

Vergaderjaar 2021–2022

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 909**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 februari 2022

Op 21 september, 5 november en 29 november 2021 heeft de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat brieven ontvangen van bewonersorganisaties (respectievelijk Stichting Omgeving Zonder Vlieg hinder, Bewonersvereniging Vlieg hinder Nieuwkoop en de Werkgroep Toekomst Luchtvaart) over luchtvaart. In de procedurevergaderingen van 2 november, 17 november en 15 december 2021 heeft de vaste Kamercommissie aangegeven een reactie te willen ontvangen op deze brieven.

Bewonersorganisatie Vlieg hinder Nieuwkoop (BVN) verzoekt de informateurs onder andere om maatregelen te treffen om inwoners in de regio Schiphol en het milieu te beschermen tegen hinder en overlast als gevolg van het vliegverkeer van en naar Schiphol. De Stichting Omgeving Zonder Vlieg hinder (OZV) verzoekt de Tweede Kamer meer prioriteit te geven aan het beperken van de impact van het vliegverkeer op de milieu- en geluidbelasting van de Nederlandse burger. Beide organisaties doen aanbevelingen en menen dat de bescherming tegen vlieg hinder niet haalbaar is zonder een reductie van het vliegverkeer van en naar Schiphol. De Werkgroep Toekomst Luchtvaart (WTL) verzoekt de Tweede Kamer onder andere het luchtverkeer op Schiphol te beperken, een nachtsluiting in te stellen en om nieuwe normen voor geluidshinder en schadelijke uitstoot te ontwikkelen.

Vanwege de overlap in inhoudelijke thematiek in de brieven van de bewonersorganisaties wordt op deze brieven in samenhang gereageerd. De reactie is onderverdeeld in thema's, waarbij telkens is aangegeven op welke inbreng van de bewonersorganisaties wordt gereageerd. Voor daarop in te gaan wil ik uw Kamer laten weten dat de signalen van de organisaties mijn volle aandacht hebben en dat ik het betreurt dat de omwonenden die zich hebben verenigd in deze bewonersorganisaties aangeven zich niet beschermd te voelen. Het belang van omwonenden van Schiphol heeft er juist voor gezorgd dat de overheid strikte

voorwaarden heeft verbonden aan de groei van Schiphol en dat maatregelen worden genomen ter beperking van de hinder. Daartoe zijn in het verleden al maatregelen genomen en er zijn maatregelen in voorbereiding. Ik licht dat hieronder graag toe.

## **Geluid en gezondheid**

Zowel OZV als BVN stellen een aantal vragen over de (geluid)overlast die ervaren wordt in de omgeving als gevolg van de aanwezigheid van Schiphol. Deze vragen richten zich op het meten en berekenen van geluid en op maatregelen die hinder zouden kunnen verminderen.

### *Meten en rekenen*

OZV wijst op het belang van een wettelijk verankerd, goed en betrouwbaar meetsysteem voor geluid. Volgens OZV leidt het feit dat er berekeningen worden gedaan ertoe dat het aantal ernstig gehinderden vertekend is.

Vooropgesteld, het ministerie ontwikkelt de meet- en rekenmethoden niet zelf en heeft daar geen directe invloed op. Deze worden ontwikkeld door experts in opdracht van verschillende mondiale organisaties. Het is vervolgens aan het kabinet om deze, in sommige gevallen verplicht op grond van internationale verdragen, te implementeren in Nederlandse regelgeving. De uitvoering van de daadwerkelijke metingen en berekeningen worden in opdracht van Schiphol uitgevoerd door onafhankelijke partijen zoals het Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) en adviesbureau To70. De wettelijk verplichte geluidberekeningen worden beoordeeld door de ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport), waarna het aan het oordeel is van de ILT of moet worden overgegaan tot handhaving. De Programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid (PAMV) van het Ministerie van IenW richt zich op het onderling versterken van de methoden voor het meten en berekenen van vliegtuiggeluid en op het beter voorspellen van hinder door vliegtuiggeluid. De uitwerking van dit programma leidt tot versterking van de rekenmodellen op basis van meetgegevens, meer kennis over hinder en verbeterde informatievoorziening over vliegtuiggeluid. De resultaten van PAMV worden ingebracht bij de eerdergenoemde internationale organisaties en waar mogelijk toegepast in nationaal beleid.

Het kabinet bepaalt in samenspraak met de Kamer hoe het luchtruim wordt benut voor vliegverkeer en wat de normen ter bescherming tegen negatieve effecten van vliegverkeer (geluid en stoffen) behelzen. De voorgestelde normen voor Schiphol in het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS), zoals die nog besproken zullen worden met de Kamer, behelzen onder meer grenswaarden in de vorm van een maximum aantal woningen en ernstig gehinderden en slaapverstoorden binnen bepaalde geluidcontouren. Die grenswaarden mogen niet worden overschreden. Om na te gaan of grenswaarden worden overschreden moeten jaarlijks berekeningen gemaakt worden in een gebied van 71 x 71 km rondom Schiphol.

Kenmerkend voor geluidmetingen is dat op vaste locaties wordt gemeten. Het is niet mogelijk, om met één meetpunt de geluidbelasting in een breed gebied in beeld te brengen. De meetwaarde van een gegeven locatie zegt weinig tot niets over de geluidbelasting op een nabije of verder weg gelegen locatie. Het is qua plaatsingsmogelijkheden en kosten van geluidmeters ondoenlijk om in het gebied van 71 x 71 km voldoende fijnmazig en nauwkeurig te meten voor onder meer handhaving van de jaargemiddelde geluidbelasting. Daarnaast is het niet mogelijk om op

basis van metingen prognoses te doen over de geluidbelasting in een toekomstig jaar. Belangrijke oorzaken die de nauwkeurigheid van metingen beïnvloeden zijn weersomstandigheden en stoorgeluiden. Dit heeft gevolgen voor de juridische waarde van de meetresultaten. Om deze redenen zijn berekeningen noodzakelijk. Ook voor weg en spoor geldt dat alleen door middel van berekeningen wordt vastgesteld of aan de wettelijke grenswaarden wordt voldaan.

Kortom, metingen van vliegtuiggeluid zijn niet geschikt om overschrijding van grenswaarden vast te kunnen stellen dan wel te handhaven, omdat metingen onvoldoende rechtszekerheid kunnen bieden voor de omgeving en de luchtvaartsector, doordat ze niet op voldoende plekken kunnen plaatsvinden om de geluidbelasting in het hele gebied in kaart te brengen. Toekomstige situaties kunnen bovendien niet worden gemeten. Dit is ook in een eerdere brief uit 2018 aan de Kamer gemeld.<sup>1</sup>

OZV stelt dat het aantal ernstig gehinderden in werkelijkheid hoger ligt dan op grond van de huidige inzichten wordt verondersteld. Naar het aantal ernstig gehinderden wordt onderzoek gedaan door de GGD'en en het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Het RIVM maakt daarbij gebruik van de uitkomsten van de in 2020 uitgevoerde Gezondheidsmonitor (Volwassen en Ouderen) van de Gemeentelijke Gezondheidsdiensten (GGD) om nieuwe relaties tussen geluidbelasting en ernstige hinder af te leiden. Het onderzoek bevindt zich in de afrondende fase en de verwachting is dat de rapportage begin 2022 wordt gepubliceerd door het RIVM. Nadat deze rapportage is gepubliceerd, zal het ministerie kunnen beoordelen of de nieuwe inzichten in belangrijke mate afwijken van de bestaande en of dit gevolgen zou moeten hebben voor het beleid en/of wet- en regelgeving.

BVN doet de oproep om monitoring van de 45 dB  $L_{den}$  contour in te voeren en het aantal gehinderden in de monitoring zo snel mogelijk af te stemmen op de laatste wetenschappelijke inzichten van de WHO. OZV stelt voor om startprocedures aan te passen ter voorkoming van routeafwijkingen én aanpassing van de NADP-2, zodanig dat de geluidbelasting boven dichtbevolkt gebied binnen de richtlijnen van de (WHO) valt. De WHO-publicatie «Environmental Noise Guidelines for the European Region» stelt echter geen normen vast voor geluid afkomstig van wegen, rail, windmolens en luchthavens, maar adviseert aan landen rekening te houden met negatieve gezondheidseffecten en lokale afwegingen te maken indien inwoners worden blootgesteld aan meer dan 45 dB  $L_{den}$  of 40 dB  $L_{night}$ . Het Nederlandse beleid is gericht op het beperken van de hinder en het aantal gehinderden binnen de 48 dB  $L_{den}$  contour. Het is aannemelijk dat deze maatregelen ook in het gebied tussen 45 en 48 dB  $L_{den}$  een positieve uitwerking hebben op het aantal gehinderden.

#### *Hinderreducerende maatregelen*

OZV gaat in op het wettelijk instellen van maatregelen die een significante bijdrage leveren aan geluidhinderbeperking. Als hinderbeperkende maatregelen worden genoemd: minder vluchten, vermindering van piekgeluid ( $L_{Amax}$ ), het stopzetten van nachtvluchten en het stoppen met preferent baangebruik. OZV stelt dat het maximaal inzetten van primaire start- en landingsbanen, zoals de Kaag- en Polderbaan, slechts leidt tot een verschuiving van (meer) hinder. De werkelijke oplossing is volgens de Stichting minder vliegverkeer. Ook BVN en WTL zetten zich in voor een krimpscenario, waarbij tevens nachtvluchten moeten worden beëindigd.

Sinds 2006 werken o.a. omwonenden en luchtvaartsector samen om de hinder van vliegtuiggeluid te beperken, eerst aan de Alderstafel en sinds

<sup>1</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 518.

2015 in de Omgevingsraad Schiphol. Maatregelen die in dat kader genomen zijn, zijn onder meer uitvoering van het isolatieprogramma, diverse routewijzigingen, aanpassing van procedures, maatregelen tegen grondgeluid en het verbeteren van de informatievoorziening. Onder andere in het Aldersakkoord van 2013 en in het Aldersverslag van 2019 is hier uitvoerig over gerapporteerd. Ook is in verschillende ORS werkgroepen onderzocht wat in de praktijk de effecten en verschillen zijn van alternatieve routes en startprocedures op de verschillende woonomgevingen bij de start- en landingsbanen van Schiphol. In 2019 heeft het Ministerie van IenW Schiphol verzocht om samen met andere partijen uit de sector en de omgeving een hinderreductieplan op te stellen, om zo te werken aan concrete en zichtbare maatregelen die aansluiten bij hoe de hinder door omwonenden rondom de luchthaven wordt beleefd. Op basis van de huiskamergesprekken, input vanuit de Omgevingsraad Schiphol (ORS) door middel van het verslag van de heer Alders van 30 januari 2019, de top 20 klachten van het Bewonersaanspreekpunt Schiphol (BAS) en een uitgebreid consultatietraject heeft Schiphol dit voorjaar een plan gepresenteerd<sup>2</sup> met een structurele aanpak van het zichtbaar beperken van hinder voor de omgeving. Dit plan bevat maatregelen op het gebied van overdag vliegen, in de nacht vliegen, baangebruik, vliegtuigtypes en grondgeluid. Het resultaat daarvan is te vinden op [www.minderhinderschiphol.nl](http://www.minderhinderschiphol.nl). Momenteel worden het ambitieniveau van het plan en de wijze waarop de consultatie heeft plaatsgevonden door IenW getoetst. De resultaten daarvan zullen met de deelnemers van de ORS worden gedeeld en besproken. Sinds eind 2008 biedt de Stichting Leefomgeving Schiphol (Leefbaarheidsfonds) binnen aanvullende voorzieningen in de gebieden dichtbij de luchthaven waar de geluidbelasting het hoogst is. Op termijn zal het Leefbaarheidsfonds worden vervangen door een Omgevingsfonds. Tot die tijd wordt het Leefbaarheidsfonds voortgezet.

In aanvulling hierop worden er ook operationele maatregelen getroffen, zoals de invoering van het NNHS (preferent baangebruik) en de aankomende reductie naar 29.000 vliegtuigbewegingen in de nachtelijke periode, zoals opgenomen in het ontwerp-Luchthavenverkeersbesluit (LVB). Vervolgens zal dit aantal in stappen worden verminderd naar 27.000 en dan tot 25.000, mede afhankelijk van de opening en ontwikkeling van Lelystad Airport, verdere ontwikkeling van Schiphol en de substitutie van vliegverkeer door treinen. In aanvulling hierop is gestart met een verkenning naar het in de Luchtvaartnota aangekondigde onderzoek over de meerwaarde van een (gedeeltelijke) nachtsluiting van Schiphol Airport. Over de opening van Lelystad Airport zal het kabinet in 2022 besluiten in het licht van de integrale oplossing die zekerheid en perspectief biedt voor zowel de hub functie van Schiphol als de omgeving van de luchthaven. Het maximaal inzetten op het gebruik van de preferente banen leidt tot een concentratie van de geluidbelasting in gebieden waar minder woonbebouwing is. Het totaal aantal gehinderden zal door het maximaal gebruik van de primaire banen afnemen ten opzichte van de situatie waarbij meer wordt ingezet op secundaire banen. Het is dan ook de vraag of minder vliegverkeer leidt tot minder woningen en geluidgehinderden bij de preferente banen. Immers de preferente banen worden in principe continu, zowel in piek- als daluren, ingezet. Minder vliegverkeer vertaalt zich dan ook in eerste instantie in minder verkeer op de secundaire banen. Dat neemt echter niet weg dat het totaal aantal gehinderden bij een afname van het aantal vliegtuigbewegingen zal afnemen.

Hoewel er voor de omwonenden van Schiphol een voordeel is van krimp van de luchtvaart, kijkt het kabinet bij het nemen van een beslissing over

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 403.

de capaciteit van Schiphol naar meerdere publieke belangen, waarvan een goede verbondenheid er een van is. Zo kan een capaciteitsreductie een negatieve impact hebben op de internationale bereikbaarheid van ons land. Het routenetwerk op Schiphol is immers van belang voor de internationale bereikbaarheid en draagt bij aan een gunstig vestigings- en ondernemersklimaat.

Nieuwe vliegtuigen worden steeds stiller. In combinatie met het vaststellen van een plafond aan het maximum aantal toegestane vliegtuigbewegingen, zoals opgenomen in het ontwerp-LVB, zal dit leiden tot een afname van de geluidbelasting en -hinder.

#### *Naleving van grenswaarden en regels*

Tot slot vraagt BVN aandacht voor de handhaving door de Inspectie Leefomgeving en Transport op de naleving van de regels uit het LVB, ook bij het onderhoud van banen. De ILT houdt toezicht op de naleving van de regels uit het luchthavenverkeerbesluit en kan maatregelen nemen bij het niet naleven van deze regels.

Onderhoud aan banen is op zichzelf een gegronde reden voor de niet beschikbaarstelling van banen. In de wetgeving is opgenomen dat de luchthaven de beschikbaarheid van banen kan beperken, indien dit noodzakelijk is voor het uitvoeren van werkzaamheden. Bij langdurig onderhoud kan alleen middels een tijdelijke ministeriële regeling worden afgeweken van de regels in het LVB, zoals van de baanopenstellingstijden. De ILT houdt toezicht op deze regels en zal bij overtredingen sancties opleggen, zoals een bestuurlijke boete of last onder dwangsom.

#### **Luchtruimherziening**

OZV vraagt om de plannen zoals voorgesteld in de ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening te verwerpen. OZV vindt dat de menselijke maat maatgevend moet zijn en dat overheidsbeleid erop gericht moet zijn om alle burgers te beschermen.

De ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening beschrijft een concept voor een nieuwe indeling van het Nederlandse luchtruim en nieuwe manier van afhandeling van vliegverkeer. Het hoofddoel van de luchtruimherziening is verduurzaming van de afhandeling van het vliegverkeer, ofwel het beperken van de impact van vliegen op de omgeving (geluid, (ultra)fijnstof en stikstof) en het klimaat (CO<sub>2</sub>). De nieuwe indeling en afhandeling zoals beschreven in de ontwerp-Voorkeursbeslissing is, onafhankelijk van de verkeershoeveelheid, de duurzaamste keuze voor de toekomst. Bij elk aantal vliegtuigbewegingen is efficiënter gebruik van het luchtruim nodig om de luchtvaart te verduurzamen. Bij gebrek hieraan moet het vliegverkeer omvliegen en treden vertragingen op. In de Voorkeursbeslissing is opgenomen dat de zogenoemde Continuous Descent/Climb Operations (CDO en CCO) – ongehinderd dalen en klimmen – zo veel als mogelijk worden gefaciliteerd. Hiermee wordt beoogd de effecten van de luchtruimherziening op het gebied van geluid- en uitstootvermindering zo groot mogelijk te laten zijn. Er wordt daarbij een sterke koppeling gelegd met vaste routes/buizen. Het is inderdaad zo dat een individuele CDO gevlogen kan worden zonder gebruik te maken van vaste routes of buizen. In een systeem zonder vaste routes zal de luchtverkeersleider echter vaker moeten ingrijpen in het vliegp pad vanwege interferentie met andere verkeersstromen, wat de CDO zal onderbreken en niet ten goede komt aan vermindering van uitstoot en geluid. Daarnaast zal in een systeem met hoge percentages CDO's, maar zonder vaste routes, het hub-model van Schiphol aantasten.

De Voorkeursbeslissing is onderbouwd met een milieueffectrapport (plan-MER) en een passende beoordeling. Beide onderzoeken laten indicatief zien dat het voorstel voor een nieuwe luchtruimindeling kan leiden tot positieve effecten over het geheel, in vergelijking met de huidige situatie. Met name de indicatoren geluidhinder, emissies en stikstofdepositie op verstoring van de natuur scoren positief. In hoeverre deze gunstige effecten daadwerkelijk realiseerbaar zijn, zal tijdens de planuitwerkingsfase blijken. Dan wordt de Voorkeursbeslissing verder uitgewerkt in luchtruim- en route-ontwerpen, samen met overheden, maatschappelijke organisaties en inwoners. Onder de vaste routes kan echter lokaal sprake zijn van achteruitgang. Het kabinet is zich daarvan bewust. Eventuele nadelen worden tijdig en transparant in beeld gebracht, en kunnen leiden tot nadere afwegingen (mitigatie).

### **Verduurzaming van de luchtvaart**

De bewonersorganisaties stellen vragen over de verduurzaming van de luchtvaart. Dit is ook wat mij betreft een belangrijk onderwerp om te bespreken. OZV stelt dat de aanneming in de Luchtvaartnota dat toename van luchtvaart op redelijke termijn verdiend kan worden door innovaties en verduurzaming onjuist is. Tevens concludeert OZV dat wat hen betreft in de LVN commitment ontbreekt aan de internationale afspraken van het Akkoord van Parijs, de Europese doelstellingen die daarop zijn gebaseerd en de nationale afspraken van het Klimaatakkoord. Tot slot roepen zij op om in te zetten op duurzame brandstoffen met het oog op de lange termijn en om te sturen op krimp van het aantal vliegbewegingen op Schiphol en in te zetten op versterking van het HSL treinnetwerk voor Europese bestemmingen.

Met de Luchtvaartnota 2020–2050 heeft het kabinet zijn langetermijnvisie op de ontwikkeling van de luchtvaart gepubliceerd (Kamerstuk 31 936, nr. 820). Kern van die visie is dat er gestuurd wordt op de ontwikkeling van de luchtvaart vanuit vier publieke belangen: veiligheid, bereikbaarheid, gezonde en aantrekkelijke leefomgeving en duurzaamheid. Dat is niet «meer van hetzelfde» zoals WTL de visie kwalificeert in haar brief. Benadrukt moet worden dat de Luchtvaartnota de ontwikkeling van de luchtvaart voor de bereikbaarheid als publiek belang náást de andere drie publieke belangen veiligheid, leefomgevingskwaliteit en klimaat plaatst, en niet erboven. Dit uit zich bijvoorbeeld in het hoofdstuk leefomgevingskwaliteit. Hierin worden heldere doelstellingen geformuleerd ten aanzien van de verbetering van de leefomgeving rond luchthavens en vermindering van de negatieve gezondheidseffecten van luchtvaart, gekoppeld aan doelstellingen over reductie van de geluidhinder. Bij de uitwerking van het instrumentarium wordt ingezet op een stelsel van normen en maatregelen om de geluidhinder te beperken. De adviezen van het RIVM zullen daarbij worden betrokken.

De luchtvaartsector kan alleen groeirimte verdienen als de negatieve effecten op de leefomgeving en het klimaat aantoonbaar worden verminderd. Het is dus onjuist dat de Luchtvaartnota de nadruk legt op groei van de luchtvaart en krimp wordt uitgesloten zoals OZV in haar brief stelt. In de Luchtvaartnota is ook opgenomen dat behoud en herstel van natuurwaarden belangrijk zijn bij het afwegen van toekomstige besluiten over de luchtvaart.

De omgeving zal bij deze ontwikkelingen op de geëigende weg worden betrokken, zie hiervoor ook de passages in de brief over de Omgevingsraad Schiphol en het advies van dhr. Van Geel daarover. Daarmee wordt ook de dialoog over nieuwe normen mogelijk gemaakt, waar WTL in haar brief toe oproept.

In de Luchtvaartnota staan voor klimaat onder andere de volgende beslissingen:

*«3. Inzet op ambitieuzere internationale klimaatdoelen en -instrumenten voor de luchtvaart in ICAO- en EU-verband. Zodra ICAO voor 2050 een ambitieuzer klimaatdoel vaststelt, neemt het kabinet dat doel over voor de internationale luchtvaart vanuit Nederland.*

*4. De ambitie is om met de klimaatopgave van de luchtvaartsector op termijn aan te sluiten bij de doelen van de EU en het nationale klimaatakkoord (als vertaling van het klimaatakkoord van Parijs) om in 2050 zo goed als klimaatneutraal te zijn.»*

De verwachting is dat tijdens de driejaarlijkse ICAO Assembly dit najaar keuzes worden gemaakt over een mondiaal lange termijn CO<sub>2</sub>-reductiedoel voor de internationale luchtvaart. Luchtvaart levert via het EU *Fit for 55* pakket ook een bijdrage aan de netto doelen uit de Europese klimaatwet. De Nederlandse doelen voor de luchtvaart zijn complementair aan de mondiale en Europese doelen. De toegevoegde waarde zit hem vooral in het feit dat de vereiste CO<sub>2</sub>-reductie binnen de luchtvaartsector zelf dient te worden gerealiseerd.

Voor de borging van de Nederlandse CO<sub>2</sub>-doelen voor de luchtvaart werkt het kabinet een CO<sub>2</sub>-plafond uit. Een belangrijk uitgangspunt bij die uitwerking is dat het plafond een duidelijke handhaafbare grens stelt aan de toegestane CO<sub>2</sub>-uitstoot zodat een garantie (resultaatverplichting) ontstaat voor het halen van de doelen. Voor andere publieke belangen gelden eveneens normen.

De voorkeur van het kabinet gaat uit naar een inzet op de meest directe en effectieve klimaatinstrumenten waarvan de kosten voor sectorpartijen zo veel mogelijk bijdragen aan daadwerkelijke reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot binnen de luchtvaartsector zelf. De gekozen klimaatinstrumenten moeten bijdragen aan een versnelling van de energietransitie van de luchtvaart, opgeschaald kunnen worden binnen én buiten Nederland (voor extra effect) en bijdragen aan het verdienvermogen van bedrijven binnen een duurzame economie. In de Luchtvaartnota presenteert het kabinet drie sporen van maatregelen. Op basis van de bovengenoemde uitgangspunten maken belastingen onderdeel uit van het minst preferente spoor. Desalniettemin bewandelt het kabinet ook dit spoor. Bijvoorbeeld met de invoering van een ticketbelasting per 1 januari jl. en door met een constructief kritische blik te onderhandelen over een Europese kerosineaccijns.

OZV verwijst naar een MKBA die is uitgevoerd door CE Delft en zou aantonen dat groei van Schiphol miljarden euro's verlies oplevert voor de samenleving. Bij maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) zijn de gebruikte aannames en uitgangspunten vaak bepalend voor het eindresultaat. Daarom is het van belang dat er onder deskundigen brede consensus bestaat over de aannames en uitgangspunten. Een belangrijke stap is gezet met de publicatie van de werkwijzer voor luchtvaartspecifieke MKBA's op 9 juli jl<sup>3</sup>. Deze werkwijzer is getoetst door de planbureaus CPB en PBL. Het advies aan opstellers van welvaartsanalyses en MKBA's die gaan over de ontwikkeling van de luchtvaart is om deze werkwijzer te volgen.

Toen CE Delft de MKBA opstelde, was de werkwijzer nog niet gepubliceerd. Na lezing van het rapport kan vastgesteld worden dat de aannames en uitgangspunten op onderdelen afwijken van de nieuwe werkwijzer. Zo

---

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 869.

lijken bijvoorbeeld de (negatieve) klimaateffecten overschat en de (positieve) reistijdeffecten onderschat vanwege andere uitgangspunten.

Zowel OZV als BVN noemen overigens in hun brieven het aantal overstappers op Schiphol. In haar brief stelt OZV dat op Schiphol bijna twee derde deel van de passagiers overstappers zijn. Dat is niet juist. Dit aandeel schommelt al bijna dertig jaar tussen de 36–43%.

### *Duurzame brandstoffen*

Duurzame luchtvaartbrandstoffen zijn een van de weinige mogelijkheden om de uitstoot van de luchtvaart op korte en middellange termijn binnen de sector zelf aanzienlijk te reduceren. Het kabinet zet daarom stevig in op de stimulering van duurzame brandstoffen. Voor de korte en middellange termijn zet het kabinet in op zowel duurzame biobrandstoffen als synthetische kerosine. Duurzame synthetische kerosine is een kansrijke route voor de middellange termijn.

In de Luchtvaartnota en het akkoord Duurzame Luchtvaart is afgesproken dat in 2030 14% van de brandstof voor luchtvaart in Nederland duurzaam is. Daarnaast is afgesproken om in 2050 de volledige fossiele kerosine behoefte van de luchtvaart in Nederland door duurzame alternatieven te vervangen. De meeste effectieve manier om deze doelstellingen te behalen is door het invoeren van een bijmengverplichting. Daarbij geniet een Europese bijmengverplichting met oog op het gelijke speelveld, het CO<sub>2</sub>-reductiepotentieel en het internationale karakter van de sector, de voorkeur boven een nationale verplichting. Nederland heeft daarom actief ingezet op de invoering van een Europese bijmengverplichting. Een voorstel voor een dergelijke Europese bijmengverplichting is inmiddels gepubliceerd als een van de voorstellen onder het Fit for 55 pakket. De onderhandeling over dit voorstel tussen de Europese Lidstaten vindt momenteel plaats. Nederland zet daarbij in op een ambitieuze bijmengverplichting. Afhankelijk van de uitkomst van de Europese onderhandelingen zal het kabinet bezien in hoeverre aanvullend nationaal beleid nodig is om de genoemde doelstellingen voor duurzame brandstoffen te behalen.

### *Internationale trein als alternatief*

In de Kamerbrief van 3 december 2021 over internationaal personenvervoer per spoor<sup>4</sup> wordt ingegaan op de actuele ontwikkelingen omtrent internationaal spoorvervoer. Deze brief beschrijft de algemene ontwikkelingen in Nederland, verbindingen naar het oosten en verbindingen naar het zuiden.

Op 20 november 2020 is de actieagenda trein en luchtvaart naar de Tweede Kamer<sup>5</sup> gestuurd. Deze actieagenda komt voort uit samenwerking tussen NS, ProRail, Schiphol, KLM en IenW en geeft verdere invulling aan maatregelen die deze partijen gaan nemen om de internationale trein als alternatief voor en aanvulling op het vliegtuig te bevorderen op zes prioritaire bestemmingen: Brussel, Parijs, Londen, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn.

Conform de toezegging zoals gedaan in de Kamerbrief van 20 november 2020 wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt uw Kamer te informeren over de stand van zaken rondom de uitvoering van de Actieagenda trein en luchtvaart. Bij het uitkomen van de Actieagenda eind 2020 was de verwachting dat 2021 in veel mindere mate in het teken zou staan van COVID-19. Inmiddels is duidelijk dat COVID-19 ook in 2022 nog invloed

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 950.

<sup>5</sup> Kamerstukken 29 984 en 31 936, nr. 916.



heeft op de luchtvaart- en spoorsector. Ondanks het verminderd aantal reisbewegingen door COVID-19 is voortuitgang geboekt op de maatregelen uit de actieagenda. Hieronder worden enkele maatregelen toegevoegd.

Op het traject Amsterdam-Brussel is voortgang geboekt met het onderzoeken van het koppelen van luchtvaart- en spoorssystemen (Thalys). KLM heeft een zogenoemd «Accessrail interline agreement», waarmee KLM treintickets via haar reguliere verkoopsystemen kan aanbieden. Het treintraject kan tevens een KLM nummer krijgen. Hiermee wordt de communicatie van KLM naar haar reizigers verduidelijkt. In de zomer van 2022 zal KLM met Thalys een test uitvoeren op basis van een «block space agreement», waarmee KLM in staat is de stoelbeschikbaarheid in de trein in de eigen IT-omgeving onder te brengen om zodoende een productgarantie aan te kunnen bieden aan transferpassagiers. Tevens is een onderzoek gestart met bagage-experts om de mogelijkheden tot het inchecken van bagage op perrons te inventariseren.

Voor wat betreft het traject Amsterdam-Londen ligt de focus vanwege de COVID-19 crisis op herintroductie van de spoorfrequenties van voor de COVID-19 periode. Onderzoek wijst uit dat een stop op Schiphol voorlopig niet reëel is op het traject Amsterdam-Londen.

In mei 2021 heeft NS een nachttreinverbinding op de relatie Wenen-Innsbruck en hiermee ook een verbinding tussen de Randstad en het Rhein-Ruhrgebied toegevoegd. Sinds 12 december is de verbinding Amsterdam-Zürich toegevoegd waarmee een tweede extra dagelijkse verbinding is ontstaan tussen de Randstad en het Rhein-Ruhrgebied, naast de 7 verbindingen per dag die de ICE reeds biedt. In totaal zijn dat nu 9 frequenties per dag.

Op het traject Düsseldorf/Frankfurt is ProRail in de vervolgfase van het Toekomstbeeld OV aan de slag met het Eurolink project. Hierin onderzoekt ProRail met collega-infrabeheerders in onder meer België en Duitsland en in samenspel met overheden en vervoerders de mogelijkheden om rond 2030 hogere frequenties en kortere reistijden mogelijk te maken.

Tot slot is een onderzoek van NS en ProRail naar het verbeteren van de boekingsmogelijkheden van internationale treintickets in 2020 afgerond. De aanvullende randvoorwaardelijke maatregelen worden ingevuld in het project TimeTable Redesign vanuit de Europese samenwerking RailNed Europe.

In de tweede periodieke rapportage staatsagent die toeziet op de voorwaarden die zijn gesteld aan de steunverlening voor KLM<sup>6</sup> is aandacht besteed aan de inspanningen die KLM verricht in het kader van de actieagenda trein en luchtvaart. Hierbij heeft de staatsagent aangegeven scherper te gaan analyseren wat KLM kan bijdragen aan het behalen van concrete resultaten. Daarbij zal onderscheid worden gemaakt tussen reizigers van/naar Amsterdam en overstappers, en tussen reizigers zonder en met in te checken bagage. Tevens zal daarbij, met behulp van de te betrekken deskundigen, onderscheid worden gemaakt tussen het publieke belang van de netwerkqualiteit van Schiphol en het commerciële hub-belang van KLM.

### **Overleg omgeving en ontwikkeling Omgevingsraad Schiphol**

De bewonersorganisaties hebben tevens enkele opmerkingen gemaakt over de samenwerking tussen partijen in de Omgevingsraad Schiphol

---

<sup>6</sup> 2022Z01006.

(ORS). De rijksoverheid maakt beleid gebaseerd op actuele kennis en neemt besluiten op basis van een transparante weging van de relevante publieke belangen zoals deze ook in de Luchtvaartnota zijn omschreven; (vlieg)veiligheid, bereikbaarheid en connectiviteit, leefbaarheid en duurzaamheid. Hiervoor willen we alle belangen goed in beeld hebben en afwegen. Structurele (maatschappelijke) betrokkenheid bij het maken van luchtvaartbeleid blijft daarom een onlosmakelijk onderdeel van de luchtvaart.

In de omgeving van Schiphol is het overleg met de betrokkenen sinds 2015 georganiseerd geweest in de ORS. Naar aanleiding van het advies van dhr. Van Geel «Schiphol Vernieuwd Verbinden» van december 2020<sup>7</sup> is uw Kamer op 6 oktober 2021<sup>8</sup> geïnformeerd dat een besluit over de toekomst van de ORS aan een nieuw kabinet is, en dat per 1 januari alvast een aantal wijzigingen worden doorgevoerd, zoals het verbreden en moderniseren van de bewonersvertegenwoordiging en het uitvoeren van de participatie conform een vooraf vastgestelde basisparticipatiekwaliteit. Op basis van deze wijzigingen wordt samen met betrokkenen ervaring opgedaan voor een besluit op langere termijn. Om de continuïteit te bewaken over de toekomstige inrichting van het overleg met de omgeving rond Schiphol is uw Kamer op 6 oktober tevens geïnformeerd over de verlenging van de benoeming van dhr. Van Geel per 1 januari 2022 tot 1 juli 2022 als interim-voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol, Schiphol. De verlenging van de benoeming is op 16 december 2021 gepubliceerd in de Staatscourant.

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

---

<sup>7</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 397.

<sup>8</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 415.