

Vergaderjaar 2024–2025

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 573

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 22 juli 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 7 mei 2025 over versneld LVB Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 556).

De vragen en opmerkingen zijn op 6 juni 2025 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 22 juli 2025 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reactie van de bewindspersoon

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van GroenLinks-PvdA

Vraag 1:

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie stellen vast dat de belofte aan de omwonenden om snel tot 20% hinderreductie te komen, niet wordt ingelost. Het maatregelenpakket blijft steken op 15%. De geluidsreductie door autonome vlootvernieuwing is de afgelopen jaren reeds meermaals aan de bewoners beloofd als vooruitzicht voor een meer leefbare omgeving. Zowel door de sector als door diverse Ministers. Deze afname wordt nu weer opgevuld met meer luchtvaart en meer overlast en de belofte aan de omwonenden wordt wederom gebroken. Hoe verantwoordt de Minister deze gebroken beloftes?

Antwoord:

Het geluidsdoel van 20% reductie blijft staan. Wel heeft het kabinet in mei besloten dat het geluidsdoel naar de toekomst toe zal worden gewijzigd, en telt inderdaad vanaf november 2025 de autonome vlootontwikkeling mee in het behalen van het resterende percentage. De beleidswijziging betekent dat na 2025 autonome vlootvernieuwing onderdeel wordt van de maatregelen waarmee het resterende percentage van (naar verwachting) 5% zal worden ingevuld. Hiertoe wordt het actieplan geluid aangepast, zodat het geluidsdoel in overeenstemming is met het besluit van het kabinet. De exacte hoogte van het resterende percentage zal duidelijk worden na monitoring van de effecten van het pakket dat per 1 november 2025 wordt ingevoerd. Daarnaast hecht het kabinet eraan te benadrukken dat de beleidswijziging niets verandert aan het pakket van 15% waartoe de balanced approach-procedure is doorlopen. Het kabinet heeft daarnaast duidelijkheid geboden door – nadat het totale doel van 20% reductie is behaald – te kiezen voor beheerste groei met oog voor de omgeving. Deze beheerste groei betekent dat de ruimte die ontstaat door verdere verstillings van de vliegtuigvloot gelijk verdeeld zal worden over de omgeving en de luchtvaartsector. Hiermee wordt perspectief gecreëerd voor zowel omwonenden als de luchtvaartsector.

Vraag 2:

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie stellen verder vast dat veel afspraken met de sector om 15% of mogelijk later 20% reductie te behalen, boterzacht zijn en niet zijn vastgelegd in wettelijke besluiten of gesanctioneerde afspraken. Noch de resultaten, noch het tijdpad zijn afdwingbaar.

Welke gevolgen heeft het niet tijdig behalen van de beloofde resultaten voor de sector?

Welke sancties volgen hierop?

Waarom is de toename van 440.000 naar 478.000 vluchten niet voorwaardelijk gemaakt aan die afspraken?

Waarom heeft de Minister er geen rekening mee gehouden dat de luchtvaartsector zich de afgelopen decennia telkenmale een zeer onbetrouwbare partner heeft getoond?

Welke lessen heeft de Minister bij het maken van deze afspraken getrokken uit de rapportages van de Staatsagent KLM? Hoe zijn deze toegepast?

Antwoord:

In het Actieplan omgevingslawaaï Schiphol (2024–2029) is de geluidsdoelstelling van 20% opgenomen, die binnen de planperiode moet worden behaald. Het kabinet heeft ervoor gekozen om dit geluidsdoel in twee fasen te behalen. In de eerste fase moet 15% worden behaald. Daarvoor is een pakket aan maatregelen samengesteld, bestaande onder andere uit vlootvernieuwing, inzet stillere vliegtuigen in de nacht en tariefdifferentiatie. Daarover worden afspraken, al dan niet in de vorm van een convenant met KLM en Schiphol, gemaakt. De Kamer zal in het najaar geïnformeerd worden over deze afspraken.

Als blijkt dat het geluidsdoel voor de eerste fase niet wordt gehaald, dan moet worden vastgesteld waardoor dit komt. Als dit komt omdat sectorpartijen afspraken niet zijn nagekomen, dan moet dat gevolgen hebben in de vorm van sancties zoals een boete.

In zijn algemeenheid geldt dat het deel dat niet wordt gehaald bij het geluidsdoel voor de tweede fase wordt opgeteld. Uiteindelijk gaat het er om dat het geluidsdoel binnen de periode van het Actieplan Omgevingslawaaï Schiphol 2024–2029 wordt bereikt.

Dat er sprake is van een toename van 440.000 vliegtuigbewegingen naar 478.000 vliegtuigbewegingen is een misvatting. Gedurende de balanced approach-procedure hebben verschillende aantallen vliegtuigbewegingen de revue gepasseerd, steeds in combinatie met andere typen maatregelen om het geluidsdoel te behalen. De balanced approach-procedure schrijft voor dat voor het behalen van het geluidsdoel eerst maatregelen aan de bron, in de ruimtelijke ordening en van procedurele aard moeten worden overwogen, voordat men toekomt aan een exploitatiebeperking. Kort gezegd: hoe meer maatregelen worden genomen in de eerste categorieën, hoe kleiner de capaciteitsbeperking kan worden. Gedurende de balanced approach-procedure is bovendien gekozen om het geluidsdoel in twee fasen te bereiken, wat van invloed was op de samenstelling van het pakket aan maatregelen en daarmee de benodigde capaciteitsbeperking om de eerste fase van het geluidsdoel te behalen. Uiteindelijk in het versneld LVB een aantal van 478.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer vastgelegd waarvan 27.000 in de nacht.

Tot slot de vraag over lessen uit de rapportages van de Staatsagent. Uit de evaluatie van de coronasteunmaatregelen volgt onder meer dat de formulering van de voorwaarden in sommige gevallen beter had gekund. Er is ook onvoldoende rekening gehouden met onvoorziene omstandigheden bij de gestelde (bedrijfseconomische) voorwaarden. Ook ontbraken aan het steunpakket voldoende mogelijkheden om naleving af te dwingen door de Tweede Kamer. Bij toekomstige steunverlening is het belangrijk om goede handhavingsinstrumenten in te bouwen.¹ Dit kan onder andere door de voorwaarden SMART te formuleren, handhavingsinstrumenten in te zetten, aan niet naleving financiële consequenties te verbinden en tijdig met de contractspartij (schriftelijk) te communiceren over de consequenties die de Staat wel en niet verbindt aan een dreigende of ontstane niet naleving van contractafspraken. Dit zijn aanbevelingen die door het kabinet ter harte worden genomen bij het maken van bindende afspraken met de sector.

Vraag 3:

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie wijzen de Minister erop dat het gemeten en berekende geluid in L_{den} 's dat gebruikt wordt voor de afspraken rond vliegtuiggeluid, een slechte weergave is voor de overlast

¹ Kamerstukken II, 2024/2025, 29 232, nr. 69

die omwonenden ervaren. Dit blijkt uit tal van onderzoeken en is ook erkend door de Kamer en het ministerie. Factoren als tijdstip, geluidsfrequentie, vliegtuigfrequentie, rustperiodes, piekgeluiden zijn vaak belangrijker dan het gemiddelde geluid. De Kamer en omwonenden is beloofd dat er een nieuw stelsel voor het meten en berekenen van vliegtuiggeluid zou komen dat beter aansluit op de ervaren overlast dan het huidige. Hoe staat het met het ontwikkelen van dit stelsel en hoe krijgt dit een plek in het versnelde of straks definitieve LVB?

Antwoord:

Het ministerie werkt aan een nieuw stelsel voor de regulering van luchtvaartgeluid. Het beoogde stelsel bevat noodzakelijke veranderingen t.o.v. de huidige wetgeving. Zo is het voornemen om een aanvullende hinderindicator te introduceren (naast de jaargemiddelde geluidbelasting in L_{den}) om beter aan te sluiten op de ervaren overlast. Overigens zijn de adviezen van de WHO ook uitgedrukt in dB L_{den} (en niet in bijvoorbeeld piekgeluid). Daarnaast is het de bedoeling om op milieunormen te sturen en niet langer op aantallen vliegtuigbewegingen. Het stelsel is naar verwachting op zijn vroegst eind 2028 gereed en komt dus na vaststelling van de algehele herziening van het LVB. De Kamer wordt in het najaar, conform een toezegging aan het lid Postma over de voortgang van de stelselherziening geïnformeerd.

Vraag 4:

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben tevens kennisgenomen van de recente uitspraak van de rechtbank inzake de natuurvergunning van Schiphol. Deze is vernietigd. Het verkorte LVB heeft vooral betrekking op geluidsmaatregelen en een marginale beperking van het aantal vluchten, niet op stikstof of andere vervuiling. Kan de Minister bevestigen dat Schiphol niet mag opereren zonder geldige natuurvergunning?

Welke gevolgen heeft deze uitspraak voor Schiphol en dit besluit?

Is dit besluit niet per onmiddellijke ingang illegaal?

Klopt het dat met het vernietigen van deze natuurvergunning, de oude vergunning automatisch de geldige is?

Hoeveel reductie in emissies of aantallen vluchten is nodig om aan de meest recente geldige natuurvergunning te voldoen?

Wat gaat de Minister doen om dit te bereiken en zo tegemoet te komen aan de uitspraak van de rechtbank?

Wat zijn de gevolgen van het niet (onmiddellijk) voldoen aan de uitspraak van de rechtbank?

Is het juridisch of moreel mogelijk om het versnelde LVB van kracht te laten worden, terwijl de natuurvergunning waarop het deels is gebaseerd, is vernietigd?

Antwoord:

De Staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (LVVN) is het bevoegd gezag voor de natuurvergunning voor de exploitatie van de luchthaven Schiphol. Op 4 juni jl. heeft de Staatssecretaris van LVVN de Tweede Kamer geïnformeerd over de uitspraak van de rechtbank Den Haag in de beroepsprocedure². Bij de beantwoording van

² Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 565.

de gestelde vragen wordt aangesloten op wat de Staatssecretaris in deze brief heeft aangegeven.

Voor de exploitatie van luchthaven Schiphol is een natuurvergunning nodig. Deze natuurvergunning is op 26 september 2023 door de (toenmalige) Minister voor Natuur & Stikstof aan de Royal Schiphol Group N.V. verleend. De rechtbank Den Haag heeft deze vergunning op 4 juni jl. vernietigd. Dit betekent dat de Staatssecretaris van LNVN een nieuw besluit op de aanvraag moet nemen en daarbij de overwegingen van de rechtbank in acht zal moeten nemen. De Staatssecretaris van LNVN zal hierover ook in overleg treden met de Royal Schiphol Group N.V.

Op 11 juli jl. heeft het kabinet aangekondigd in hoger beroep te gaan. Voor nadere toelichting verwijs ik naar de brief van de Staatssecretaris van LNVN.³

Totdat een nieuw besluit op de vergunningaanvraag wordt genomen, wordt de luchthaven Schiphol strikt genomen geëxploiteerd in strijd met de natuurvergunningplicht uit de Omgevingswet (voorheen Wet natuurbescherming). Er is geen oude natuurvergunning waar automatisch op wordt teruggevallen. Wel heeft de rechtbank Den Haag geoordeeld dat de bestaande rechten van Schiphol en de bijbehorende aantallen vliegtuigbewegingen correct zijn vastgesteld. Zoals de Staatssecretaris van LNVN heeft aangegeven in bovengenoemde kamerbrief van 4 juni jl. moeten bij een eventueel handhavingsverzoek alle betrokken belangen worden afgewogen. De Staatssecretaris van LNVN weegt daarbij alle belangen, dus zowel het natuurbelang als het brede maatschappelijke en economische belang bij de luchthaven.

Op 7 mei 2025 is het versneld Luchthavenverkeerbesluit gepubliceerd. Dit LVB legt een maximum aantal van 478.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer vast waarvan 27.000 in de nacht. Met de versnelde LVB-wijziging, die op 1 november a.s. in werking treedt, wordt één van de maatregelen van de balanced approach-procedure vastgelegd. Hiervoor heeft het ministerie geen milieueffectrapportage opgesteld. Deze maatregel, het vastleggen van het maximumaantal vliegtuigbewegingen voor het etmaal en de nacht, is namelijk een verbetering van het beschermingsniveau ten opzichte van de staande situatie met 500.000 vliegtuigbewegingen voor het etmaal, waarvan 32.000 in de nacht. Tegen dit LVB is beroep aange tekend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het is nog niet bekend wanneer de rechter in de aangespannen bodemprocedure uitspraak doet. Op dit moment wordt de algehele wijziging van het LVB voorbereid. Daartoe wordt de m.e.r.-procedure doorlopen. Een passende beoordeling om zeker te stellen dat het project de natuurlijke kenmerken van Natuur 2000-gebieden niet zal aantasten maakt daar onderdeel van uit. De consequenties van de uitspraak voor de algehele wijziging van het LVB worden momenteel nader bestudeerd.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de VVD

Vraag 5:

De leden van de VVD-fractie steunen dan ook deze versnelde wijziging van het luchthavenverkeersbesluit van Schiphol. Zij onderstrepen dat innovatie en stillere, schonere vliegtuigen de sleutel zijn tot verdere verduurzaming van de luchtvaart, zonder dat dit ten koste hoeft te gaan van de bereikbaarheid van Nederland of het vestigingsklimaat.

³ Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 572

Wel vragen de leden van de VVD-fractie aandacht voor de uitvoerbaarheid en de impact van deze maatregelen op luchtvaartmaatschappijen en de internationale concurrentiepositie van Schiphol. Zij vinden het belangrijk dat de ruimte die ontstaat door vlootvernieuwing ook daadwerkelijk benut kan worden voor een beheerste en toekomstgerichte groei.

Tot slot benadrukken de leden van de VVD-fractie dat duidelijkheid en juridische zekerheid essentieel zijn, zowel voor omwonenden als voor de luchtvaartsector. Zij roepen de Minister op om de aangekondigde afspraken met KLM en Schiphol spoedig te concretiseren en om de Kamer daarover transparant te blijven informeren.

Antwoord:

Zoals reeds toegezegd zal de Kamer in het najaar geïnformeerd worden over de afspraken die met de sectorpartijen worden gemaakt.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van NSC

Vraag 6:

De leden van de NSC-fractie constateren dat in de voorliggende Kamerbrief een beleidswijziging aangekondigd wordt. Door deze beleidswijziging geldt dat het resterende percentage van het geluidsdoel niet meer bovenop de autonome ontwikkelingen komt, maar dat de autonome ontwikkelingen een bijdrage kunnen leveren aan het behalen van dit percentage. Waarom heeft de Minister voor deze beleidswijziging gekozen, terwijl Nederland in reactie op het advies van de Europese Commissie nog van mening was dat het meenemen van de autonome ontwikkeling in de referentiesituatie «de meest zuivere methode» is?

Kan hierbij aangegeven worden waarom en wanneer de Minister hier van inzicht veranderd is?

Antwoord:

Het is juist dat het kabinet een ander besluit heeft genomen wat betreft de invulling van het resterende percentage. Reden hiervoor is, zoals genoemd in de Kamerbrief van 7 mei jl. dat het kabinet zo snel mogelijk perspectief op beheerste groei wil bieden aan de luchtvaartsector.⁴ Hiermee komt er tegelijkertijd ook duidelijkheid voor alle betrokkenen. Tot slot roept de motie de Groot op om alle verstillingsmaatregelen van november 2025 mee te nemen.⁵ Middels deze beleidswijziging geeft het kabinet uitvoering aan deze motie.

Vraag 7:

De leden van de NSC-fractie merken op dat in antwoord op Kamervragen (Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2024–2025, nr. 2235) de toenmalig Minister van Infrastructuur en Waterstaat aangaf dat het Actieplan omgevingslawaaï Schiphol 2024–2029 aangepast zal worden om zo de in de voorliggende Kamerbrief aangekondigde beleidswijziging door te voeren. Deze leden constateren dat dat een afzwakking is van het kabinetsbeleid om 20% bovenop de autonome ontwikkeling te halen. Is de Minister het met deze leden eens dat dit besluit feitelijk leidt tot minder geluidshinderreductie en, zo nee, waarom niet?

Gaat de Minister het geluidsdoel aanpassen c.q. verhogen om die afzwakking te voorkomen?

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

⁵ Kamerstukken II 2024/25, 31 936, nr. 1209.

Voorts, indien het geluidsdoel niet aangepast wordt, hoe gaat de Minister om met de aangenomen motie-Olger van Dijk c.s. (Kamerstuk 31 936, nr. 1188), waarin wordt gevraagd om 17% van het geluidsdoel te halen bovenop de autonome ontwikkeling?

Antwoord:

De geluidsreductie van 20% blijft staan. Dit is ook aangegeven in de Kamerbrief over de uitvoering van de motie van het lid Olger van Dijk.⁶ Het klopt dat dit feitelijk een afzwakking is, omdat de beleidswijziging ervoor zorgt dat het geluidsdoel sneller in zicht komt en het eindpunt in de vorm van aantallen ernstig gehinderden hoger komt te liggen dan wanneer deze beleidswijziging niet zou zijn doorgevoerd. Geschat wordt dat het totale geluidsdoel rond 2028 kan worden bereikt (15% per 1 november 2025, de resterende 5% rond 2028). Pas daarna ontstaat er ruimte voor beheerste groei. Deze ruimte zal voor de helft toebedeeld worden aan omwonenden. Om deze beleidswijziging voor het resterende percentage door te voeren, zal het actieplan omgevingslawaaai Schiphol worden aangepast.

Vraag 8:

De leden van de NSC-fractie vragen of de Minister een inschatting kan geven van de hoogte van de autonome ontwikkeling (in procentpunten) voor ieder van de vier subdoelen, zoals geformuleerd in de balanced approach?

De leden van de NSC-fractie vragen wat het betekent voor de realisatie van het oorspronkelijke geluidsdoel (zoals geformuleerd in het Actieplan omgevingslawaaai Schiphol 2024–2029) aan het einde van de vorige beoogde kabinetsperiode, als het referentiepunt wordt vastgezet op 1 november 2024. Hoe hoog zou het geluidsdoel moeten worden, als het oorspronkelijke doel in absolute zin gehaald wordt?

Antwoord:

Om in kaart te brengen hoe hoog, procentueel gezien, het geluidsdoel voor de tweede fase zou moeten zijn om tot een zelfde absolute reductie van het aantal ernstig gehinderden en woningen te komen, zouden kostbare berekeningen uitgevoerd moeten worden. Deze berekeningen zijn niet uitgevoerd. Daarnaast zit hier ook een afhankelijkheid met de monitoring van het huidige maatregelenpakket. Uit de monitoring moet blijken wat de restopgave is na invoering van het huidige maatregelenpakket. De uitkomst daarvan geeft inzage in de hoogte van het geluidsdoel voor de tweede fase.

Uit onderzoek blijkt dat de autonome trend voor vlootontwikkeling gemiddeld genomen zorgt voor een verstillings van 0,1 dB van starts en 0,2 dB van landingen. Als we dit als losstaande ontwikkeling beschouwen in de berekeningen van de balanced approach, komt daar een effect van plusminus –2% uit op zowel de L_{den} als de L_{night} criteria. Belangrijk om hierbij te melden is dat dit percentage jaar op jaar verschillend kan zijn. Dat komt door het feit dat er niet een 1-op-1 relatie is tussen de afname van decibellen en de afname van aantallen woningen of ernstig gehinderden.

De referentie van het geluidsdoel is vastgelegd in het Actieplan omgevingslawaaai Schiphol 2024–2029. De aangekondigde beleidswijziging ziet erop toe dat na november 2025 (de tweede fase) autonome vlootvernieuwing onderdeel wordt van de maatregelen waarmee het resterende percentage van (naar verwachting) 5% zal worden ingevuld. Dit vergt een aanpassing van het geluidsdoel in het Actieplan. Immers,

⁶ Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 531.

waar het geluidsdoel eerst bovenop de reductie door autonome ontwikkelingen gold, geldt nu dat deze reductie door autonome ontwikkelingen bijdraagt aan het behalen van het geluidsdoel voor de tweede fase.

Vraag 9:

De leden van de NSC-fractie wijzen erop dat de toenmalig Minister op 6 december (Kamerstuk 29 665, nr. 523) aan de Kamer schreef dat het Actieplan omgevingslawaaï niet wordt aangepast, om zekerheid te bieden aan omwonenden. Kan de Minister onderbouwen waarom hierop is teruggekomen en of zij van mening is dat de overheid zich hier een betrouwbare partner toont?

Is de Minister het ermee eens dat er, als het geluidsdoel niet wordt aangepast, met de beleidswijziging van 7 mei jl. geen enkele zekerheid wordt geboden aan omwonenden?

Antwoord:

De manier waarop het resterende geluiddoel wordt ingevuld is uiteengezet in de Kamerbrief waaraan door de leden van de NSC-fractie wordt gerefereerd. Ook is toegelicht waarom het kabinet voor deze invulling heeft gekozen. Wanneer zich relevante wijzigingen in de geluidssituatie rond een luchthaven voordoen, kan het actieplan omgevingslawaaï dienovereenkomstig worden aangepast. Om die reden zal op korte termijn het actieplan aangepast worden om de invulling van het resterende geluiddoel vast te leggen.

Vraag 10:

De leden van de NSC-fractie lezen ook in de voorliggende Kamerbrief dat er een gelijke verdeling van geluidsruimte voorgesteld wordt als gevolg van vlootvernieuwing vanaf medio 2028. Dat betekent dat er meer vluchten toegestaan worden. Is de Minister het ermee eens dat deze rekenmethode los staat van de vraag hoeveel vluchten Nederland nodig heeft?

Antwoord:

De verdeling van de geluidswinst door verstillings van de vloot ziet op welke verdere reductie van geluidbelasting in combinatie met ruimte voor groei van het aantal vluchten mogelijk is. Het aantal vluchten dat Nederland nodig heeft wordt inderdaad niet bepaald door deze rekenmethode.

Vraag 11:

De leden van de NSC-fractie wijzen erop dat de commissie voor Infrastructuur en Waterstaat de Minister heeft gevraagd om een nadere onderbouwing voor het vertrouwelijk ter inzage leggen van de onderraadstukken die ten grondslag liggen aan de besluitvorming achter deze Kamerbrief. Deze leden vragen of deze onderbouwing zo snel mogelijk naar de Kamer gestuurd kan worden.

Antwoord:

Op 16 juni jl. is de gevraagde onderbouwing naar de Kamer gestuurd.⁷

Vraag 12:

De leden van de NSC-fractie vragen om een toelichting in hoeverre de «fair balance» waar de rechter in haar uitspraak in de RBV-zaak van maart 2024 om vroeg een rol heeft gespeeld in de besluitvorming rondom de in deze Kamerbrief aangekondigde beleidswijziging. Voorts vragen deze leden met welke partijen – sector en/of omwonenden – de toenmalig

⁷ Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 566.

Minister over deze beleidswijziging gesproken heeft en welke partijen – wederom sector en/of omwonenden – (ambtelijk) geconsulteerd zijn vooruitlopend op deze besluitvorming. Kan hiervan een overzicht gegeven worden, zo vragen deze leden.

Antwoord:

Het (toenmalige) kabinet heeft besloten tot een beleidswijziging voor het resterende geluidsdoel. Als gevolg hiervan wordt autonome vlootvernieuwing na november 2025 onderdeel van de maatregelen om het resterende geluidsdoel te realiseren. Het kabinet heeft daarbij de afweging gemaakt tussen de economische belangen van de luchthaven enerzijds en de belangen van omwonenden anderzijds. Het kabinet heeft vervolgens besloten dat het goed zou zijn om de sector perspectief op beheerste groei te bieden nadat de totale geluidsreductie van 20% behaald is. De Minister heeft op diverse momenten overleg gevoerd met sectorpartijen, waarin zij ervoor pleitten autonome vlootvernieuwing onderdeel te maken van de overige 5%. De voorzitters van de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) en de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) zijn door de toenmalig Minister vooraf geïnformeerd over het besluit.

De consultatie voor het aanpassen van het geluidsdoel heeft nog niet plaatsgevonden. De beleidswijziging wordt opgenomen in het Actieplan omgevingslawaaai Schiphol. Gedurende een zienswijzenperiode kan iedereen reageren op de voorgenomen wijziging van het actieplan.

Vraag 13:

De leden van de NSC-fractie vragen of de Minister bereid is om dit besluit te heroverwegen. Zij vragen of de Minister de vragen uit dit schriftelijk overleg zo snel mogelijk en voor het zomerreces kan beantwoorden.

Antwoord:

De beleidswijziging is tot stand gekomen na afweging van alle belangen door het kabinet. Helaas is het niet mogelijk gebleken de vragen voor het zomerreces te beantwoorden.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van D66

Vraag 14:

De leden van de D66-fractie constateren dat de Minister de aanvullende maatregelen uit de «balanced approach»-procedure niet in het LVB vastlegt, maar in andere regelingen en afspraken met KLM en Schiphol. Deze leden vragen de Minister waarom zij deze aanvullende afspraken niet heeft opgenomen in het LVB.

Antwoord:

Het maatregelenpakket dat uit de balanced approach-procedure volgt om het geluidsdoel te behalen bestaat uit verschillende maatregelen. Het maximum aantal vliegtuigbewegingen van 478.000 waarvan 27.000 in de nacht is vastgelegd in het versnelde LVB. Voor de maatregel weren van lawaaiige toestellen geldt dat de grondslag voor vastlegging niet op AMvB-niveau maar op het niveau van een ministeriële regeling ligt. Deze regeling is eveneens begin mei gepubliceerd. Enkele maatregelen, zoals vlootvernieuwing en de inzet van stillere toestellen in de nacht, zijn aangedragen door sectorpartijen. Deze kunnen niet in een LVB of andere regelgeving worden vastgelegd omdat de juridische grondslag hiervoor ontbreekt. Over die maatregelen worden dan ook aparte afspraken gemaakt met de sectorpartijen.

Vraag 15:

De leden van de D66-fractie constateren dat de Minister de laatste 5% geluidsreductie wil halen met stillere vliegtuigen. Deze leden constateren dat de Minister de 20% geluidsreductie wil halen in 2028, maar dat dit erg onzeker is. Zij vragen of de Minister vindt dat dat snel genoeg is. Zij vragen daarom waarom deze vlootverandering naar stillere vliegtuigen meegerekend mag worden bij het behalen van de geluidsoverlastdoelstelling van 20%.

Antwoord:

Voor de invulling van de 15% geluidsreductie op 1 november 2025 is besloten dat deze reductie moet worden gerealiseerd bovenop de autonome ontwikkelingen. Het maatregelenpakket dat is voort gekomen uit de balanced approach-procedure behaalt naar verwachting –15%. Het daadwerkelijke effect van dit maatregelenpakket wordt gemonitord. Daar is ca. één gebruiksjaar voor nodig. Vlak na november 2026 is duidelijk wat het daadwerkelijke effect van het maatregelenpakket is, en wat de restopgave is voor het behalen van het volledige geluidsdoel. Als dat inzichtelijk is gemaakt, zal worden afgewogen welke maatregelen nodig zijn om die restopgave te behalen. Vlootvernieuwing kan daar nadrukkelijk een rol in spelen, maar ook andere maatregelen zijn mogelijk. Afhankelijk van het type maatregelen dat nodig is om de restopgave in te vullen, is een nieuwe balanced approach-procedure vereist. Wanneer de restopgave wordt behaald is daar ook afhankelijk van.

Daarnaast heeft het kabinet op 7 mei 2025 een beleidswijziging aangekondigd om de autonome vlootvernieuwing na 2025 onderdeel te maken van de maatregelen waarmee het resterende percentage van (naar verwachting) 5% zal worden ingevuld. Het kabinet wil hiermee sneller perspectief bieden voor de sector. Ook is met dit besluit invulling gegeven aan de wens van de Kamer (motie Peter de Groot, VVD).⁸

Vraag 16:

De leden van de D66-fractie constateren dat het nieuwe LVB Schiphol beperkt kijkt naar de frequentie, tijdstippen en duur van vliegbewegingen. Zij zijn van mening dat omwonenden meer overlast ervaren door vliegbewegingen die frequent of tijdens nachturen plaatsvinden. Deze leden verzoeken de Minister daarom om te onderzoeken welke invloed het tijdstip en de frequentie van vliegbewegingen heeft op de geluidshinder van omwonenden.

Antwoord:

De Programmatisch Aanpak Meten (en berekenen) Vliegtuiggeluid (PAMV) heeft van 2018 tot 2024 gelopen.⁹ In de PAMV is door het RIVM onderzoek uitgevoerd naar de hinderbeleving die wordt ervaren door vliegtuigbewegingen gerelateerd aan onder andere frequentie, tijdstip, en duur. Deze drie zijn voorbeelden van vele oorzaken die bijdragen aan hinderbeleving.¹⁰ Ondanks uitgebreid onderzoek¹¹ kon het RIVM geen advies geven welke aanvullende hinderindicatoren zouden kunnen leiden tot een betere normstelling voor langdurige (jaargemiddelde) blootstelling aan vliegtuiggeluid, dan de huidige normstelling uitgedrukt in L_{den} en L_{night} . Wel geeft de PAMV een aantal aangrijpingspunten om aanvullende hinderindicatoren zoals bijvoorbeeld frequentie te adresseren gericht op korte termijn hinder. Het ministerie werkt aan een nieuw stelsel voor de regulering van luchtvaartgeluid. Het beoogde stelsel bevat noodzakelijke veranderingen t.o.v. de huidige wetgeving. Het is hierbij het voornemen

⁸ Kamerstukken II 2024/25, 31 936, nr. 1209.

⁹ Kamerstukken II 2023/24, 31 936, nr. 1156

¹⁰ Kamerstukken II 2018/19, 31 936, nr. 711

¹¹ Kamerstukken II 2023/24, 31 936, nr. 1156

om een aanvullende hinderindicator te introduceren (naast de jaargemiddelde geluidbelasting in L_{den}) om beter aan te sluiten op de ervaren korte termijn overlast. Zie ook het antwoord op vraag 3.

Voor Schiphol is er een uitgebreide studie gepubliceerd over de effecten van een geheel en gedeeltelijke nachtsluiting.¹²

In het maatregelenpakket van de balanced approach worden hinderbeleving en beperking van de impact in de nacht ook meegenomen. Zo wordt bijvoorbeeld specifiek ingezet op maatregelen om hinder in de nacht te verminderen en wordt de frequentie van het aantal vliegtuigbewegingen beperkt. Dit maatregelenpakket wordt in het nieuwe LVB Schiphol vastgelegd.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de BBB

Vraag 17:

De leden van de BBB-fractie lezen dat de geluidswinst door vlootvernieuwing na 2025 «gelijkelijk» wordt verdeeld tussen luchtvaartsector en omgeving. Hoe wordt deze verdeling concreet vormgegeven, en op basis van welke vastgelegde criteria wordt beoordeeld of die verdeling in balans is?

Antwoord:

Op dit moment wordt de invulling van de verdeling van de eventuele geluidsruimte die ontstaat uitgewerkt. Hierover moeten nog keuzes gemaakt worden, en deze keuzes vergen een zorgvuldig proces. Uiteraard bevat deze uitwerking ook juridische borging van de verdeling van de geluidsruimte in een LVB. Een LVB-wijziging behoeft voorhang bij beide Kamers der Staten-Generaal, zodat de Kamer in de gelegenheid zal zijn het concrete voorstel te beoordelen. Naar verwachting zal de Kamer over deze uitwerking in het najaar geïnformeerd worden.

Vraag 18:

De leden van de BBB-fractie steunen het streven naar rechtsbescherming voor omwonenden, maar hebben wel de vraag in hoeverre de afspraken die buiten het LVB om met Schiphol en KLM worden gemaakt, juridisch bindend zijn.

Antwoord:

Partijen zijn juridisch gebonden aan een convenant dat door of namens hen is ondertekend. De afspraken uit het convenant zijn dus juridisch bindend. Op dit moment lopen de gesprekken over het convenant nog. De Kamer wordt hierover in het najaar geïnformeerd conform de toezegging aan het lid Postma op 24 april 2025.

Vraag 19:

De leden van de BBB-fractie merken op dat er na 2028 volgens het kabinet ruimte ontstaat voor «beheerste groei». Welke garanties krijgen omwonenden dat die groei niet opnieuw leidt tot toenemende overlast?

Wordt overwogen om de geluidsnormen na 2028 te herzien of aan te scherpen?

Antwoord:

Beheerste groei ontstaat alleen als die geluidsruimte ook beschikbaar is. In het regeerprogramma is afgesproken om het aantal gehinderden met 20% te laten afnemen. Deze doelstelling blijft staan. De geluidsruimte die na het behalen van het geluidsdoel ontstaat wordt voor 50% toebedeeld

¹² Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 529.

aan omwonenden en voor 50% aan de luchtvaart. Zo ontstaat perspectief op beheerste groei.

Vraag 20:

De leden van de BBB-fractie vragen ook of er een analyse is gemaakt van de effecten van de nieuwe nachtbeperkingen op vrachtvervoer en de exportpositie van sectoren buiten de Randstad, zoals de sierteelt en agrarische bedrijven. Hoe worden deze belangen verder meegenomen in de nadere invulling van het luchtvaartbeleid?

Antwoord:

Met het vastleggen van 27.000 vliegbewegingen in de nacht in het LVB wordt het aantal vliegbewegingen tijdens de nachtperiode op Schiphol ingeperkt. Deze beperkingen gelden voor zowel vracht- als passagiersvluchten. Ondanks het lager aantal nachtbeperkingen zijn er nog steeds slots beschikbaar voor vrachtmaatschappijen om in de nacht te opereren. In sommige gevallen betekent de inperking van het aantal nachtvluchten dat vrachtmaatschappijen hun operatie moeten aanpassen. In hoeverre dit effect heeft op andere sectoren is afhankelijk van de manier waarop deze vrachtmaatschappijen dit vormgeven. Het kabinet onderkent het belang van vracht. Recent heeft lenW nog een vrachttafel georganiseerd waarin is geconcludeerd dat de sector en overheid samen aan zet zijn om ruimte voor vracht te houden. Het ecosysteem kan slimmer, efficiënter en effectiever werken. Deze ambitie is verankerd in de nieuwe vrachtstrategie van Schiphol. Daarnaast biedt Maastricht Aachen Airport ook de nodige ruimte voor luchtvracht.

Vragen en opmerkingen van de leden van de Partij voor de Dieren

Vraag 21:

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat de voormalig Minister het in eerdere vragen over het versnelde LVB Schiphol erover heeft dat, wanneer het LVB niet ingaat, de gedoogsituatie van 500.000 vluchten wordt gebruikt, en dat hier mogelijk opnieuw naar gekeken moet worden na de uitspraak rondom de natuurvergunning. Woensdag 4 juni is de natuurvergunning van Schiphol vernietigd door de rechtbank. Demissionair Staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur vertelde daarna dat het geheel of gedeeltelijk stilleggen van Schiphol «in proportionaliteit afgewogen moet worden in verhouding met de daarmee te dienen belangen». Allereerst vragen deze leden wat dit op korte termijn betekent voor het versnelde LVB.

Daarnaast vragen zij of, mocht het LVB er niet komen, er juridisch nog uitgegaan moet worden van de gedoogsituatie van 500.000 vluchten of dat er dan naar een ander aantal gekeken moet worden, en welk aantal dit dan zou kunnen zijn.

Antwoord:

Met de versnelde LVB-wijziging, die op 1 november a.s. in werking treedt, wordt één van de maatregelen van de balanced approach-procedure vastgelegd. Hiervoor hoeft het ministerie geen milieueffectrapportage op te stellen. Deze maatregel, het vastleggen van het maximaal aantal vliegtuigbewegingen voor het etmaal en de nacht, is namelijk een verbetering van het beschermingsniveau. Daarmee is er geen link met de natuurvergunning, die op 4 juni is vernietigd. Zoals aangegeven is tegen het versnelde Luchthavenverkeerbesluit beroep bij de Afdeling aangekend. Op dit moment wacht het kabinet de uitkomst van die rechtszaak af. Daarnaast wordt onverkort doorgewerkt aan de algehele herziening van het LVB.

Vraag 22:

Het vorige kabinet kwam op basis van onderzoeken tot de conclusie dat 440.000 vluchten per jaar de bovenkant van een bandbreedte is om (een door de overheid/Schiphol) gewenst netwerk te faciliteren. Kan de Minister de Kamer informeren hoe zij deze conclusie en onderzoeken weegt in haar belangenafweging?

Antwoord:

In de hoofdlijnenbrief Schiphol¹³ van 24 juni 2022 wordt het genoemde aantal vluchten van 440.000 bewegingen geduid. Op basis van een aantal aannames en uitgangspunten, zoals de verbondenheid met de voor Nederland belangrijke bestemmingen en de benodigde frequentie per bestemming, leek daarmee een adequate bereikbaarheid van Nederland via Schiphol in de komende jaren geborgd.

Het kabinet heeft in het regeerprogramma opgenomen dat de rechtsbescherming voor omwonenden moet worden hersteld, met behoud van de netwerkkwaliteit van Schiphol. Schiphol is een hubluchthaven die Nederland verbindt met veel bestemmingen wereldwijd. Het uitgebreide Schipholnetwerk draagt positief bij aan de welvaart, omdat Nederlanders snel en betaalbaar naar hun zakelijke, vrienden, familie of vakantiebestemming kunnen reizen. Daarnaast is Schiphol belangrijk voor de economie en het vestigingsklimaat.

Uit de balanced approach-procedure, die na de hoofdlijnenbrief is doorlopen, is geconcludeerd dat, bovenop een andere set aan maatregelen die bijdragen aan een vermindering van het aantal ernstig gehinderden, nog een reductie naar 478.000 vliegtuigbewegingen nodig is om de eerste 15% van het geluidsdoel te behalen en niet 440.000 vliegtuigbewegingen.

Vraag 23:

Kan de Minister daarnaast expliciet maken op welke manier ze de belangen van natuurherstel en PASmelders weegt in haar afweging over het gedeeltelijk stilleggen van Schiphol?

Antwoord:

Het is aan de Staatssecretaris van LNV, als bevoegd gezag voor de natuurvergunning aan Schiphol, om een afweging over de natuurvergunning te maken.

Vraag 24:

Kan de Minister in haar beantwoording ook expliciet maken hoe zij de conclusies uit het onderzoek van CE Delft in opdracht van Milieudefensie weegt, waarin duidelijk wordt dat de gevolgen voor de vakantievlieger klein zijn?

Antwoord:

Het onderzoek in opdracht van Milieudefensie kijkt naar de impact op de privéreiziger, niet naar de zakelijke reiziger. Het publieke belang van een goede verbondenheid van Nederland met de rest van de wereld is breder dan alleen de privéreiziger. Een goede verbondenheid voor zakelijke reizigers en vracht is belangrijk voor het vestigingsklimaat en de economie. Het onderzoek laat zien dat bij een krimp van KLM er minder vaak dagelijkse vluchten op dezelfde bestemmingen zijn. Frequente dagelijkse vluchten naar dezelfde bestemming zijn belangrijk voor de zakelijke reiziger en bijvoorbeeld medische vracht die snel moet worden vervoerd. Het onderzoek stelt dat KLM ervoor kan kiezen om bestem-

¹³ Kamerstukken II 2023/24, 29 665, nr. 432.

mingen te schrappen waar weinig Nederlanders aan boord zijn. Echter, deze passagiers zijn nodig om vluchten naar belangrijke bestemmingen voor Nederland voor zakelijk verkeer en vracht mogelijk te maken. In een studie uit 2023¹⁴ wordt geschat dat tot ca. 40% van het aantal intercontinentale bestemmingen kan wegvallen, als er geen overstappende passagiers op Schiphol zouden zijn (waaronder bijvoorbeeld: Tokio, Kuala Lumpur, Sao Paulo).

Vraag 25:

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat de voormalig Minister in de Kamerbrief van 7 mei voorsorteert op groei van de luchthaven vanaf 2028. Is de demissionair Minister bekend met de Alders-paradox waaruit blijkt dat stillere vliegtuigen juist leiden tot meer overlast door de toename van vliegtuigen?

Antwoord:

Het kabinet is bekend met de zogenaamde Alders-paradox. Het kabinet heeft hier ook in meerdere documenten aandacht aan besteed, onder andere in het notificatiedocument rondom de balanced approach.¹⁵ Kortgezegd komt de paradox erop neer dat de objectief berekende afname van geluidbelasting niet altijd zodanig wordt ervaren in de afname van geluidhinder door omwonenden. Momenteel wordt beleid gemaakt op basis van berekende geluidbelasting (L_{den}), op basis van die indicator is er sprake van verbetering van het geluidsprobleem. Op dit moment zijn er nog geen aanvullende hinderindicatoren waarop wel beleid gebaseerd kan worden dat recht zou kunnen doen aan het probleem van de Alders-paradox. Bij verdere uitwerking van het besluit voor ruimte voor beheerste groei wordt wel gekeken naar lokale effecten. De toevoeging van aanvullende hinderindicatoren wordt onderzocht bij de ontwikkeling van het nieuwe stelsel voor de regulering van luchtvaartgeluid, waarover de Kamer in het najaar opnieuw geïnformeerd wordt.

Vraag 26:

Hoe past het idee van groei van de luchtvaart bij het steeds groeiende gebrek aan ruimte in Nederland en de behoefte aan groen, gezond en betaalbaar wonen?

Antwoord:

In de roadmap Schiphol¹⁶ is aangegeven dat er perspectief ontstaat op verdere verstillings voor de omgeving en beheerste groei voor de luchtvaartsector op het moment dat blijkt dat het geluidsdoel van 20% geluidreductie is behaald. De ruimte voor groei van het aantal vliegtuigbewegingen kan alleen ontstaan als de luchtvaartsector na het behalen van het geluidsdoel een verdere geluidsreductie kan realiseren. Als deze wordt gerealiseerd heeft dit een positief effect op leefomgevingskwaliteit. Het is afhankelijk van de nog te maken beleidskeuzes of op basis van de verstillings van de vloot ruimtelijke beperkingen worden aangepast.

Vraag 27:

Hoeveel huizen zullen er niet gebouwd kunnen worden als Schiphol groeit en op welke onderzoeken baseert de Minister dat?

Antwoord:

Het kabinet heeft aangegeven dat groei van het aantal vliegtuigbewegingen alleen mogelijk is als de geluidbelasting afneemt. Als gevolg van

¹⁴ Bijlage 2023D51142 bij Kamerstuk 31 936, nr. 1140, SEO (2023). Betekenis van transferpassagiers op Schiphol.

¹⁵ Notificatiedocument balanced approach-procedure.

¹⁶ Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 564.

het afnemen van de geluidbelasting krimpen ook de geluidcontouren waarop de grenzen van de beperkingengebieden zijn gebaseerd. De ruimte die dit biedt voor woningbouw is afhankelijk van hoe wordt omgegaan met de grenzen van de beperkingengebieden bij een afnemende geluidsreductie. De beperkingen voor woningbouw rond Schiphol liggen vast in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB). Het is aan het nieuwe kabinet om de effecten daarvan in beeld te brengen en te besluiten of het LIB wordt aangepast.

Vraag 28:

Wat is de impact op de gezondheid van omwonenden en werknemers en op welke onderzoeken baseert de Minister dat?

Antwoord:

Een onderzoek naar de impact op de gezondheid maakte geen deel uit van de onderzoeken voor het versnelde LVB. Milieueffecten worden onderzocht in het milieueffectrapport (m.e.r.) dat ten grondslag ligt aan de in voorbereiding zijnde algehele wijziging van het LVB. Het voornemen is om in het MER de gezondheidsrisico's in beeld te brengen met behulp van de Milieu Gezondheids Risico (MGR) indicator.

Vraag 29:

Wat is de impact op de natuur en op welke onderzoeken baseert de Minister dat?

Antwoord:

Met de versnelde LVB-wijziging, die op 1 november a.s. in werking treedt, wordt één van de maatregelen van de balanced approach-procedure vastgelegd. Hiervoor heeft het ministerie geen milieueffectrapportage opgesteld. Deze maatregel, het vastleggen van het maximumaantal vliegtuigbewegingen voor het etmaal en de nacht, is namelijk een verbetering van het beschermingsniveau. De verwachting is daarom dat dit geen negatieve impact op de natuur heeft. Voor de algehele wijziging van het LVB wordt er wel een milieueffectrapportage opgesteld, waarmee duidelijk wordt wat de impact op de natuur zal zijn.

Vraag 30:

Hoe rijmt het geven van ruimte voor groei van Schiphol met de eerdere uitspraak van de rechter dat de mensenrechten van omwonenden zijn geschonden en de belangen van Schiphol te lang voorop zijn gesteld?

Antwoord:

De aangekondigde beleidswijziging is tot stand gekomen na een weging van alle belangen door het kabinet. In de algehele wijziging van het LVB zullen maatregelen ter verbetering van de bescherming van omwonenden worden opgenomen. Het kabinet wil echter ook voor de toekomst perspectief bieden aan de luchtvaartsector. In het maatregelenpakket dat per 1 november 2025 van kracht is, wordt naar verwachting een geluidsreductie van 15% bovenop de autonome ontwikkelingen gerealiseerd. Het kabinet biedt pas perspectief op beheerste groei nadat het volledige geluidsdoel is behaald. Het besluit om bij het resterende percentage, naar verwachting 5%, alle verstillingsmaatregelen te laten tellen bij het realiseren van die 5% is een politieke keuze geweest van het kabinet, mede hiertoe opgeroepen door motie Peter de Groot.¹⁷ Datzelfde geldt voor het kabinetsbesluit om op termijn beheerste groei toe te staan. Het kabinet heeft zo oog voor de belangen van de sector en de inzet die zij pleegt door investeringen in schonere en stillere toestellen.

¹⁷ Kamerstukken II 2024/25, 31 936, nr. 1209.

Vraag 31:

Op welke manier worden de input en belangen van omwonenden nu precies meegewogen en in welke mate?

Antwoord:

Bij ieder beleidsvoornemen of wijziging van wet- of regelgeving brengt het kabinet de verschillende belangen in kaart die door zo'n voornemen geraakt kunnen worden. Hiertoe betreft het kabinet actief verschillende partijen. Onder andere de MRS, waarin omwonenden en maatschappelijke partijen zijn vertegenwoordigd. Conform de Luchtvaartnota¹⁸ is het vervolgens aan het kabinet om een besluit te nemen. Hier ligt een (politieke) belangenafweging aan ten grondslag.

Vraag 32:

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat, afgezien van het feit dat groei een enorm slecht idee is voor het klimaat en omwonenden, de vooruitblik op groei erg voorbarig is, aangezien er nog wordt gewacht op het hoger beroep in de zaak RBV tegen de Staat. Ook loopt het vooruit op de algehele wijzigingen van het LVB en de ontwikkelingen van een nieuw integraal normenkader voor milieu. Is de demissionair Minister het met deze leden eens dat het voorbarig is om nu al op groei voor te sorteren, voordat alle informatie er is?

Antwoord:

Beheerste groei is alleen mogelijk nadat de beoogde geluidsreductie van 20% is behaald. Het kabinet hecht eraan om duidelijkheid te bieden over de toekomst aan alle betrokken partijen.

Vraag 33:

Wat betekent groei volgens de demissionair Minister, om wat voor aantallen gaat het dan?

Antwoord:

De eerste stap is het behalen van 15% geluidreductie per november 2025. Monitoring zal in november 2026 uitwijzen of dit percentage daadwerkelijk behaald is en welk percentage dan nog resteert. Dat percentage moet eerst worden ingevuld voordat beheerste groei in beeld komt. De eventuele geluidsruimte die na invulling van de 20% geluidreductie ontstaat wordt gelijkelijk verdeeld over de luchtvaartsector en de omwonenden. Op dit moment wordt deze groeiverdiensystematiek uitgewerkt. Dit vergt een zorgvuldig proces en zal met betrokken partijen worden afgestemd. Naar verwachting wordt de Kamer in het najaar over deze invulling geïnformeerd. Het is op dit moment niet mogelijk om concrete aantallen vliegbewegingen te noemen.

Vraag 34:

In de huidige berekening van geluidsbelasting speelt vlootvernieuwing een grote rol, terwijl blijkt dat dit vooral op papier significante hinderreductie oplevert, maar in de praktijk nauwelijks waarneembaar is. Is de Minister het met deze leden eens dat normen voor geluidsoverlast wetenschappelijk onderbouwd moeten worden en er daarnaast gemeten moet worden in welke mate Schiphol binnen deze normen opereert in plaats van op basis van modelberekeningen?

Antwoord:

Het kabinet is het met de fractie van de PvdD eens dat in het nieuwe stelsel voor de regulering van luchtvaartgeluid de normen t.a.v. geluid meer in lijn moeten worden gebracht met wetenschappelijke gezond-

¹⁸ Verantwoord vliegen naar 2050 Luchtvaartnota 2020–2050 | Rapport | Rijksoverheid.nl.

heidscriteria, conform de recent aangenomen motie De Hoop.¹⁹ Over de voortgang van het nieuw geluidstelsel en de invulling van de motie zal de Kamer later geïnformeerd worden, zie hiervoor het antwoord op de vragen van de GL-PvdA-fractie.

Over de rol van metingen in de huidige luchtvaartregelgeving is vorig jaar uitvoerig ingegaan in de kabinetsreactie op de afronding van de programmatische aanpak meten en berekenen van vliegtuiggeluid. Daarin is aangegeven in het najaar invulling te geven aan de toezegging aan het lid de Groot over het meten van vliegtuiggeluid.²⁰

Vraag 35:

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen dat maatregelen die KLM en Schiphol zelf moeten nemen volgens het kabinet onderdeel zijn van het verminderen van de hinderreductie. Het gaat om op papier stillere vliegtuigen, additionele vlootvernieuwing en tariefdifferentiatie. Op basis van de veronderstelde acties van KLM en Schiphol is het maximumaantal vluchten berekend. Hiervoor moeten convenanten getekend worden. Klopt het dat convenanten met Schiphol en KLM nog steeds niet getekend zijn?

Antwoord:

Dat is juist. De gesprekken lopen nog.

Vraag 36:

In welke mate zijn de afspraken in convenanten hard afdwingbaar en hoe precies?

Antwoord:

Het doel is om juridisch bindende verplichtingen in het convenant op te nemen. Als afspraken niet worden nagekomen wordt voorzien in een escalatieprocedure.

Vraag 37:

Waarom kan de Minister de convenanten met KLM en Schiphol pas voor het herfstreces met de Kamer delen, terwijl de maatregelen zelf al wel onderdeel zijn van de «balanced approach»-procedure?

Antwoord:

De maatregelen treden per 1 november 2025 in werking. Dat geeft ruimte om bindende afspraken te maken. Uiteraard wordt ernaar gestreefd om die afspraken zo snel mogelijk vast te leggen.

Vraag 38:

Over welke punten is de Minister nog in onderhandeling met Schiphol?

Antwoord:

Schiphol heeft reeds haar deel van de afspraak al ingelost in de vorm van een verdere aanscherping van de differentiatie van de havengelden. De aangepaste havengelden zijn per 1 april jongstleden in werking getreden.

Vraag 39:

Hoe groot acht de Minister de kans dat KLM en/of Schiphol de convenanten niet willen tekenen, nu de geluidsreductiedoelen zijn aangepast (autonome verstillingsmeasures meegenomen wordt) en de druk dus minder groot wordt?

¹⁹ Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 548.

²⁰ Kamerstukken II 2024/25, 31 936, nr. 1238.

Antwoord:

Beide partijen hebben aangegeven dat het behalen van het geluidsdoel van cruciaal belang is en hebben hun medewerking toegezegd.

Vraag 40:

Als KLM en/of Schiphol de convenanten niet wil(len) tekenen, wat betekent dat dan voor de kans op het behalen van de geluidsreductiedoelen?

Antwoord:

Zoals bij antwoord 38 aangegeven heeft Schiphol reeds haar deel van de afspraak ingelost in de vorm van een verdere aanscherping van de differentiatie van de havengelden. De aangepaste havengelden zijn per 1 april jongstleden in werking getreden.

Met KLM is het kabinet nog in gesprek over het vastleggen van afspraken over haar maatregelen (de inzet van stillere toestellen en vlootvernieuwing), maar KLM heeft mij schriftelijk verzekerd dat zij gecommiteerd zijn aan het behalen van het geluidsdoel. Ik ga ervan uit dat ze die belofte gestand doen.

Vraag 41:

Als KLM en/of Schiphol de convenanten niet wil(len) tekenen, welke mogelijkheden heeft de Minister dan om actie af te dwingen van deze sectorpartijen?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 40. Als partijen tekort schieten en/of de maatregelen behalen niet het gewenste resultaat dan zal het te behalen geluidsdoel voor de tweede fase groter worden. Dat heeft ook consequenties voor de maatregelen waarmee het resterende percentage kan worden behaald.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van ChristenUnie**Vraag 42:**

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de stap naar herstel van de rechtsbescherming van omwonenden minimaal is, en nog altijd minder ambitieus dan de ooit voorgestelde 440.000 vluchten. Deze leden betreuren dit. Het zou de Minister er alles aan gelegen moeten zijn de belangen van omwonenden te beschermen en hun rechtszekerheid te waarborgen. Door vooralsnog slechts te streven naar 15% geluidsreductie en in de brief reeds gewag te maken van de wens tot groei van de luchtvaart neemt het kabinet haar zorgplicht onvoldoende serieus, aldus deze leden. Zij vragen de Minister hierop te reageren. Zij vragen de Minister meer werk van haar zorgplicht voor omwonenden te maken.

Antwoord:

De balanced approach-procedure schrijft voor dat een lidstaat een geluidsdoel vaststelt waarbij capaciteitsreductie de laatste maatregel is die genomen mag worden om dit geluidsdoel te behalen. Bij het doorlopen van de balanced approach-procedure bleek dat het geluidsdoel te behalen was met een aantal vluchten dat hoger uitkwam dan 440.000. In het maatregelenpakket dat per 1 november 2025 van kracht is, wordt naar verwachting een geluidsreductie van 15% bovenop de autonome ontwikkelingen gerealiseerd. Dit is een forse stap richting de omwonenden en draagt bij aan een betere balans tussen de belangen die spelen op en rond de luchthaven. De rechtspositie van omwonenden wordt hersteld door vaststelling van een nieuw Luchthavenverkeerbesluit

(LVB), waardoor de jarenlange praktijk van gedogen kan worden gestopt. Het kabinet doet er alles aan om dit LVB zo snel mogelijk vast te kunnen stellen.

Vraag 43:

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de Minister in zijn brief en de voorgestelde maatregelen vooruitloopt op de uitspraak van de rechter in het hoger beroep in de zaak RBV tegen de Staat. Die uitspraak zal inzicht geven in de mate waarin met de huidige plannen om geluidshinder te verminderen de «fair balance» met de leefomgeving hersteld wordt. Ook loopt het opnemen van de mogelijkheid tot groei van de luchtvaart vanaf 2028 vooruit op de grotere, algehele wijziging van het LVB die voor later dit jaar gepland staat en de ontwikkeling van een nieuw, integraal normenstelsel voor milieu, waaronder geluid. Zij vragen de Minister waarom deze vlucht vooruit is genomen en geen rekening wordt gehouden met deze ontwikkelingen.

Antwoord:

Het is voor alle betrokkenen van belang dat er een duidelijk langeretermijnperspectief is voor Schiphol. Daarom heeft het kabinet middels een roadmap geschetst hoe het de toekomst van Schiphol voor zich ziet. Met deze roadmap wordt er duidelijkheid gegeven over de vervolgstappen die er genomen worden na het behalen van het totale gestelde geluidsdoel. Hiermee wordt duidelijkheid en perspectief geboden aan de omwonenden, de luchthaven en de luchtvaartsector. Een goede balans tussen het verbeteren van de geluidssituatie voor omwonenden en het economisch belang van de luchthaven en de luchtvaartsector blijven hierbij leidend.

Vraag 44:

De leden van de ChristenUnie-fractie merken op dat de hinderreductie die voorzien is met deze maatregelen wordt bepaald op basis van het gemiddelde geluidsniveau en het totaal aantal vluchten per jaar. Geluidsoverlast wordt echter niet alleen bepaald door het totale aantal vluchten per jaar en het gemiddelde geluidsniveau, maar ook door de frequentie van vliegtuigbewegingen per dag, piekgeluid, het al dan niet aanwezig zijn van rustperiodes gedurende dag en de mate van slaapverstoring. Deze leden zijn van mening dat het nieuwe LVB daarom naast normen voor gemiddelde geluidsbelasting, ook normen moet opnemen voor maxima aan piekgeluid voor verschillende perioden, normen voor perioden zonder vliegverkeer van minimaal twee tot drie uur en een nachtsluiting. Alleen dan worden omwonenden beter beschermd en wordt de balans met de leefomgeving verbeterd. Deze leden vragen of de Minister voornemens is dergelijke normen voor geluidsbelasting uit te werken en op te nemen in het LVB en, zo nee, waarom niet.

Zij vragen hoe de Minister dan de geluidsoverlast van omwonenden gaat terugdringen.

Antwoord:

Het kabinet is het met de fractie van de ChristenUnie eens dat in de luchtvaartgeluidregelgeving meer aandacht moet zijn voor hinder. Op de korte termijn richt het beleid zich op het terugdringen van de jaargemiddelde geluidbelasting om het aantal ernstig gehinderden te reduceren.

Ook is het kabinet voornemens om op termijn een aanvullende hinderindicator in regelgeving op te nemen. Indieners geven een aantal voorbeelden waar een hinderindicator uit zou kunnen bestaan. Dit onderwerp vergt nadere uitwerking en een andere manier van normeren, de algehele LVB-wijziging komt daarvoor te vroeg. Om die reden zal dit betrokken

worden bij het nieuwe stelsel voor de regulering van luchtvaartgeluid, waarover de Kamer na de zomer opnieuw geïnformeerd wordt.

Vraag 45:

De leden van de ChristenUnie-fractie merken op dat in de huidige berekening van hinderreductie de vlootvernieuwing een grote rol speelt. Hoewel vlootvernieuwing vaak wordt genoemd als oplossing, levert die in de praktijk geen significante hinderreductie op. De geluidsreductie van 1 tot 2 dB(A) is op papier fors, maar in de praktijk nauwelijks waarneembaar voor omwonenden. Deze leden zijn van mening dat het aantal vluchten op een dag en de tijdstippen van veel groter invloed zijn op de hinderbeleving dan een lichte daling van het gemiddelde geluidsniveau. Deze leden zijn van mening dat op wetenschappelijk onderbouwde wijze normen gesteld moeten worden en gemeten moet worden in welke mate Schiphol binnen deze normen opereert. Deze normen zouden gebaseerd moeten worden op een wetenschappelijk onderbouwde analyse van de geluidshinder op de grond, en niet op basis van modelberekeningen. Zij vragen de Minister of zij dit standpunt deelt en of zij bereid is dergelijke metingen te gaan uitvoeren.

Antwoord:

Zie hiervoor het bovenstaande antwoord op vraag 34.

Vraag 46:

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe het loslaten van het behalen van geluidsreductiedoelen bovenop de autonome groei zich verhoudt tot de plannen in het actieplan omgevingslawaaï, waarin onder andere is opgenomen dat alleen additionele vlootvernieuwing wordt meegenomen en is opgenomen dat binnen de planperiode de gehele geluiddoelstelling uit de aanvulling van het actieplan uit de vorige planperiode wordt gerealiseerd?

Antwoord:

Zoals in de roadmap Schiphol²¹ is toegelicht wordt het Actieplan Omgevingslawaaï Schiphol aangepast conform het kabinetsbeleid²² over de invulling van het resterende geluiddoel.

Vraag 47:

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de Minister toe te zeggen om besluiten over groei van het maximumaantal vluchten pas te nemen na implementatie van het nieuwe normenstelsel voor milieu, waaronder geluid, en alleen als groei mogelijk is binnen de nog te stellen normen.

Antwoord:

Het kabinet wil perspectief op beheerste groei bieden nadat de volledige 20% van het geluidsdoel gerealiseerd is. Dat is uitgelegd in kamerbrief over de roadmap Schiphol.²³ Naar verwachting zal er rond 2028 een eerste stap mogelijk zijn voor verstillings- en groei. Kort daarna is de stelselwijziging naar verwachting afgerond waarna besluiten over luchthavens volgens de systematiek van het nieuwe stelsel kunnen worden genomen.

Vraag 48:

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen welke impact het heeft als de rechter in het hoger beroep van de zaak RBV tegen de Staat oordeelt dat de huidige geluidsreductieplannen de fair balance met de omgeving nog

²¹ Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 564.

²² Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 556.

²³ Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 564.

onvoldoende herstellen voor het voornemen om beheerste groei mogelijk te maken vanaf 2028.

Antwoord:

De rechtbank Den Haag heeft in de RBV-uitspraak de ontwikkelingen vanaf de zomer 2022 expliciet niet meegewogen. Het is de vraag of dit in het hoger beroep wel aan bod komt. Zodra er een rechtelijke uitspraak ligt, zal het kabinet deze bestuderen en zich daartoe verhouden. Daar kan niet nu al op vooruitgelopen worden.

Vraag 49:

De leden van de ChristenUnie-fractie merken op dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat tijdens het tweeminutendebat Luchtvaart op 24 april jl. aangaf dat er geen beperking van de groei van de luchtvaart is opgenomen, maar dat de natuurvergunning van Schiphol de beperkende factor is. In zijn brief van 7 mei jl. refereert de Minister hier niet aan. Kan de Minister verklaren waarop zij baseert dat beheerste groei vanaf 2028 toch mogelijk is?

Antwoord:

Het kabinet heeft gekozen voor beheerste groei om na invulling van het geluidsdoel perspectief te bieden voor de toekomst voor omwonenden en de sector. Dit ziet op gelijke verdeling van geluidswinst. Een voorwaarde voor de sector om de beheerste groei te kunnen benutten is dat dit onder andere past binnen de wet- en regelgeving over natuur. Het is aan Schiphol als exploitant van de luchthaven om daartoe een vergunning aan te vragen en aan LVVN als bevoegd gezag om over de vergunning te besluiten.

Vraag 50:

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van de vernietiging van de natuurvergunning van Schiphol. Zij lezen dat het kabinet in een brief van de Staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur aan de Tweede Kamer stelt dat het geheel of gedeeltelijk stilleggen van Schiphol «in proportionaliteit afgewogen moet worden in verhouding met de daarmee te dienen belangen». Zo wijst de Staatssecretaris op de status van Schiphol «als een luchthaven van (inter)nationale betekenis». In dit kader vragen deze leden wat het ontbreken van een natuurvergunning betekent voor het vastleggen van 478.000 vluchten in het nieuwe LVB.

Welke rechtskracht heeft het nieuwe maximum van 478.000 in het LVB op het moment dat een handhavingsverzoek wordt ingediend vanwege het ontbreken van een natuurvergunning?

Deze leden vragen de Minister hoe zij zich gaat inspannen om eerst te komen tot natuurherstel en het legaliseren van de PAS-melders, alvorens over te gaan tot het verlenen van een natuurvergunning aan Schiphol.

Deze leden vragen ook naar de consequenties van de uitspraak voor de vergunningverlening van Lelystad Airport.

Antwoord:

Op dit moment wordt de algehele wijziging van het LVB voorbereid. Daartoe wordt de m.e.r.-procedure doorlopen. Een passende beoordeling om zeker te stellen dat het project de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden niet zal aantasten maakt daar deel van uit. De consequenties van de uitspraak voor het LVB worden momenteel nog nader bestudeerd.

Het is aan het bevoegd gezag, de Staatssecretaris van LVVN, om te beslissen op een eventueel handhavingsverzoek vanwege het ontbreken van een natuurvergunning. De Staatssecretaris van LVVN weegt daarbij alle belangen, dus zowel het natuurbelang als het brede maatschappelijke en economische belang bij de luchthaven.

Voor de exploitatie van luchthaven Schiphol is een natuurvergunning nodig. De vernietiging van de natuurvergunning door de rechtbank Den Haag betekent dat de Staatssecretaris van LVVN – vanuit de rol van bevoegd gezag – een nieuw besluit op de aanvraag moet nemen. Het is aan de Staatssecretaris van LVVN, als bevoegd gezag voor de natuurvergunning aan Schiphol om terzake de nodige afwegingen te maken. Met de versnelde LVB-wijziging, die op 1 november a.s. in werking treedt, wordt één van de maatregelen van de balanced approach-procedure vastgelegd. Hiervoor heeft het ministerie geen milieueffectrapportage opgesteld. Deze maatregel, het vastleggen van het maximumaantal vliegtuigbewegingen voor het etmaal en de nacht, is namelijk een verbetering van het beschermingsniveau.

De Staatssecretaris van LVVN is ook bevoegd gezag inzake de natuurvergunningaanvraag van Lelystad Airport. Een besluit op de aanvraag voor deze natuurvergunning moet nog worden genomen.