitgewerkt. De Kamer ontvangt voor de zomer een plan van aanpak voor de monitoring van het nu vastgestelde maatregelenpakket gericht op 15%. De Kamer zal te zijner tijd op de hoogte worden gehouden van de resultaten van de monitoring.

Robuust juridisch kader

Naast het reduceren van geluidhinder is het van belang om te komen tot een robuust juridisch kader voor Schiphol. De rechtspositie van omwonenden moet worden hersteld en betere sturingsmogelijkheden zijn nodig. Ondertussen wordt er onverminderd doorgewerkt aan de algehele wijziging van het LVB om betere bescherming te bieden aan omwonenden, ook voor hen die verder van de luchthaven wonen. In de algehele wijziging van het LVB worden onder meer extra handhavingspunten opgenomen in een groter gebied rondom de luchthaven (tot de 45dB L_{den} contour). Dit is nodig om de huidige gedoogsituatie na meer dan 10 jaar te kunnen beëindigen. Ook wordt daarmee tegemoetgekomen aan de uitspraak in de RBV-rechtszaak. Het LVB zal naar verwachting in het voorjaar van 2026 gepubliceerd worden.

Fase 2: Maatregelenpakket resterende percentage inclusief autonome ontwikkelingen

Uit de monitoring moet blijken welk percentage geluidsreductie met het eerste maatregelenpakket behaald wordt. De inschatting is dat 5% van het geluidsdoel van 20% resteert. Na de monitoring van de eerste fase zal duidelijk worden hoe groot het restpercentage nog is en dan kan ook in beeld gebracht worden of en zo ja welke aanvullende maatregelen nog moeten worden getroffen om het volledige geluidsdoel te behalen.

² Verschillende partijen uit de luchtvaartsector hebben een voorlopige voorziening ingediend bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen deze LVB wijziging.

Hierover zal het kabinet – zoals aangekondigd in de brief van december 2024 – snel na november 2026 een besluit nemen.³

Voor de invulling van het resterende percentage heeft het Kabinet in de brief van 7 mei jl. aangekondigd het geluidsdoel te willen wijzigen, en daarmee de volledige vlootvernieuwing als maatregel mee te tellen.⁴ Door deze beleidswijziging komt naar verwachting het resterende percentage van het nieuwe geluidsdoel sneller in zicht. Hiertoe wordt het actieplan omgevingslawaaï Schiphol aangepast. De Kamer ontvangt voor de zomer een plan van aanpak voor de resterende 5%.

Fase 3: Perspectief na het behalen van het geluidsdoel

Op het moment dat uit monitoring blijkt dat zowel de eerste 15%, als ook het resterende deel van het geluidsdoel is behaald, ontstaat er perspectief op verdere verstillings voor de omgeving en beheerste groei voor de luchtvaartsector. Deze ruimte kan ontstaan als de sector verdere geluidsreductie kan realiseren. Met name het investeren in stillere toestellen kan hieraan bijdragen.

Het kabinet kiest ervoor om de geluidsruimte die ontstaat door verdere verstillings van de vloot gelijkelijk te verdelen over de luchtvaartsector en de omgeving (50/50). De invulling hiervan wordt met alle betrokken partijen uitgewerkt. Hierbij wordt gekeken naar hoe we de verdeling van die geluidsruimte vorm kunnen geven en hoe dit op een adequate wijze juridisch geborgd kan worden. Uiteraard geldt dat de luchthaven hierbij binnen andere milieunormen en maatgevende kaders moet blijven, bijvoorbeeld die van de natuurvergunning. De natuurvergunning biedt ruimte voor maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Keuzes moeten o.a. worden gemaakt over onder andere de 50/50 systematiek, mogelijke groeistappen en waarborgen, monitoring, het zoveel mogelijk voorkomen van negatieve lokale effecten en hoe een en ander juridisch in een LVB kan worden vastgelegd. Deze keuzes vergen enige tijd en een zorgvuldig proces. Na de zomer zal het kabinet de afweging maken of het mogelijk is om dit al in het eerstvolgende LVB vast te leggen, of dat daarvoor meer tijd nodig is. Daarbij zal het de motie Peter de Groot betrekken, die vraagt om – als blijkt dat uit de evaluatie het geluidsreductiedoel is behaald – de exploitatiebeperking in wet- en regelgeving aan te passen en deze mogelijke aanpassingen nu mee te nemen, zodat groei van het aantal vluchten van Schiphol op termijn weer mogelijk wordt.⁵

In de brief van 7 mei heeft het kabinet aangegeven in te schatten dat perspectief op beheerste groei rond 2028 kan ontstaan. Het kabinet zal vanaf 1 november 2025 nauwlettend monitoren wat de effecten van de maatregelen zijn, en of verdere verstillings bovenop het geluidsdoel wordt gerealiseerd. Dit kan steeds aan het einde van een gebruiksjaar worden vastgesteld. Wanneer dit in voldoende mate het geval is, ontstaat er ruimte voor meer vluchten, ook als dit eerder dan 2028 het geval is. Daarbij zullen de internationale kalenders voor slotverdeling vanzelfsprekend gerespecteerd worden.

Voor de langere termijn werken we aan de ontwikkeling van het nieuwe stelsel voor de regulering van luchtvaartgeluid. Dit nieuwe stelsel is een doorontwikkeling van fase 3, en biedt de mogelijkheid om beter te sturen op een dalende geluidbelasting, en deze geluidwinst zowel in te zetten voor de omgeving als ook om perspectief te bieden voor de sector. Met

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

⁴ Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 556.

⁵ Kamerstukken II, 2024/25, 29 665, nr. 540.

het nieuwe geluidstelsel zetten we de stap naar het sturen op milieunormen voor geluid en niet meer op aantallen vliegtuigbewegingen. Het stelsel bevat ook instrumenten om nadrukkelijker in te zetten op afnemende hinder, door aanvullende hinderindicatoren op te nemen. Het voornemen is om in de loop van 2025 het definitieve beleidsontwerp van de stelselherziening af te ronden en vervolgens met het wetgevingstraject te starten. De Kamer zal voor het herfstreces van 2025 inhoudelijk geïnformeerd worden over de beleidsvoornemens uit de stelselherziening.

Tot slot

Met deze roadmap wordt er duidelijkheid en perspectief gegeven over de vervolgstappen die er genomen worden. Een goede balans tussen het verbeteren van de geluidssituatie voor omwonenden en het economisch belang van de luchthaven en de luchtvaartsector blijft hierbij leidend. Gedurende het jaar zal de Kamer geïnformeerd worden over de stand van zaken van de verschillende trajecten en welke vervolgstappen er genomen gaan worden.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener