Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

29 665 Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 635

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 augustus 2026

Op 2 april 2025 heeft het kabinet de balanced approach-procedure voor Schiphol afgerond met als doel te komen tot het terugdringen van de geluidbelasting in de Schipholregio. Met het maatregelenpakket dat voortkomt uit deze balanced approach-procedure is per november 2025 een reductie van – 15% van het aantal ernstig gehinderden en woningen binnen specifieke geluidscontouren rondom de luchthaven beoogd. Momenteel wordt het effect van het maatregelenpakket in de praktijk gemonitord om na te gaan of de beoogde berekende effecten ook in de praktijk optreden. Op 3 november 2025 heeft de Kamer het plan van aanpak voor deze monitoring ontvangen, bestaande uit drie monitoringsmomenten. Op 2 april 2026 heeft de Kamer de resultaten van de eerste tussentijdse monitoring ontvangen. Met deze Kamerbrief wordt de Kamer geïnformeerd over de resultaten van het tweede tussentijdse monitoringsmoment. De resultaten laten zien dat het geluidsdoel voor de eerste fase op drie van de vier criteria wordt gehaald, maar dat het effect op het aantal woningen binnen de 58 Lden contour met – 14,0% nog tekortkomt. Dit is echter wel al een stijging van het percentage ten opzichte van het eerste monitoringsmoment. Het derde monitoringsmoment – dat zal plaatsvinden na november 2026 – geeft de definitieve resultaten.

Terugblik eerste monitoringsmoment

Het eerste monitoringsmoment, waarbij de monitoring grotendeels gebaseerd was op de prognosegegevens die op dat moment beschikbaar waren, gaf een totaal percentage van 13,7%. Bij de resultaten van dit moment was een aantal kanttekeningen van toepassing. Zo was het effect grotendeels gebaseerd op prognosegegevens en nog niet op gegevens uit de daadwerkelijke praktijk, wat wel het uiteindelijk doel is van de monitoring. Daarnaast bleek tijdens de berekeningen van het eerste moment dat de database die gebruikt werd voor de berekeningen onvoldoende dekkend was. Dit was het gevolg van de introductie van nieuwe toestellen in de vloot op Schiphol, onder andere als gevolg van de

kst-29665-635
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

maatregelen uit de balanced approach-procedure (BA). Bij de publicatie van de resultaten van het eerste moment, is aangekondigd deze database voor het tweede en derde moment aan te vullen waar nodig. Dit is inmiddels gebeurd. Hiermee is de motie van der Plas over het verwerken van gegevens van nieuwe vliegtuigtypen in de modellen voor geluid rond Schiphol afgedaan.[1]

Opzet tweede monitoringsmoment

Conform het plan van aanpak is de peildatum van monitoringsmoment 2 vastgesteld op 1 april 2026. Dit is om en nabij halverwege het gebruiksjaar 2026. Zodoende kan voor moment 2 gebruik gemaakt worden van een half jaar realisatiegegevens. Voor de tweede helft van het gebruiksjaar, tussen april 2026 en november 2026, wordt bij moment 2 gebruik gemaakt van dezelfde gegevens als bij moment 1, namelijk de Gebruiksprognose 2026 van Schiphol.

De 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 voor monitoringsmoment 2 ook gedeeltelijk gebruik wordt gemaakt van deze prognose, maakt dat de uitkomsten van deze monitoring nog altijd 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. Dit was van toepassing op moment 1, maar ook op moment 2. Aangezien er nu bij moment 2 ook al gedeeltelijk gebruik gemaakt wordt van realisatiegegevens, zijn de resultaten nauwkeuriger dan de uitkomst van moment 1. Voor de resultaten van moment 3 kan vervolgens volledig gebruik worden gemaakt van realisatiegegevens. De resultaten van het derde en laatste moment kunnen daarom als definitief worden beschouwd.

Noise Load Database

Voor de berekeningen wordt gebruik gemaakt van een database waarin de geluidsprestaties van toesteltypes zijn vastgelegd. Met behulp van deze database wordt berekend hoeveel geluid wordt gemaakt door al het verkeer op Schiphol. Uit het eerste moment bleek dat als gevolg van het maatregelenpakket een verschuiving naar nieuwe, minder lawaaiige toestellen optreedt die op dat moment onvoldoende in de database zaten. Daardoor konden die toestellen toen niet goed doorgerekend worden.

Voor moment 2 is deze onvolkomenheid opgelost. Op basis van de nieuwe inzichten volgend uit de analyse voor moment 2 is de Noise Load Database die wordt gebruikt voor de berekeningen aangevuld voor de toesteltypes die hier onvoldoende in zaten. Dat maakt dat de berekeningen nu nauwkeuriger en meer in lijn met de daadwerkelijke geluidsprestaties van de vlootsamenstelling zijn uitgevoerd.

Resultaten monitoringsmoment 2

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 en dan verondersteld bij monitoringsmoment 1. Voor de maatregelen *Inzet stillere toestellen in de nacht* (nachtoptimalisatie) geldt op basis van deze

[1] Kamerstukken II, 25/26, 29 665, nr. 615

monitoring een kleiner effect dan aangenomen in de BA-berekeningen, maar wel een groter effect dan verondersteld bij moment 1. Het effect van de maatregelen *Additionele vlootvernieuwing* en *Weren lawaaiige toestellen in de nacht* is op basis van deze monitoring kleiner dan aangenomen in de BA-berekeningen maar ook kleiner dan verondersteld bij monitoringsmoment 1. Dit laatste komt voor de maatregel *Additionele vlootvernieuwing* door het feit dat is geconstateerd dat de nieuwe toestellen over het geheel minder in de nacht worden ingezet dan verondersteld bij monitoringsmoment 1. Dat zorgt voor een kleiner effect. Voor de maatregel *Weren lawaaiige toestellen in de nacht* is dit het gevolg van het feit dat er overtredingen plaatsvinden op het verbod op de inzet van toestellen met een cumulatieve marge slechter dan – 13 EPNdB in de nacht. Dit betekent dat er ondanks het verbod op deze toestellen in de nacht er toch gevallen zijn waarin 's nachts te lawaaiige toestellen op Schiphol worden ingezet. ILT handhaaft hierop. Dit is een getrapte handhaving waarbij eerst wordt gewaarschuwd alvorens bij een zich herhalende overtreding kan worden overgegaan op het opleggen van een last onder dwangsom.

De maatregelen zijn ook als combinatie doorgerekend om het totale effect in kaart te brengen. Hieruit blijkt dat het maatregelenpakket als geheel, net als bij monitoringsmoment 1, drie van de vier subdoelen van het geluidsdoel haalt. De twee subdoelen voor de nacht worden ruimschoots behaald. Op alle criteria scoort het maatregelenpakket hoger dan verondersteld bij moment 1. Op het criterium van het aantal woningen binnen de 58 dB(A) Lden contour wordt de beoogde – 15% reductie nog niet behaald. Deze tweede tussentijdse resultaten van de combinatie van maatregelen laten een voorlopig effect van – 14,0% zien op dit criterium. In dit reductiepercentage zijn ook de door KLM Groep extra doorgevoerde compenserende maatregelen meegenomen. De volledige monitoringsrapportage van moment 2 is opgenomen in bijlage 1.

Convenant/compenserende maatregelen

Conform de toezegging aan de Kamer gaat het ministerie opnieuw met KLM in gesprek ten aanzien van het sluiten van een convenant ten behoeve van de borging van het effect van de KLM-maatregelen uit het maatregelenpakket. De signalen volgend uit dit monitoringsmoment dat het effect vooralsnog achterblijft, zijn daarbij een belangrijk onderwerp. Het ministerie is daarom momenteel ook met KLM in gesprek over mogelijke compenserende maatregelen die het tot dusver achterblijvende resultaat kunnen ondervangen. In het plan van aanpak voor de monitoring is hiervoor ook ruimte opgenomen. Een maatregel kan alleen meetellen als compensatie indien de maatregel additioneel is ten opzichte van eerdere plannen en het effect ervan structureel geborgd is. Het Ministerie van IenW moet voorafgaand aan inzet goedkeuring verlenen voor inzet van de compenserende maatregelen, die ook onafhankelijk getoetst worden door het onderzoeksbureau. De gesprekken met KLM verlopen constructief; op dit moment worden meerdere mogelijke compenserende maatregelen getoetst. In een eerder stadium heeft KLM bijvoorbeeld al aangegeven ter compensatie en ter aanvulling op de maatregel *Nachtoptimalisatie* niet alleen stiller in de nacht te vliegen, maar het lopende gebruiksjaar ook minder in de nacht te zullen vliegen vergeleken met vorig gebruiksjaar. Als dit aan het einde van gebruiksjaar 2026 inderdaad is gebeurd, kan dat conform het plan van aanpak voor de monitoring als compensatie worden ingezet voor het achterblijven van het effect van andere maatregelen.

Autonome ontwikkelingen

Zoals toegelicht in de Kamerbrief bij de resultaten van het eerste monitoringsmoment, geldt het geluidsdoel voor de eerste fase per november 2025 bovenop de autonome ontwikkelingen. Zoals ook in die brief gemeld heeft het ministerie opdracht gegeven om de autonome ontwikkelingen tussen november 2024 (moment van de referentiesituatie van de balanced approach-procedure) en november 2025 (invoering gehele maatregelenpakket) in kaart te brengen. Naar verwachting volgen de resultaten hiervan in het derde kwartaal van 2026. De Kamer wordt geïnformeerd als de resultaten bekend zijn.

Borging in LVB

In het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) wordt het resultaat van de balanced approach-procedure juridisch vastgelegd. Het LVB kent grenswaarden voor geluid die zijn gebaseerd op de situatie met 478.000 vliegtuigbewegingen (waarvan 27.000 in de nacht) en uitgaande van implementatie van de andere maatregelen in het balanced approach-pakket. Daarmee borgen de grenswaarden dat de eerste stap van 15% reductie per definitie wordt bereikt. Indien de maatregelen minder effect hebben dan verwacht – bijvoorbeeld doordat de vloot (nog) te lawaaiig is – geldt dat de grenswaarde in de handhavingspunten eerder wordt bereikt. In dat geval kunnen de 478.000 bewegingen alleen worden uitgevoerd als aanvullende maatregelen worden getroffen en de beoogde geluidsreductie alsnog wordt gerealiseerd. Dit zorgt voor effectieve bescherming van omwonenden tegen vliegtuiggeluid.

Tot slot

Deze monitoringsrapportage geeft aan dat uit het tweede monitoringsmoment volgt dat, ondanks een stijging ten opzichte van het eerste moment, het beoogde effect per november 2025 nog niet volledig wordt behaald. Net als bij het eerste moment is het goed om te benadrukken dat de voorliggende resultaten van het tweede moment tussentijdse, indicatieve resultaten zijn, waarbij gedeeltelijk gebruik is gemaakt van prognosegegevens. Na het derde moment, waarbij gebruik wordt gemaakt van alle praktijkgegevens, kan gesproken worden van definitieve resultaten waar tevens ook conclusies en gevolgen aan kunnen worden verbonden. De Kamer zal worden geïnformeerd over de resultaten van het derde en laatste monitoringsmoment en over de hiervoor genoemde analyse van de autonome ontwikkelingen.

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