

Vergaderjaar 2021–2022

**29 665**

## **Evaluatie Schipholbeleid**

**Nr. 428**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 mei 2022

Tijdens het commissiedebat Luchtvaart van 24 februari jongstleden (Kamerstuk 31 936, nr. 930) heeft de vaste Kamercommissie verzocht om een reactie op de petitie over de krimp van Schiphol die door de Bewoners Omgeving Schiphol (ORS) en de Werkgroep Toekomst Luchtvaart (WTL) aan de Tweede Kamer is aangeboden.

In de petitie verzoeken beide partijen om bewonersorganisaties intensief bij de ontwikkeling van Schiphol te betrekken, op de vermindering van negatieve effecten aan te sturen met behulp van concrete normen voor omgevingskwaliteit, het luchtverkeer substantieel te beperken ten opzichte van het niveau van 2019, overtollig luchtverkeer af te schaffen dat niet bijdraagt aan de welvaart van Nederland en bij de inwerking-treding van de Omgevingswet vliegtuiglawaai in de Cumulatieregeling op te nemen.

Ik heb begrip voor de zorgen die (groepen) bewoners hebben over de ontwikkeling van Schiphol en vind het belangrijk om die zorgen goed te adresseren. De signalen van de bewonersorganisaties hebben dan ook mijn volle aandacht. Het belang van omwonenden van Schiphol en andere luchthavens heeft er juist voor gezorgd dat in de Luchtvaartnota ook het publieke belang van een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving centraal is gezet in het afwegingskader voor de luchtvaart, en dat maatregelen worden genomen ter beperking van de hinder. Dit betekent een omslag van sturing op kwantiteit naar sturing op kwaliteit. Daartoe zijn in het verleden al maatregelen genomen en er zijn maatregelen in voorbereiding. Deze komen ook in de reactie aan bod. Hieronder zal ik puntsgewijs op de petitie ingaan.

#### **Betrekken bewonersorganisaties**

Het betrekken van bewonersorganisaties in de integrale oplossing voor de hub Schiphol vindt het kabinet van groot belang. Momenteel gebeurt dit

nog via het overleg in de Omgevingsraad Schiphol; zodra de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) is opgericht, zal het daar worden voortgezet zodat er geen gat valt. Het ontwerp van de MRS is op dit moment in volle gang. Daarbij horen het ontwikkelen van principes en een concrete agenda op basis waarvan straks, na besluitvorming over de MRS, helder is op welke wijze en met welke invloed de MRS en haar leden participeren. De besluitvorming over de MRS wordt deze zomer verwacht en ik zal uw Kamer dan nader informeren. Daarmee wordt dan ook invulling gegeven aan de motie van het CDA-Kamerlid Ahmaouch over het verzoek aan de regering om zich in te spannen de overleggen tussen de luchtvaartsector, de overheid en de omgeving van Schiphol die plaatsvinden in de nieuwe vormgeving van de ORS te beginnen met een frisse start.<sup>1</sup>

Daarnaast is in de eerste voortgangsbrief over het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol van 21 april jongstleden<sup>2</sup> aangegeven dat de website «Luchtvaart in de toekomst» wordt ingezet om breed met de omgeving te communiceren en dat er veel aandacht wordt besteed aan bijeenkomsten, werkbezoeken en regiofora. Langs deze lijnen wordt ook ingezet op het beter betrekken van bewoners en bewonersorganisaties.

### **Vermindering negatieve effecten**

Het kabinet wil de negatieve effecten van de luchtvaart op de omgeving verminderen. Dit is in lijn met de Luchtvaartnota 2020–2050, waarbij het Coalitieakkoord (Bijlage bij Kamerstuk 35 788, nr. 77) de ambities ten aanzien van klimaat en de leefomgeving nog eens extra benadrukt. Veiligheid, internationale bereikbaarheid, duurzaamheid en leefomgevingskwaliteit worden bepalend voor de toekomst van de luchtvaart. Groei of krimp van luchtvaart is géén vertrekpunt voor dit kabinet. Het uitgangspunt is een balans tussen de vier publieke belangen. Krimp van de negatieve effecten op de gezondheid van mens, natuur en het klimaat hoort daar bij.

Het kabinet richt zich op een stapsgewijze verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving van luchthavens en onder luchtvaartroutes. Deze ambitie wordt verder uitgewerkt langs de volgende lijnen:

1. Het verminderen van de negatieve effecten van vliegtuiggeluid op de gezondheid van mens en dier.
2. Het verminderen van de negatieve effecten van stoffenuitstoot door luchtvaart op de gezondheid van mens en natuur.
3. Het verminderen van de negatieve effecten op de ruimtelijke kwaliteit van de fysieke leefomgeving rond luchthavens.

Specifiek voor Schiphol wordt samen met de regio gewerkt aan een zogenaamde gebiedsagenda, waarin invulling zal worden gegeven aan maatregelen om de

leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio te verbeteren. In de eerste voortgangsbrief over het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol<sup>3</sup> is nader op het doel en de reikwijdte van de gebiedsagenda ingegaan. Met die gebiedsagenda wordt ook invulling gegeven aan de NOVEX-aanpak voor de Schipholregio.

Verder zal specifiek aandacht en uitwerking worden gegeven aan het borgen van het individuele belang van omwonenden. Daarvoor moet het beleid aansluiten bij de menselijke maat en moet het toetsbaar en

<sup>1</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 765.

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 426.

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 426.

handhaafbaar zijn. Als het leefklimaat van (groepen) bewoners te zwaar onder druk komt te staan, dan moeten er maatregelen mogelijk zijn om de situatie te verbeteren. Bijvoorbeeld door mitigerende maatregelen zoals woningisolatie, een verhuisregeling of compensatie. Voor het bekostigen van de maatregelen wordt uitgegaan van het principe «de vervuiler betaalt».

Onderdeel van de beleidsuitwerking betreft het onderzoeken van geluidsindicatoren die beter aansluiten bij de beleving van omwonenden. Onderzocht wordt of en hoe deze aanvullend en zo nodig luchthaven specifiek kunnen worden vertaald in beleid. Hierbij gaat het bijvoorbeeld over rustmomenten. Ook wordt onderzocht of en welk aanvullend beleid nodig is voor gezondheid schadelijke uitstoot door de luchtvaart. Hierbij wordt ook bekeken of er nieuwe zorgwekkende uitstoot van stoffen plaatsvindt.

In het beleidsprogramma van IenW<sup>4</sup> dat op 17 mei 2022 aan uw Kamer is gestuurd wordt tot slot aandacht besteed aan de programmatische aanpak geluid Schiphol om geluidhinder terug te dringen.

### **Hoeveelheid luchtverkeer**

De petitie roept ook op om te bewerkstelligen dat de luchtvaartsector het voor de welvaart van Nederland overtollige luchtverkeer afschaft. Daarover het volgende. Dit kabinet zet stevig in op verduurzaming van de luchtvaart en vermindering van effecten op de leefomgeving. Het vliegen over de korte afstand wordt hierbij ontmoedigd, o.a. via de verhoging van de vliegbelasting die waarschijnlijk tot hogere ticketprijzen zal leiden. Het verbieden van goedkope stedentrips of korte internationale vluchten, zoals de petitie voorstelt, is binnen de Europese regelgeving niet mogelijk.

Tegelijkertijd zorgt de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol ervoor dat Nederland via de lucht uitstekend is verbonden met de rest van de wereld. Schiphol zorgt direct en indirect ook voor veel werkgelegenheid. Mede door Schiphol is Nederland een interessante vestigingsplaats voor internationaal opererende bedrijven. Zoals eerder in deze brief aangegeven moet er bij de toekomst van de luchtvaart aandacht zijn voor het verminderen van de negatieve effecten van luchtvaart op mens, milieu en natuur. Er spelen rond de luchthaven diverse uitdagingen op het gebied van stikstof, (ultra) fijnstof, geluidsoverlast, leefomgevingskwaliteit, veiligheid en woningbouw. Dit vraagt om een integrale oplossing die zekerheid en perspectief biedt voor zowel de hub functie van Schiphol als de omgeving van de luchthaven. Het kabinet zal hierover in 2022 besluiten.

### **Geluidscumulatie**

Bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet en onderliggende regelgeving maakt luchtvaartgeluid onderdeel uit van de regels waarmee het gecumuleerd geluid moet worden berekend. Aan dit onderdeel van de petitie wordt reeds gehoor gegeven. Over de daarbij voorgestelde actualisatie van de rekenregel voor luchtvaartgeluid loopt momenteel nog overleg met de overheden uit de regio Schiphol.

De «EU-Richtlijn Omgevingslawaai» is geïmplementeerd in de Nederlandse wet- en regelgeving, zowel onder huidig recht als onder de Omgevingswet. Zoals in het Commissiedebat van 24 februari 2022 is aangegeven, bestaat er een wettelijke plicht om elke vijf jaar een

<sup>4</sup> Kamerstuk 35 925 XII, nr. 106.

strategische geluidbelastingkaart van Schiphol vast te stellen. Het actieplan voor Schiphol moet zijn gebaseerd op deze kaart. De geluidbelastingkaart van Schiphol wordt voor 30 juni 2022 vastgesteld. De vaststelling van het actieplan volgt later zoals bij wet vastgelegd en het ontwerp actieplan zal ter zienswijze worden gelegd. In het actieplan wordt aangegeven hoe burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen bij de voorbereiding zijn betrokken en wat de resultaten daarvan zijn geweest. Soortgelijke verplichtingen gelden ook voor wegen, spoorwegen en industrie.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers