

Vergaderjaar 2025–2026

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 593

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 april 2026

Het kabinet werkt aan balans tussen luchtvaart en de leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio. Om te komen tot het terugdringen van de geluidbelasting, is een geluidsdoel opgesteld en de Europese balanced approach-procedure gevolgd. Op 2 april 2025 heeft het kabinet de balanced approach-procedure voor Schiphol afgerond. Met het maatregelenpakket¹ dat voortkomt uit deze balanced approach-procedure is een reductie van – 15% van het aantal ernstig gehinderden en woningen binnen specifieke geluidscontouren rondom de luchthaven beoogd per november 2025. Op 3 november 2025 heeft de Kamer het plan van aanpak voor de monitoring van het effect van dit maatregelenpakket in de praktijk ontvangen.² Met de monitoring wordt nagegaan of de beoogde effecten ook in de praktijk optreden. De monitoring bestaat uit drie meetmomenten en wordt uitgevoerd door onderzoeksbureau To70. De eerste twee meetmomenten geven tussentijdse, indicatieve resultaten op basis van voorlopige gegevens. Het derde meetmoment, dat kan plaatsvinden na november 2026 – geeft de definitieve resultaten. Hierbij wordt de Kamer geïnformeerd over de resultaten van het eerste tussentijdse meetmoment. Met deze Kamerbrief wordt tevens de toezegging aan het lid De Groot (VVD), over het informeren van de Kamer over de effecten van tariefdifferentiatie, afgedaan³.

Eerste meetmoment

Conform het plan van aanpak is de peildatum van meetmoment 1 vastgesteld op 1 november 2025. De (prognose)gegevens die op dat moment beschikbaar waren zijn gebruikt om een inschatting te maken van

¹ De maatregelen zijn: *Nachtoptimalisatie, Tariefdifferentiatie, Additionele vlootvernieuwing, Weren lawaaiïge toestellen in de nacht, Maximaal 27.000 nachtvluchten, Maximaal 478.000 totaal aantal vluchten*

² Kamerstukken II 2025/26, 29 665, nr. 580.

³ TZ202504-102

het daadwerkelijke effect van het maatregelenpakket in de praktijk. Hiervoor is gekeken naar de verschillen tussen de situatie vóór invoering van de maatregelen en de situatie ná invoering van de maatregelen. Voor de meeste maatregelen geldt dat dit de situaties vóór november 2025 en vanaf november 2025 zijn. Voor de maatregel *Tariefdifferentiatie* geldt qua tijdlijn een andere vergelijking. De nieuwe tarieven van Schiphol zijn namelijk conform de vaste cyclus per april 2025 ingegaan. Daarom wordt voor die maatregel gekeken naar de situatie vóór april 2025 en ná april 2025. De geconstateerde verschillen zijn vervolgens afgezet tegen de baseline die gebruikt is voor de balanced approach-procedure Schiphol.

Voorlopige inschatting effect

Voor dit meetmoment is gebruik gemaakt van de gegevens uit de Gebruiksprognose 2026 van Schiphol. Die Gebruiksprognose bevat het door Schiphol verwachte gebruik van de luchthaven voor het gehele gebruiksjaar dat loopt van november 2025 t/m oktober 2026. Het feit dat dit een prognose is, maakt dat de uitkomsten van deze monitoring moeten worden gezien als een voorlopige inschatting van het effect. De praktijk leert namelijk dat er altijd verschillen zijn tussen de Gebruiksprognose en de daadwerkelijke realisatie van het verkeer op Schiphol. Zo zijn de berekeningen nu bijvoorbeeld gebaseerd op geplande gatetijden, terwijl er uiteindelijk gemonitord zal worden op basis van gerealiseerde baantijden. Omdat er bij meetmoment 2 (de periode van begin november 2025 tot eind maart 2026) al deels gebruik kan worden gemaakt van realisatiegegevens, is de verwachting dat de resultaten van meetmoment 2 nauwkeuriger zullen zijn. Voor de resultaten van meetmoment 3 kan vervolgens volledig gebruik worden gemaakt van realisatiegegevens, wat maakt dat de resultaten van het derde en laatste meetmoment als definitief kunnen worden beschouwd.

Noise Load Database

Onderliggend aan de berekeningen ligt een database waarin de geluidsprestaties van toesteltypes zijn vastgelegd. Deze database wordt gebruikt om te kunnen berekenen hoeveel geluid wordt gemaakt door al het verkeer op Schiphol.

Uit dit eerste monitoringsmoment is gebleken dat als gevolg van het maatregelenpakket een verschuiving naar nieuwe, minder lawaaiige toestellen optreedt. Ook is gebleken dat niet al deze nieuwe toesteltypes op dit moment in de database zitten. Daardoor kunnen ze niet correct doorgerekend worden. Deze toestellen worden op dit moment doorgerekend als toestel met gemiddelde geluidsprestaties. In de praktijk zijn ze echter overwegend minder lawaaiig. To70 concludeert daarom dat er voor deze toesteltypes, die met name onderdeel zijn van de maatregel *Tariefdifferentiatie*, waarschijnlijk sprake is van een onderschatting van de geluidswinst. Om het effect van het maatregelenpakket accurater door te kunnen rekenen, moet de database voor deze toesteltypes dus aangevuld worden. Er zal opdracht worden gegeven aan een externe partij om dit de komende tijd te doen. Het streven is om dit voor het tweede monitoringsmoment afgerond te hebben. Dit zorgt voor een betere en meer nauwkeurige doorrekening en resultaat.

Resultaten meetmoment 1

In lijn met het plan van aanpak zijn zowel de effecten van de individuele maatregelen als het effect van de combinatie van maatregelen doorgerekend. Uit de doorrekening van de individuele maatregelen blijkt dat de maatregel *Tariefdifferentiatie* een groter effect sorteert dan aanvankelijk

aangenomen in de berekeningen van de balanced approach-procedure. Voor de maatregelen *Inzet stillere toestellen in de nacht (nachtoptimalisatie)*, *Additionele vlootvernieuwing* en *Weren lawaaiige toestellen in de nacht* geldt dat uit deze tussentijdse monitoring, op basis van de Gebruiksprognose 2026, een vooralsnog kleiner effect komt dan aanvankelijk berekend.

De maatregelen zijn ook als combinatie doorgerekend om het totale effect in kaart te brengen. Hieruit blijkt dat het maatregelenpakket als geheel drie van de vier subdoelen⁴ van het geluidsdoel haalt. De twee subdoelen voor de nacht worden ruimschoots behaald. Op het criterium van het aantal woningen binnen de 58 dB(A) L_{den} contour wordt de beoogde – 15% reductie nog niet behaald. De tussentijdse resultaten van de combinatie van maatregelen laten een voorlopig effect van – 13,7% zien op dit criterium. In dit reductiepercentage zijn ook de door KLM Groep extra doorgevoerde compenserende maatregelen meegenomen. De volledige monitoringsrapportage van monitoringsmoment 1 is opgenomen in bijlage 1.

Op basis van dit eerste monitoringsmoment moet geconcludeerd worden dat het beoogde reductiepercentage van – 15% nog niet wordt gehaald. Tegelijkertijd bevat de monitoringsrapportage zoals hierboven beschreven een aantal kanttekeningen waardoor waarschijnlijk sprake is van een onderschatting van het effect van het maatregelenpakket. De verwachting is dat deze kanttekeningen bij het volgende monitoringsmoment zijn opgelost. Dan zal uiteraard moeten blijken wat het effect hiervan is, maar naar huidige inschatting is er een aanzienlijke kans dat het reductiepercentage in de loop van het jaar nog zal toenemen.

Compenserende maatregelen

Daarnaast is het ministerie met de KLM Groep in gesprek over het treffen van compenserende maatregelen. Compenserende maatregelen kunnen een positief effect hebben op het totale reductiepercentage op Schiphol. In het kader van de afspraken tussen het ministerie en KLM Groep omtrent de uitvoering van de maatregelen, is gesproken over het treffen van deze compenserende maatregelen in het geval het effect van de KLM-maatregelen (*Nachtoptimalisatie* en *Additionele vlootvernieuwing*) in de praktijk achter zou blijven. Nu blijkt dat dit het geval is, is compensatie ook aan de orde. In de praktijk blijkt dat tot dusver twee maatregelen die KLM ter compensatie heeft getroffen voor geluidsreductie zorgen en meegenomen kunnen worden in de monitoring. Dit betreft de nieuwe toestellen (vlootvernieuwing) die aanvankelijk vóór november 2025 verwacht werden maar vertraging hebben opgelopen. Die nieuwe toestellen worden in de monitoring naar rato voor het gebruiksjaar 2026, vanaf het moment van indiensttreding, meegenomen. Daarnaast heeft KLM afspraken kunnen maken met een partnerluchtvaartmaatschappij om een bijdrage te leveren aan verstillings in het kader van de maatregel Nachtoptimalisatie.

Het is goed dat de KLM Groep deze compenserende stappen conform afspraak neemt en het ministerie blijft met KLM Groep in gesprek over aanvullende stappen zodat de volledige beoogde verstillings wordt bereikt. Onderdeel van deze gesprekken is ook dat KLM voornemens is een verdere reductie in het aantal door KLM uitgevoerde nachtvluchten door te voeren, ten opzichte van het vorige gebruiksjaar. Het ministerie heeft

⁴ Geluidsdoel per november 2025: – 15% EGH binnen de 48 dB(A) L_{den} contour, – 15% woningen binnen de 58 dB(A) L_{den} contour, – 15% ESV binnen de 40 dB(A) L_{night} contour, – 15% woningen binnen de 48 dB(A) L_{night} contour

aangegeven dit een acceptabele compenserende maatregel voor dit gebruiksjaar te vinden, mits het aantal minder uitgevoerde nachtvluchten niet wordt ingevuld door andere maatschappijen. Op basis van de gebruiksprognose kan uiteraard nog niet bepaald worden of aan deze voorwaarde wordt voldaan, waardoor het eventuele effect van deze compenserende maatregel nu nog niet tot uiting komt in het huidige monitoringsrapport. Als blijkt uit de realisatiegegevens bij het tweede en derde monitoringsmoment dat deze maatregel is gerealiseerd, dan zal dit zichtbaar worden in deze rapportages.

Autonome ontwikkelingen

Het geluidsdoel van – 15% op de verschillende indicatoren per november 2025 geldt bovenop de autonome ontwikkelingen die plaatsvinden tot dat moment. Deze autonome ontwikkelingen vinden wel plaats en leiden in de praktijk tot autonome geluidseffecten. In het kader van transparantie en om het volledige beeld wat betreft geluidsbelasting te kunnen schetsen, heeft het ministerie opdracht gegeven om de autonome ontwikkelingen tussen het moment van de referentiesituatie die gehanteerd is in de balanced approach-procedure van november 2024 en het moment van invoering van het gehele maatregelenpakket van november 2025 in kaart te brengen en door te rekenen.

Hiermee wordt inzichtelijk gemaakt wat er naast het maatregelenpakket nog meer gebeurt aan autonome ontwikkelingen en wat het effect van die autonome ontwikkelingen is geweest op de geluidsbelasting rond de luchthaven. De resultaten van deze exercitie worden rond de zomer van 2026 verwacht. Conform de toezegging aan de Kamer, zullen deze resultaten met de Kamer worden gedeeld. Deze resultaten hebben echter geen invloed op de monitoring van het maatregelenpakket en het bepalen van het restpercentage tot het volledige geluidsdoel dat voortkomt uit de monitoring. Deze ontwikkelingen hebben immers betrekking op een andere tijdsperiode en het eerste deel van het geluidsdoel van – 15% geldt bovenop deze ontwikkelingen.

Tot slot

Het is goed om nogmaals te benadrukken dat de voorliggende resultaten van het eerste monitoringsmoment tussentijdse, indicatieve resultaten zijn. Na het derde monitoringsmoment, waarbij enkel gebruik wordt gemaakt van praktijkgegevens, kunnen we spreken van definitieve resultaten waar tevens ook conclusies en gevolgen aan kunnen worden verbonden. De huidige inzichten zijn echter wel van belang om gedurende het gebruiksjaar een vinger aan de pols te houden en indien nodig tijdig tot oplossingen te komen, bijvoorbeeld in de vorm van compenserende maatregelen. De Kamer zal worden geïnformeerd over de resultaten van de opvolgende monitoringsmomenten en over de hiervoor genoemde analyse over de autonome ontwikkelingen.

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