

Vergaderjaar 2024–2025

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 538

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 25 maart 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 5 maart 2025 inzake het besluit van de Europese Commissie over de «balanced approach»-procedure Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 535).

De vragen en opmerkingen zijn op 17 maart 2025 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 25 maart 2025 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding	2
GroenLinks-PvdA-fractie	2
VVD-fractie	3
NSC-fractie	5
BBB-fractie	6
CDA-fractie	7
Partij voor de Dieren-fractie	7
JA21-fractie	8
II. Reactie van de Minister	9

Inleiding

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de reactie van de Europese Commissie (EC) en de brief van de Minister en hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de stukken behorend bij het schriftelijk overleg Besluit Europese Commissie «balanced approach»-procedure Schiphol en hebben hierover nog vragen.

De leden van de NSC-fractie hebben kennisgenomen van het besluit van de EC inzake de «balanced approach»-procedure Schiphol en hebben daarover nog enkele opmerkingen en vragen.

De leden van de BBB-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het besluit van de EC en willen de Minister nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de CDA-fractie vinden het een goede zaak dat de EC aangeeft dat Nederland de «balanced approach»-procedure, op enkele elementen na, in acht heeft genomen. Zij hebben nog enkele vragen over die ontbrekende elementen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben het besluit van de EC over de balanced approach gelezen en hebben hierover nog enkele vragen.

Het lid van de JA21-fractie heeft kennisgenomen van de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en wil hem nog enkele kritische vragen voorleggen.

GroenLinks-PvdA-fractie

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben er onvoldoende vertrouwen in dat met het maatregelenpakket zoals dat in Brussel is genotificeerd, de doelstellingen voor de hinderreductie zullen worden behaald. Zelfs de Minister verwacht niet dat de beloofde 20% hinderreductie zal worden gerealiseerd. Van de beloften van de sector, zoals vlootvernieuwing, is het zeer de vraag of deze tijdig worden ingevoerd en ook bereiken wat wordt beloofd. Deze leden wijzen erop dat hinderreductie door de rechter is voorgeschreven en geen vrijblijvend streven is.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie merken op dat de EC in de beoordeling van de «balanced approach»-procedure helaas niet toetst of de uitkomst leidt tot aanvaardbare hinder voor omwonenden volgens de criteria van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) of de Europese Unie

(EU) zelf. Wat deze leden betreft spreekt Europa zichzelf hiermee tegen. Desondanks is het algemene oordeel dat het doel en deze procedure rechtmatig zijn. De bezwaren van de luchtvaartsector worden niet gehonoreerd. Het principe dat de omvang van de luchtvaart mag worden beperkt om mens en milieu te beschermen blijft overeind. Deze leden zien deze bevestiging als een aanmoediging voor de doelstellingen op de langere termijn, voor zowel hinder als klimaat.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben verder begrip voor de twee resterende vragen van de EC. Immers, alle middelen die kunnen bijdragen, zouden moeten worden overwogen. Met name overbodige luchtvaart of vliegbewegingen die wél overlast veroorzaken, maar amper maatschappelijke baten meebrengen, zoals bijvoorbeeld privéjets, verdienen een eigen aanpak. Deze leden vragen de Minister dan ook voor de voorbereiding van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) om een verbod of anders een forse reductie van (fossiel aangedreven) privéjets van of naar Schiphol.

VVD-fractie

Besluit van de Commissie betreffende de procedure voor de invoering van exploitatiebeperkingen op de luchthaven Schiphol overeenkomstig Verordening (EU) nr. 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad

De leden van de VVD-fractie lezen dat de EC concludeert in haar besluit van 5 maart jl. dat autonome vlootvernieuwing slechts ten dele is meegenomen. Wat is volgens de Minister de belangrijkste argumentatie op grond waarvan hij denkt af te mogen wijken van het vereiste in artikel 5, lid 3, punt a) van de EU-verordening nr. 598/2014?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de EC tevens concludeert dat operationele procedures voor de bestrijding van geluidshinder slechts ten dele zijn meegenomen. Wat is volgens de Minister de belangrijkste argumentatie op grond waarvan hij denkt af te mogen wijken van het vereiste in artikel 5, lid 3, punt c) van de EU-verordening nr. 598/2014?

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de Q&A die de EC heeft gepubliceerd bij het besluit van 5 maart jl. Hierin wordt gesteld dat de EC een lidstaat op de hoogte heeft gesteld van de elementen die niet zijn gevolgd in het kader van het proces van de balanced approach. Vervolgens zou de lidstaat de feedback moeten bekijken en zijn plannen met de EC moeten delen, alvorens verder te gaan, waarbij van de lidstaat wordt verwacht dat de EU-wet- en regelgeving wordt nageleefd. Deze leden vragen wanneer de Minister de gevraagde plannen die zorgen dat de elementen van de balanced approach die nu niet goed zijn gevolgd worden hersteld, met de Kamer gaat delen, ook om te zorgen dat Nederland de EU wet- en regelgeving naleeft. Waarom wel, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister uiteen te zetten hoeveel extra vliegtuigbewegingen mogelijk zouden zijn, ervan uitgaande dat de 15% geluidsreductie van fase 1 gehanteerd blijft, als de Minister wel alle vlootvernieuwing, zoals vereist is in artikel 5, lid 3, punt a), zowel autonoom als additioneel, vanaf november 2024 volledig meeneemt voor de berekening van verstilling.

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister waar het percentage geluidsreductie voor fase 1 op uitkomt, als de Minister wel alle vlootvernieuwing, zoals vereist is in artikel 5, lid 3, punt a), zowel autonoom als additioneel, vanaf november 2024 volledig meeneemt voor de berekening

van verstillings, en het maximaal aantal vliegtuigbewegingen op 478.000 vluchten per jaar laat staan.

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister uiteen te zetten hoeveel extra vliegtuigbewegingen mogelijk zouden zijn, ervan uitgaande dat de 15% geluidsreductie van fase 1 gehanteerd blijft, als de Minister alle operationele procedures, zoals vereist is in artikel 5, lid 3, punt c) vanaf november 2024 volledig meeneemt voor de berekening van geluidsmaatregelen.

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister waar het percentage geluidsreductie voor fase 1 op uitkomt, als de Minister alle operationele procedures, zoals vereist is in artikel 5, lid 3, punt c) vanaf november 2024 volledig meeneemt voor de berekening van geluidsmaatregelen, en het maximaal aantal vliegtuigbewegingen laat staan op 478.000 vluchten per jaar.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de EC in haar besluit van 5 maart jl. concludeert dat hoewel Nederland de geluidshinder van de algemene en zakenluchtvaart in de geluidssituatie heeft opgenomen, dat soort activiteiten wordt uitgesloten van de exploitatiebeperkingen tot 478.000 vliegtuigbewegingen, wat een schending van artikel 5, lid 6, van de verordening inhoudt. Deze leden lezen dat de EC stelt dat die aanpak discriminerend is en ten nadele is van de commerciële luchtvaart. Ook lezen deze leden dat er minder operationele beperkingen nodig zouden zijn geweest als de algemene en zakenluchtvaart waren opgenomen in de geluidsreductiemaatregelen. Deze leden vragen hoe de Minister van plan is deze fout te herstellen om onnodige krimp van de commerciële luchtvaart te voorkomen. Deze leden vragen om een toelichting.

De leden van de VVD-fractie vragen of op dit moment het totaal aantal extra vliegtuigbewegingen voor of door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt uitgerekend. Zo ja, kan de Minister deze berekeningen dan zo spoedig mogelijk met de Kamer delen? Waarom wel, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vragen of op dit moment het totaal aan extra geluidsreductie als gevolg van het geheel toepassen van de artikelen uit de EU-verordening voor of door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt uitgerekend. Zo ja, kan de Minister deze berekeningen dan zo spoedig mogelijk met de Kamer delen? Waarom wel, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vragen, indien dergelijke berekeningen (zoals in bovengenoemde twee vragen) als gevolg van het besluit van de EC op dit moment niet worden uitgevoerd, in hoeverre de Minister bereid is om deze nieuwe berekeningen alsnog uit te voeren. Zo nee, waarom niet, mede gelet op het feit dat de EC in artikel 1 van het besluit vraagt om het besluit te onderzoeken?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de EC in artikel 1, lid 2, van het besluit stelt dat onderzoek nodig is, voordat exploitatiebeperkingen, oftewel krimp, mag worden doorgevoerd. Deze leden vragen de Minister op welke aannames of feiten hij zich baseert dat er geen nieuwe berekeningen zouden moeten worden gedaan zonder door de EC in gebreke te worden gesteld voor het slechts ten dele voldoen aan de artikelen uit de EU-verordening.

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister toe te lichten in hoeverre hij van mening is dat de conclusie van het besluit van de EC, namelijk dat de procedure in acht is genomen behalve bij een aantal elementen,

aanleiding kan zijn voor retaliatie, gelet op het feit dat er capaciteitsbeperkingen worden ingevoerd, terwijl er nog extra geluidreductie kan worden behaald op de elementen die de EC noemt.

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister het met deze leden eens is dat een krimp van 500.000 naar 478.000 vliegtuigbewegingen onnodig is, als in de evaluatie van fase 1 in 2026 van dit «balanced approach»-pakket blijkt dat er sprake is van een hoger gehaald geluidsreductiedoel, dus boven de 20%. Waarom wel, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister het met deze leden eens is dat in het versneld LVB, maar ook in het volledige LVB, er ruimte moet zijn om dit aantal weer omhoog bij te stellen als blijkt dat er sprake is van een hoger gehaald geluidsreductiedoel, dus boven de 20%. Zo ja, hoe zou de Minister deze ruimte kunnen garanderen?

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre de Minister voornemens is om het Actieplan omgevingslawaaï Schiphol 2024–2029 aan te passen, conform het besluit van de EC van 5 maart jl., alsmede ook de aangenomen motie-Peter de Groot (Kamerstuk 31 936, nr. 1209) aangaande alle verstilling meenemen per 1 november 2025. Waarom wel, waarom niet? In aanvulling vragen deze leden bij de aanpassing geen onderscheid meer te maken tussen additionele en autonome vlootvernieuwing.

De leden van de VVD-fractie lezen dat wanneer het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de reactie op het besluit heeft gestuurd, de «balanced approach»-procedure officieel is afgerond. Betekent dit dat de inhoud van de reactie van ondergeschikt belang is? Ook als de inhoud van de reactie geen recht doet aan de inhoudelijke bezwaren van de EC?

NSC-fractie

De leden van de NSC-fractie vragen welke gevolgen deze brief heeft voor de totstandkoming van een nieuw LVB op Schiphol.

Voor de leden van de NSC-fractie staat buiten kijf dat de Staat stappen moet zetten om tegemoet te komen aan de uitspraak van de rechter in de zaak Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV). De huidige inzet van de Minister om tot 20% geluidshinderreductie te komen en dit te verankeren in een nieuw LVB dient daartoe en moet onverminderd doorgang vinden, zo vinden deze leden. Deze leden hechten eraan dat de 20% geluidshinderreductie zo spoedig mogelijk en zonder verdere vertraging gerealiseerd wordt.

De leden van de NSC-fractie onderschrijven het besluit van de Minister om bepaalde geluidsreductiemaatregelen, zoals de autonome vlootvernieuwing, in de referentiesituatie op te nemen, waarmee deze dus niet worden geacht bij te dragen aan de realisatie van de geluidsreductiedoelstelling. Is de Minister het met deze leden eens dat zijn ministerie hierin een zeer zorgvuldige afweging heeft gemaakt? En is de Minister het voorts met deze leden eens dat hier niet aan getornd moet worden?

Voorts constateren de leden van de NSC-fractie dat de EC opmerkt dat naast de commerciële luchtvaart ook de algemene en zakenluchtvaart – general aviation – bijdraagt aan het geluidsprobleem rond Schiphol en dat deze groep niet wordt meegenomen in de geluidsreductiemaatregelen. Waarom is hier destijds voor gekozen? Hoe beoordeelt de Minister de mogelijkheid om een cap in te stellen op het aantal voor privévliegtoegen beschikbare slots, waarvan maatschappelijke vluchten, zoals overheids- en humanitaire vluchten, uitgezonderd zijn? Tot slot verwachten deze

leden dat de Minister in het voor de zomer te publiceren plan van aanpak voor de geluidshinderreductie op Schiphol terugkomt op het terugdringen van privévliegtuigen, conform de aangenomen motie-Postma c.s. (Kamerstuk 31 936, nr. 1207).

BBB-fractie

De leden van de BBB-fractie lezen dat de EC stelt dat de uitsluiting van de algemene en zakenluchtvaart van de exploitatiebeperkingen discriminerend is ten nadele van de commerciële luchtvaart (bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 535, pagina 6). Erkent de Minister deze constatering van de EC? Zo ja, welke concrete stappen zal de Minister nemen om deze discriminatie op te heffen en te waarborgen dat ook de algemene en zakenluchtvaart een evenredige bijdrage leveren aan de geluidsreductiedoelstellingen? Kan de Minister aangeven welke gevolgen dit potentieel heeft voor de noodzaak en omvang van de beperkingen voor de commerciële luchtvaart?

De leden van de BBB-fractie lezen dat de EC hetzelfde opmerkt als deze leden al eerder gesteld hebben. Zij merkt op dat Nederland de verwachte beperking van vliegtuiglawaai aan de bron door autonome vlootvernieuwing slechts ten dele in overweging heeft genomen. De EC vraagt om een betere onderbouwing van de opsplitsing tussen autonome en additionele vlootvernieuwing (bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 535, pagina 6). Kan de Minister transparant uiteenzetten op welke wijze de aannames ten aanzien van deze autonome vlootvernieuwing zijn onderbouwd? Is de Minister bereid de methodiek van deze onderbouwing te delen met de Kamer, zodat een onafhankelijke beoordeling mogelijk is van de daadwerkelijke potentie van vlootvernieuwing als alternatief of aanvulling op de nu voorgestelde drastische beperkingen van vliegbewegingen?

De leden van de BBB-fractie lezen dat de EC van mening is dat Nederland de operationele procedures voor de bestrijding van geluidshinder slechts ten dele in overweging heeft genomen en het effect van bepaalde maatregelen niet volledig heeft onderzocht. Kan de Minister aangeven waarom er is nagelaten om verdergaande operationele maatregelen te onderzoeken dan die reeds in het programma «Minder Hinder Schiphol» waren opgenomen of in november 2024 al gerealiseerd waren? Kan de Minister aangeven welke concreet meetbare resultaten hij verwacht van de reeds meegenomen operationele procedures, zoals de toegenomen toepassing van Noise Abatement Departure Procedure 2 (NADP2)? Kan de Minister aangeven hoe deze resultaten worden gemonitord en afgedwongen, gezien de opmerking van de EC dat de toepassing van NADP2 juridisch niet altijd afdwingbaar is?

De leden van de BBB-fractie lezen dat de EC opmerkt dat de limiet van 478.000 vliegbewegingen ervoor zorgt dat de autonome ontwikkelingen in de sector na november 2025 kunnen bijdragen aan geluidsreductie. Kan de Minister aangeven in hoeverre de noodzaak van de rigoureuze limiet van 478.000 vliegbewegingen opnieuw overwogen is, in het licht van het door de EC geconstateerde potentieel van autonome ontwikkelingen in combinatie met de reeds geplande operationele maatregelen? Kan de Minister aangeven welke alternatieve scenario's serieus overwogen zijn in combinatie met een maximale benutting van vlootvernieuwing en operationele verbeteringen?

De leden van de BBB-fractie lezen dat er een beperkte wijziging komt van het LVB. Is de Minister van mening dat deze beperkte wijziging van het LVB voldoende is om aan de bezwaren van de EC tegemoet te komen,

gezien de substantiële kritiekpunten van de EC op de gevolgde procedure? Zo nee, welke aanvullende stappen zijn noodzakelijk en binnen welke termijn kunnen deze van kracht worden?

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie lezen dat Nederland wordt gevraagd in ieder geval aandacht te besteden aan de volgende punten: hoe general aviation bijdraagt aan het terugdringen van geluid, welke effecten autonome ontwikkelingen op Schiphol hebben en de operationele maatregelen die zijn overwogen. Deze leden zijn benieuwd hoe deze drie elementen worden onderbouwd. Deze leden vragen ook of de onderbouwing van deze drie elementen nog aan de Kamer wordt voorgelegd, voordat ze per brief naar de EC gaan.

Partij voor de Dieren-fractie

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie zijn allereerst teleurgesteld over hoe het proces verlopen is, vooral over het proces voor de «balanced approach»-procedure en het geluidsdoel dat de Minister heeft vastgezet. 15% geluidsreductie is niet veel. Hiermee zijn er nog steeds te veel mensen met onder andere een hoge mate van slaapverstoring en bijbehorende gezondheidsproblemen. Dit getal lijkt vooral gekozen om de luchtvaartsector tevreden te houden en het minimale wat nodig is te doen voor omwonenden. In de vragen van deze leden over het LVB gaf de Minister aan dat er een brede belangenafweging is gemaakt in het kader van het voorontwerp van het LVB op grond van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens. Deze leden vragen of de Minister deze belangenafweging kan delen, met daarbij specifiek uitgeschreven om welke belangen het precies gaat (mensenrechten, natuur, klimaat, gezondheid, milieu, dieren – ganzen worden nu vergast voor ruimte voor luchtvaart – etc.), welke stakeholders zijn betrokken en per stakeholder hoe vaak ze zijn gesproken, wat hun inbreng is geweest, hoe deze belangen precies zijn gewogen en hoe hij daarmee tot de 15% is gekomen. Hoe is de ernstige staat van natuur (stikstofcrisis) en klimaat (het halen van wettelijke klimaatdoelen door Nederland en feit dat we achterlopen) in de belangenafweging meegenomen en gekwantificeerd? Kan de Minister de netto maatschappelijke baten en kosten (inclusief natuur, klimaat, milieu) delen van het scenario van de 15% reductie, en het scenario van 20% reductie en wat het met de brede maatschappelijke baten zou doen als we een hogere reductie zouden bewerkstelligen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen ook hoe de Minister ertoe is gekomen dat 15% geluidsreductie voldoende gezondheidswinst gaat boeken voor omwonenden. Zijn hiervoor gezondheidsexperts geraadpleegd? Voor de gezondheidsproblemen rondom Tata Steel is de onafhankelijke Expertgroep Gezondheid IJmond opgericht, die adviezen geeft aan de overheid, zodat de overheid weet wat voldoende borging is voor de gezondheid. Is de Minister bereid om zo'n expertgroep voor luchtvaart op te richten? Is hij anders bereid simpelweg om experts op het gebied van gezondheid te laten vragen wat vanuit luchtvaartbeleid minstens nodig is om de gezondheid van omwonenden voldoende te beschermen (en dus welke reducties van wat daar precies bij horen)? Zo nee, waarom weigert de Minister de Kamer van alle benodigde informatie te voorzien op basis waarvan de Kamer echt goed afgewogen besluiten kan maken?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of het klopt dat de balanced approach in feite een motiveringsprocedure is waar goede onderbouwing en bewijslast van de lidstaat wordt gevraagd, maar

waaraan geen consequenties door de EC kunnen worden gehangen, als ze de motivering niet goed vindt. Moet een lidstaat het antwoord van de EC afwachten, voordat hij met de maatregelen aan de slag gaat, of kan hij al voordat het antwoord er is aan de slag (graag dit antwoord met verwijzing naar concrete tekst met regels hierover onderbouwen)? Kan de Minister reflecteren op het feit dat uitbreiding van het aantal slots, extra nachtvluchten of zelfs een eventuele opening van een nieuw vliegveld wel nationaal geregeld mag worden, terwijl eventuele afschalingen via een «balanced approach»-procedure geregeld moeten worden en ingewikkeld zouden zijn om terug te draaien? Hoe is deze situatie ontstaan? Moet er daarom niet extra zorgvuldig gekeken worden naar elke eventuele uitbreiding?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie viel het op dat de EC geen opmerkingen heeft over het geluidsreductiedoel en het aantal vluchten. Zou het niet in de lijn der verwachting liggen dat de EC ook akkoord zou zijn gegaan met een ambitieuzer doel van geluidsreductie, waardoor fors minder omwonenden last zouden krijgen van het lawaai? Zo ja, zou het dan niet in de lijn der verwachting liggen dat ze ook geen opmerkingen zou hebben over een echte vermindering van het aantal vluchten naar bijvoorbeeld 400.000 of 350.000 vluchten, omdat die reductie dan nodig is om dat ambitieuzere doel te halen? Zo nee, waar baseert de Minister dat antwoord op? Is het mogelijk om de EC te vragen om op papier te zetten wat ze zou vinden van verschillende krimpscenario's waarin de gezondheid van omwonenden en hun leefomgeving beter beschermd worden? Op deze manier zou het gesprek in Nederland met meer informatie kunnen worden gevoerd. Kan hij dit verzoek aan de EC voorleggen en hierover aan de Kamer terugkoppelen? Hoe gaat de Minister reageren op de reactie van de EC? Kan hij toezeggen dat hij zijn reactie eerst met de Kamer bespreekt, voordat hij deze naar de EC stuurt? Kunnen deze leden ervan uitgaan, ook gezien de rechterlijke uitspraak dat omwonenden jarenlang niet voldoende beschermd zijn, dat de Minister het (al afgezwakte) voorstel niet verder afzwakt? Staat er in Europa een moment gepland om de huidige «balanced approach»-procedure, die uit 2014 stamt, te herzien? Zo ja, wanneer? Zo nee, is de Minister bereid om aan te geven dat Nederland graag een herziening wil? En als de Minister het antwoord hierop niet weet, wil hij dit dan in Europa navragen?

JA21-fractie

Het lid van de JA21-fractie vraagt de Minister of verdere krimp nog noodzakelijk is om de geluidsdoelstellingen te behalen, als de vlootvernieuwing vanaf november 2024 wordt meegenomen, zoals de EC verzoekt in haar besluit van 5 maart. Indien verdere krimp toch nodig blijkt, op welke omvang komt de Minister dan uit? Is hiervoor een berekening gemaakt? Zo ja, is de Minister bereid deze berekeningen met de Kamer te delen? Zo nee, waarom niet? Waarom wordt vastgehouden aan de reductie tot 478.000 vliegtuigbewegingen, terwijl uit het besluit van de EC van 5 maart blijkt dat capaciteitsbeperkingen binnen de balanced approach alleen zijn toegestaan wanneer alle andere geluidsreducerende maatregelen volledig zijn benut? Houdt de Minister rekening met juridische procedures of tegenmaatregelen van andere landen, aangezien de EC stelt dat bepaalde elementen onvoldoende zijn meegenomen in de balanced approach? Hoe borgt de Minister dat, indien de geluidsdoelen strenger uitvallen dan nodig en de krimp onnodig groot blijkt, de capaciteit snel kan worden hersteld? En op welke manier voorkomt de Minister hiermee mogelijke tegenmaatregelen van andere landen?

II. Reactie van de Minister

Inleiding

Hierbij ontvangt u de antwoorden op de vragen uit het schriftelijk overleg die zijn gesteld door de leden van de fracties van GroenLinks-PvdA, VVD, NSC, BBB, PvdD en JA21 naar aanleiding van het besluit van de Europese Commissie inzake de balanced approach-procedure.

Ter inleiding schets ik de Kamer graag het verdere proces ter afronding van de balanced approach-procedure en de vervolgstappen die worden gezet om de resultaten in regelgeving vast te leggen. Met het versturen van de reactie van Nederland op het besluit aan de Europese Commissie is de balanced approach-procedure, zoals de Verordening ook voorschrijft, officieel afgerond.

Om te voldoen aan de uitspraak van de rechter in de zaak van de stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder en de rechtspositie van omwonenden zo snel mogelijk te herstellen, dienen de resultaten van de balanced approach te worden geïmplementeerd en vastgelegd. Een belangrijke eerste stap is het vastleggen van het maximum aantal vliegbewegingen. Om dit per november 2025 te doen is een versnelde wijziging van het LVB nodig. Het ontwerp voor deze versnelde wijziging van het LVB ligt nu ter voorhang in de Kamer. De vragen van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat in het kader van deze voorhangprocedure zijn op 11 maart jl. beantwoord. De voorhang- en zienswijzenprocedure eindigen op 31 maart.

Op 3 april wordt vervolgens de voordracht voor de Raad van State in procedure gebracht richting het Kabinet van de Koning. Aan de Raad van State zal om een spoedadvies gevraagd worden. Na ontvangst van het spoedadvies wordt er een nader rapport opgesteld, dat wordt aangeboden aan het Kabinet van de Koning.

Na ondertekening door de Koning en publicatie in het Staatsblad treedt de wijziging op 8 mei in werking. Als op 8 mei de vastlegging van het maximum aantal vliegbewegingen gereed is, kan de capaciteitsverdeling voor het winterseizoen 25/26 daarop gebaseerd worden.

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

1. Vraag:

Deze leden vragen de Minister dan ook voor de voorbereiding van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) om een verbod of anders een forse reductie van (fossiel aangedreven) privéjets van of naar Schiphol.

Antwoord:

De Kamer is eerder geïnformeerd over de wenselijkheid en mogelijkheden om privéjets meer onderdeel te maken van het klimaatbeleid voor de luchtvaart.¹ Nederland blijft zich binnen Europa, in lijn met de Transportraad van oktober 2022 en juni 2023, uitspreken voor meer handvatten om te sturen op verduurzaming van privéjets. Bij de algehele wijziging van het LVB zal de omvang van general aviation (GA) beperkt worden door de beperking van de totale beschikbare milieuruimte.

¹ Kamerstukken 31 936 en 32 813, nr. 1053

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

2. Vraag:

De leden van de VVD-fractie lezen dat de EC concludeert in haar besluit van 5 maart jl. dat autonome vlootvernieuwing slechts ten dele is meegenomen. Wat is volgens de Minister de belangrijkste argumentatie op grond waarvan hij denkt af te mogen wijken van het vereiste in artikel 5, lid 3, punt a) van de EU-verordening nr. 598/2014?

Antwoord:

De Europese Commissie constateert dat bij de overweging van maatregelen die zorgen voor een verwachte beperking van het vliegtuiglawaai aan de bron, een deel van de motivering voor de methodes en aannames mist. Dit heeft de Europese Commissie nader toegelicht in de overwegingen bij het besluit en in het Staff working document. Overeenkomstig de procedurele eisen die verordening 598/2014 stelt zal het kabinet de Commissie informeren over deze motivering.

Er is geen sprake van het slechts ten dele meenemen van autonome vlootvernieuwing. Vlootvernieuwing draagt volledig bij aan het reduceren van geluid rondom Schiphol, deels in de referentiesituatie en deels in het maatregelenpakket.

3. Vraag:

De leden van de VVD-fractie lezen dat de EC tevens concludeert dat operationele procedures voor de bestrijding van geluidshinder slechts ten dele zijn meegenomen. Wat is volgens de Minister de belangrijkste argumentatie op grond waarvan hij denkt af te mogen wijken van het vereiste in artikel 5, lid 3, punt c) van de EU-verordening nr. 598/2014?

Antwoord:

De Europese Commissie heeft in de kennisgeving aangegeven niet voldoende te kunnen afleiden waarom niet meer en niet specifieke operationele maatregelen zijn opgenomen. Overeenkomstig de procedurele eisen die verordening 598/2014 stelt en het besluit van de Europese Commissie, zal het kabinet de Commissie informeren over de overwegingen die hierbij zijn gemaakt en zorgen voor verduidelijking.

In eerdere fasen van de balanced approach-procedure (BA) maakten ook verschillende operationele maatregelen onderdeel uit van het pakket. Deze maatregelen zijn echter afgefallen, als gevolg van de uitvoerings-toetsen van LVNL en ILT en door inbreng van andere stakeholders. Er zijn – mede gelet op vele maatregelen die in het verleden al zijn getroffen – geen aanvullende maatregelen beschikbaar die leiden tot verdere geluidsbeperking die voldoen aan alle randvoorwaarden van de procedure.

4. Vraag:

Deze leden vragen wanneer de Minister de gevraagde plannen die zorgen dat de elementen van de balanced approach die nu niet goed zijn gevolgd worden hersteld, met de Kamer gaat delen, ook om te zorgen dat Nederland de EU wet- en regelgeving naleeft. Waarom wel, waarom niet?

Antwoord:

Zodra het ministerie de reactie op het besluit van de Europese Commissie gereed heeft en na bespreking binnen het kabinet, zal dit zo spoedig mogelijk gedeeld worden met de Kamer. Nederland leeft daarbij uiteraard de EU wet- en regelgeving na.

5. Vraag:

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister uiteen te zetten hoeveel extra vliegtuigbewegingen mogelijk zouden zijn, ervan uitgaande dat de 15% geluidsreductie van fase 1 gehanteerd blijft, als de Minister wel alle vlootvernieuwing, zoals vereist is in artikel 5, lid 3, punt a), zowel autonoom als additioneel, vanaf november 2024 volledig meeneemt voor de berekening van verstillings.

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister waar het percentage geluidsreductie voor fase 1 op uitkomt, als de Minister wel alle vlootvernieuwing, zoals vereist is in artikel 5, lid 3, punt a), zowel autonoom als additioneel, vanaf november 2024 volledig meeneemt voor de berekening van verstillings, en het maximaal aantal vliegtuigbewegingen op 478.000 vluchten per jaar laat staan.

Antwoord:

Deze beide berekeningen zijn niet uitgevoerd en worden ook niet vereist door artikel 5, lid 3, punt a). Het bepalen van het doel is aan de lidstaat en conform de balanced approach-procedure is vervolgens gekeken naar maatregelen binnen alle categorieën van de balanced approach-procedure om invulling aan deze doelstelling te geven. Dit leidt tot het voorliggende pakket inclusief 478.000 vliegtuigbewegingen.

6. Vraag:

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister uiteen te zetten hoeveel extra vliegtuigbewegingen mogelijk zouden zijn, ervan uitgaande dat de 15% geluidsreductie van fase 1 gehanteerd blijft, als de Minister alle operationele procedures, zoals vereist is in artikel 5, lid 3, punt c) vanaf november 2024 volledig meeneemt voor de berekening van geluidsmaatregelen.

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister waar het percentage geluidsreductie voor fase 1 op uitkomt, als de Minister alle operationele procedures, zoals vereist is in artikel 5, lid 3, punt c) vanaf november 2024 volledig meeneemt voor de berekening van geluidsmaatregelen, en het maximaal aantal vliegtuigbewegingen laat staan op 478.000 vluchten per jaar.

Antwoord:

Alle potentiële operationele maatregelen die voor november 2025 kunnen worden doorgevoerd en geluid kunnen reduceren zijn beschouwd. In eerdere fasen maakte ook verschillende operationele maatregelen onderdeel uit van het pakket. Deze maatregelen zijn echter afgefallen, als gevolg van de uitvoeringstoetsen van LVNL en ILT en door inbreng van andere stakeholders. Er zijn geen maatregelen aanvullend beschikbaar die leiden tot verdere geluidsbeperking die voldoen aan alle randvoorwaarden van de procedure.

7. Vraag:

De leden van de VVD-fractie lezen dat de EC in haar besluit van 5 maart jl. concludeert dat hoewel Nederland de geluidshinder van de algemene en zakenluchtvaart in de geluidssituatie heeft opgenomen, dat soort activiteiten wordt uitgesloten van de exploitatiebeperkingen tot 478.000 vliegtuigbewegingen, wat een schending van artikel 5, lid 6, van de verordening inhoudt. Deze leden lezen dat de EC stelt dat die aanpak discriminerend is en ten nadele is van de commerciële luchtvaart. Ook lezen deze leden dat er minder operationele beperkingen nodig zouden zijn geweest als de algemene en zakenluchtvaart waren opgenomen in de geluidsreductiemaatregelen. Deze leden vragen hoe de Minister van plan is deze fout te herstellen om onnodige krimp van de commerciële luchtvaart te voorkomen. Deze leden vragen om een toelichting.

De leden van de VVD-fractie vragen of op dit moment het totaal aantal extra vliegtuigbewegingen voor of door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt uitgerekend. Zo ja, kan de Minister deze berekeningen dan zo spoedig mogelijk met de Kamer delen? Waarom wel, waarom niet?

Antwoord:

General Aviation (GA) is een volwaardig onderdeel van de uitgevoerde geluidsberekeningen. Er is in de berekening rekening gehouden met de impact van GA in de referentiesituatie en het definitieve pakket. De impact hiervan is zeer lokaal rondom de Oostbaan en draagt niet tot nauwelijks bij aan de reductie van het geluidsprobleem.

Tegelijkertijd wordt er wel gestuurd op een beperking van het GA in het definitieve LVB. De omvang van GA zal beperkt worden door de beperking van de totale beschikbare milieuruimte. Gelet hierop is er geen sprake van discriminatie.

8. Vraag:

De leden van de VVD-fractie vragen of op dit moment het totaal aan extra geluidsreductie als gevolg van het geheel toepassen van de artikelen uit de EU-verordening voor of door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt uitgerekend. Zo ja, kan de Minister deze berekeningen dan zo spoedig mogelijk met de Kamer delen? Waarom wel, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vragen, indien dergelijke berekeningen (zoals in bovengenoemde twee vragen) als gevolg van het besluit van de EC op dit moment niet worden uitgevoerd, in hoeverre de Minister bereid is om deze nieuwe berekeningen alsnog uit te voeren. Zo nee, waarom niet, mede gelet op het feit dat de EC in artikel 1 van het besluit vraagt om het besluit te onderzoeken?

Antwoord:

Zoals aangegeven in de voorgaande antwoorden wordt het maatregelen pakket niet verder aangepast. Dat is ook niet de vraag van de Europese Commissie, die vragen op een aantal punten een nadere motivering, daar wordt aan gewerkt en deze zal – na besluitvorming in het kabinet – zo spoedig mogelijk met de Kamer worden gedeeld.

9. Vraag:

De leden van de VVD-fractie lezen dat de EC in artikel 1, lid 2, van het besluit stelt dat onderzoek nodig is, voordat exploitatiebeperkingen, oftewel krimp, mag worden doorgevoerd. Deze leden vragen de Minister op welke aannames of feiten hij zich baseert dat er geen nieuwe berekeningen zouden moeten worden gedaan zonder door de EC in gebreke te worden gesteld voor het slechts ten dele voldoen aan de artikelen uit de EU-verordening.

Antwoord:

De Europese Commissie stelt inderdaad in haar besluit dat op bepaalde punten onderzoek nodig is. Het kabinet beaamt dit en heeft bij de start van de procedure en gaandeweg reeds het nodige onderzoek verricht. Waar nodig wordt ook nog (beperkt) aanvullend onderzoek uitgevoerd. In de reactiebrief op het besluit zal dan ook uitgebreid worden ingegaan op de punten die door de Europese Commissie zijn geadresseerd.

10. Vraag:

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister toe te lichten in hoeverre hij van mening is dat de conclusie van het besluit van de EC, namelijk dat de procedure in acht is genomen behalve bij een aantal elementen,

aanleiding kan zijn voor retaliatie, gelet op het feit dat er capaciteitsbeperkingen worden ingevoerd, terwijl er nog extra geluidreductie kan worden behaald op de elementen die de EC noemt.

Antwoord:

Het nemen van tegenmaatregelen kan nooit helemaal worden uitgesloten. Met het door het kabinet vastgestelde maatregelenpakket is er echter sprake van een beperkte capaciteitsbeperking naar 478.000 vliegtuigbewegingen.

De slotcoördinator heeft een plan voorgelegd waarmee het niet alloceren van slots waar historische aanspraken op zijn niet nodig zal zijn om tot de vereiste reductie te komen. Dit plan verkleint het risico op tegenmaatregelen, omdat de impact van het besluit op de operationele mogelijkheden van luchtvaartmaatschappijen hiermee gereduceerd wordt.

Omdat andere landen zorgen hebben geuit voor precedentwerking van reducties, zijn tegenmaatregelen – ook bij een correct doorlopen procedure – niet in het geheel uit te sluiten. Dit is onderdeel geweest van de afwegingen om tot dit besluit te komen.

11. Vraag:

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister het met deze leden eens is dat een krimp van 500.000 naar 478.000 vliegtuigbewegingen onnodig is, als in de evaluatie van fase 1 in 2026 van dit «balanced approach»-pakket blijkt dat er sprake is van een hoger gehaald geluidsreductiedoel, dus boven de 20%. Waarom wel, waarom niet?

Antwoord:

Het is belangrijk dat er goed wordt gekeken naar de daadwerkelijk impact van geluidsreductie als het gevolg van het pakket aan maatregelen. Wanneer uit de monitoring blijkt dat het pakket meer of minder doet dan 15% per 1 november 2025 zal dit opgeteld of afgetrokken worden van de resterende 5% van het geluidsdoel. Het is – gelet op alle voorliggende analyses – zeer onwaarschijnlijk dat per 1 november 2025 al 20% wordt gehaald, maar dat zal de monitoring van het pakket definitief uitwijzen.

12. Vraag:

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister het met deze leden eens is dat in het versneld LVB, maar ook in het volledige LVB, er ruimte moet zijn om dit aantal weer omhoog bij te stellen als blijkt dat er sprake is van een hoger gehaald geluidsreductiedoel, dus boven de 20%. Zo ja, hoe zou de Minister deze ruimte kunnen garanderen?

Antwoord:

In het hoofdlijnenakkoord is afgesproken dat, nadat de volledige 20% van het geluidsdoel is ingevuld door de inzet van stillere vliegtuigen, ruimte zal ontstaan voor groei. Het kabinet werkt daarom aan een nieuw stelsel voor vliegtuiggeluid waarbij er gestuurd wordt op milieunormen in plaats van op aantallen bewegingen. Dit stelsel moet ook perspectief bieden aan de sector als er gevlogen wordt met schonere en stillere toestellen. Monitoring van de impact van het pakket is pas definitief afgerond per 1 november 2026 en er volgt nog een volgende fase om de resterende reductiepercentages in te vullen. Zoals toegezegd wordt de Kamer over de aanpak van de monitoring van het maatregelenpakket en de aanpak voor de invulling van de resterende percentages van het geluidsdoel voor de zomer geïnformeerd.

13. Vraag:

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre de Minister voornemens is om het Actieplan omgevingslawaaai Schiphol 2024–2029 aan te passen, conform het besluit van de EC van 5 maart jl., alsmede ook de aangenomen motie-Peter de Groot (Kamerstuk 31 936, nr. 1209) aangaande alle verstilling meenemen per 1 november 2025. Waarom wel, waarom niet? In aanvulling vragen deze leden bij de aanpassing geen onderscheid meer te maken tussen additionele en autonome vlootvernieuwing.

Antwoord:

In het plan van aanpak dat is toegezegd en voor de zomer naar de Kamer wordt gestuurd, zal de aanpak voor de invulling van de overige 5% worden toegelicht. Het kabinet zal daarbij bekijken hoe additionele en autonome vlootvernieuwing worden meegenomen. Eventuele impact op het actieplan geluid zal dan ook worden meegenomen.

14. Vraag:

De leden van de VVD-fractie lezen dat wanneer het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de reactie op het besluit heeft gestuurd, de «balanced approach»-procedure officieel is afgerond. Betekent dit dat de inhoud van de reactie van ondergeschikt belang is? Ook als de inhoud van de reactie geen recht doet aan de inhoudelijke bezwaren van de EC?

Antwoord:

Artikel 8, derde lid, van verordening 598/2014 schrijft voor dat Nederland de Europese Commissie informeert over hoe zij omgaat met de punten waarvan de Commissie heeft geoordeeld dat Nederland deze niet voldoende in acht heeft genomen. Dit moet Nederland doen voordat de exploitatiebeperking wordt ingevoerd. Het is daarbij van belang dat in de reactie goed wordt uitgelegd hoe de genoemde punten worden opgevolgd of wordt uitgelegd waarom deze niet worden opgevolgd. De inhoud van de reactie is dan ook niet van ondergeschikt belang. Uiteraard zal in de reactie op zorgvuldige wijze worden gereageerd op de door de Commissie geadresseerde elementen. Waar nodig zal ook worden gezorgd voor een nadere motivering of uitleg.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van NSC

15. Vraag:

De leden van de NSC-fractie vragen welke gevolgen deze brief heeft voor de totstandkoming van een nieuw LVB op Schiphol.

Antwoord:

Nadat Nederland heeft gereageerd op het besluit van de Europese Commissie, is de balanced approach-procedure afgerond. Het is dan mogelijk om het genotificeerde maatregelenpakket per november 2025 in te voeren. De beperkte wijziging van het LVB waarin het nieuwe maximumaantal vliegtuigbewegingen van 478.000 voor het etmaal wordt vastgelegd is in voorhang bij het parlement. Parallel werkt het ministerie aan de bredere wijziging van het LVB.

Met dit besluit van de Europese Commissie kan het kabinet verder met het herstellen van de rechtspositie van omwonenden van Schiphol, het terugdringen van de geluidbelasting rondom de luchthaven en het wijzigen van het LVB. Dit biedt de benodigde duidelijkheid en rechtszekerheid in het Schipholdossier, voor zowel de omgeving als de luchtvaartsector.

16. Vraag:

De leden van de NSC-fractie onderschrijven het besluit van de Minister om bepaalde geluidsreductiemaatregelen, zoals de autonome vlootver-

nieuwing, in de referentiesituatie op te nemen, waarmee deze dus niet worden geacht bij te dragen aan de realisatie van de geluidsreductiedoelstelling. Is de Minister het met deze leden eens dat zijn ministerie hierin een zeer zorgvuldige afweging heeft gemaakt? En is de Minister het voorts met deze leden eens dat hier niet aan getornd moet worden?

Antwoord:

Ja, het ministerie heeft bij het vaststellen van het geluidsdoel een zorgvuldige afweging gemaakt tussen alle belangen die spelen rondom de nationale luchthaven.

17. Vraag:

Voorts constateren de leden van de NSC-fractie dat de EC opmerkt dat naast de commerciële luchtvaart ook de algemene en zakenluchtvaart – General Aviation – bijdraagt aan het geluidsprobleem rond Schiphol en dat deze groep niet wordt meegenomen in de geluidsreductiemaatregelen. Waarom is hier destijds voor gekozen? Hoe beoordeelt de Minister de mogelijkheid om een cap in te stellen op het aantal voor privévlieg­tuigen beschikbare slots, waarvan maatschappelijke vluchten, zoals overheids- en humanitaire vluchten, uitgezonderd zijn? Tot slot verwachten deze leden dat de Minister in het voor de zomer te publiceren plan van aanpak voor de geluidshinderreductie op Schiphol terugkomt op het terugdringen van privévlieg­tuigen, conform de aangenomen motie-Postma c.s. (Kamerstuk 31 936, nr. 1207).

Antwoord:

GA is een volwaardig onderdeel van de uitgevoerde geluidsberekeningen. Er is in de berekening rekening gehouden met de impact van GA in de referentiesituatie en het definitieve pakket. De impact hiervan is zeer lokaal rondom de Oostbaan en draagt niet tot nauwelijks bij aan de reductie van het geluidsprobleem.

Tegelijkertijd wordt er wel gestuurd op een beperking van GA in het definitieve LVB. De omvang van GA zal beperkt worden door de beperking van de totale beschikbare milieuruimte. Conform de aangenomen motie Postma c.s.², zal inderdaad teruggekomen worden op privévlieg­tuigen in het plan van aanpak voor de resterende 5% dat voor de zomer aan de Kamer zal worden gestuurd.

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

18. Vraag:

De leden van de BBB-fractie lezen dat de EC stelt dat de uitsluiting van de algemene en zakenluchtvaart van de exploitatiebeperkingen discrimi­nerend is ten nadele van de commerciële luchtvaart (bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 535, pagina 6). Erkent de Minister deze constatering van de EC? Zo ja, welke concrete stappen zal de Minister nemen om deze discrimi­natie op te heffen en te waarborgen dat ook de algemene en zakenlucht­vaart een evenredige bijdrage leveren aan de geluidsreductiedoelstel­lingen? Kan de Minister aangeven welke gevolgen dit potentieel heeft voor de noodzaak en omvang van de beperkingen voor de commerciële luchtvaart?

Antwoord:

GA is een volwaardig onderdeel van de uitgevoerde geluidsberekeningen. Er is in de berekening rekening gehouden met de impact van GA in de referentiesituatie en het definitieve pakket. De impact hiervan is zeer

² Kamerstuk 31 936, nr. 1207

lokaal rondom de Oostbaan en draagt niet tot nauwelijks bij aan de reductie van het geluidsprobleem.

Tegelijkertijd wordt er wel gestuurd op een beperking van GA in het definitieve LVB. De omvang van GA zal beperkt worden door de beperking van de totale beschikbare milieuruimte.

De introductie van een specifieke cap voor GA in het LVB lijkt niet mogelijk, aangezien daarmee een aparte pool voor GA wordt gecreëerd. Dat is niet mogelijk gelet op de Slotverordening. De Kamer zal nader worden geïnformeerd over hoe om te gaan met GA in het kader van het plan over de invulling van het resterende percentage. Dit heeft geen impact op het maatregelenpakket dat per november 2025 wordt ingevoerd.

19. Vraag:

De leden van de BBB-fractie lezen dat de EC hetzelfde opmerkt als deze leden al eerder gesteld hebben. Zij merkt op dat Nederland de verwachte beperking van vliegtuiglawaai aan de bron door autonome vlootvernieuwing slechts ten dele in overweging heeft genomen. De EC vraagt om een betere onderbouwing van de opsplitsing tussen autonome en additionele vlootvernieuwing (bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 535, pagina 6). Kan de Minister transparant uiteenzetten op welke wijze de aannames ten aanzien van deze autonome vlootvernieuwing zijn onderbouwd? Is de Minister bereid de methodiek van deze onderbouwing te delen met de Kamer, zodat een onafhankelijke beoordeling mogelijk is van de daadwerkelijke potentie van vlootvernieuwing als alternatief of aanvulling op de nu voorgestelde drastische beperkingen van vliegbewegingen?

Antwoord:

De trend van de autonome vlootontwikkeling is in de eerste fase van het MER2020 onderzoek vastgesteld. Om deze trend vast te stellen is in 2018 achter- en vooruitgekeken. Achteruit op basis van gerealiseerde gegevens tot 2005 en vooruit op basis van de verwachting van wijzigingen in de samenstelling van de vloot tot 2030. Beide exercities leiden tot een soortgelijk beeld qua ontwikkeling per jaar. Dit is de trend voor autonome ontwikkeling geworden.

In de reactie op het besluit van de Europese Commissie zal hier ook uitgebreid op worden ingegaan. Zodra deze gereed is en besproken in het kabinet zal deze met de Kamer worden gedeeld.

20. Vraag:

De leden van de BBB-fractie lezen dat de EC van mening is dat Nederland de operationele procedures voor de bestrijding van geluidshinder slechts ten dele in overweging heeft genomen en het effect van bepaalde maatregelen niet volledig heeft onderzocht. Kan de Minister aangeven waarom er is nagelaten om verdergaande operationele maatregelen te onderzoeken dan die reeds in het programma «Minder Hinder Schiphol» waren opgenomen of in november 2024 al gerealiseerd waren? Kan de Minister aangeven welke concreet meetbare resultaten hij verwacht van de reeds meegenomen operationele procedures, zoals de toegenomen toepassing van Noise Abatement Departure Procedure 2 (NADP2)? Kan de Minister aangeven hoe deze resultaten worden gemonitord en afgedwongen, gezien de opmerking van de EC dat de toepassing van NADP2 juridisch niet altijd afdwingbaar is?

Antwoord:

Het klopt niet dat er niet gekeken is naar meer of aanvullende operationele maatregelen. Er is gedurende het proces nauwkeurig gekeken of met de nieuwe invoeringsdatum van november 2025 operationele procedures

aan de voorwaarden van de selectiecriteria konden voldoen. Die beoordeling heeft er niet toe geleid dat het maatregelenpakket ook kon worden aangevuld met operationele procedures. Er waren namelijk geen procedurele maatregelen die uiterlijk per november 2025 geïmplementeerd konden worden. Zoals de Europese Commissie ook onderschrijft, is het aanpassen van huidige en opzetten van nieuwe procedures vaak een langdurig traject, dat in dit geval niet voor de uiterlijke datum van november 2025 afgerond kan worden.

Voor NADP2 geldt dat dit nu al bijna volledig wordt toegepast, dit zou dus op dit moment al moeten leiden tot een beperking van geluid. Verdere toepassing is niet tot nauwelijks mogelijk en inderdaad niet volledig afdwingbaar, daarnaast geldt dat verschillende start procedures op verschillende plekken leiden tot meer of minder overlast. Daarom is verdere of andere toepassing hiervan nu geen onderdeel van het voorliggende maatregelenpakket.

21. Vraag:

De leden van de BBB-fractie lezen dat de EC opmerkt dat de limiet van 478.000 vliegbewegingen ervoor zorgt dat de autonome ontwikkelingen in de sector na november 2025 kunnen bijdragen aan geluidsreductie. Kan de Minister aangeven in hoeverre de noodzaak van de rigoureuze limiet van 478.000 vliegbewegingen opnieuw overwogen is, in het licht van het door de EC geconstateerde potentieel van autonome ontwikkelingen in combinatie met de reeds geplande operationele maatregelen? Kan de Minister aangeven welke alternatieve scenario's serieus overwogen zijn in combinatie met een maximale benutting van vlootvernieuwing en operationele verbeteringen?

Antwoord:

De Europese Commissie benoemt dat de autonome ontwikkelingen kunnen bijdragen aan het behalen van geluidsreductie nadat er een maximale capaciteit vast is gelegd, dus na de invoering van de maatregelen zoals nu in de kennisgeving in fase 1. Omdat die opmerking niet ziet op het pakket voor fase 1, heeft er geen heroverweging plaatsgevonden van de genotificeerde maatregelen. Dus ook niet van de capaciteitsreductie.

22. Vraag:

De leden van de BBB-fractie lezen dat er een beperkte wijziging komt van het LVB. Is de Minister van mening dat deze beperkte wijziging van het LVB voldoende is om aan de bezwaren van de EC tegemoet te komen, gezien de substantiële kritiekpunten van de EC op de gevolgde procedure? Zo nee, welke aanvullende stappen zijn noodzakelijk en binnen welke termijn kunnen deze van kracht worden?

Antwoord:

De beperkte wijziging van het LVB leidt er toe dat de maximale capaciteit op Schiphol ook daadwerkelijk op korte termijn wordt verankerd. Naast de wijziging van het LVB wordt er ook gewerkt aan een ministeriële regeling voor het weren van lawaaiige toestellen. Ook worden er afspraken gemaakt met Schiphol en KLM over de maatregelen tariefdifferentiatie, additionele vlootvernieuwing en het gebruik van de stilste toestellen in de nacht. Daarnaast zal het kabinet in een reactie reageren op de door de Europese Commissie gesignaleerde elementen. Daarmee is de balanced approach-procedure afgerond. De reactie op het besluit van de Europese Commissie zal met de Kamer worden gedeeld. Dit alles tezamen biedt het kader om tegemoet te komen aan de door de Europese Commissie benoemde verbeterpunten. Dat gebeurt niet alleen via de beperkte wijziging van het LVB zoals de leden van de BBB lijken te veronderstellen.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van het CDA

23. Vraag:

De leden van de CDA-fractie lezen dat Nederland wordt gevraagd in ieder geval aandacht te besteden aan de volgende punten: hoe General Aviation bijdraagt aan het terugdringen van geluid, welke effecten autonome ontwikkelingen op Schiphol hebben en de operationele maatregelen die zijn overwogen. Deze leden zijn benieuwd hoe deze drie elementen worden onderbouwd. Deze leden vragen ook of de onderbouwing van deze drie elementen nog aan de Kamer wordt voorgelegd, voordat ze per brief naar de EC gaan.

Antwoord:

In antwoord op gelijklopende vragen van de leden van de VVD-fractie is ingegaan op de inhoudelijke punten die de Europese Commissie in haar besluit heeft aangestipt. Om te voldoen aan de uitspraak van de rechter in de zaak van de stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder, dienen de resultaten van de balanced approach-procedure zo snel mogelijk te worden geïmplementeerd en vastgelegd. Om per november 2025 het maximumaantal vliegtuigbewegingen te kunnen vastleggen, is een versnelde wijziging van het LVB nodig. Hiervoor geldt een krap tijdspad. Om dit tijdspad te halen, wordt op 3 april de voordracht voor de Raad van State in procedure gebracht richting het Kabinet van de Koning.

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

24. Vraag:

In de vragen van deze leden over het LVB gaf de Minister aan dat er een brede belangenafweging is gemaakt in het kader van het voorontwerp van het LVB op grond van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens. Deze leden vragen of de Minister deze belangenafweging kan delen, met daarbij specifiek uitgeschreven om welke belangen het precies gaat (mensenrechten, natuur, klimaat, gezondheid, milieu, dieren – ganzen worden nu vergast voor ruimte voor luchtvaart – etc.), welke stakeholders zijn betrokken en per stakeholder hoe vaak ze zijn gesproken, wat hun inbreng is geweest, hoe deze belangen precies zijn gewogen en hoe hij daarmee tot de 15% is gekomen.

25. Vraag:

Hoe is de ernstige staat van natuur (stikstofcrisis) en klimaat (het halen van wettelijke klimaatdoelen door Nederland en feit dat we achterlopen) in de belangenafweging meegenomen en gekwantificeerd?

Antwoord:

Het kabinet heeft gedurende de balanced approach-procedure steeds blij gegeven van een brede en zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Het resultaat van die belangenafweging is te lezen in de notificatie zoals deze op 4 september 2024 aan de Europese Commissie is aangeboden. Deze stukken zijn ook met de Kamer gedeeld. Daarbij is een afweging gemaakt tussen het economische belang van de luchthaven Schiphol enerzijds en het belang van omwonenden op een schone en gezonde leefomgeving anderzijds. Ook bij het bepalen van het geluidsdoel van 20% op het etmaal en 15% in de nacht heeft een belangenafweging plaatsgevonden. Het kabinet wil zo de belangen tussen omgeving, milieu, netwerkqualiteit en economie rond luchthaven Schiphol opnieuw met elkaar in balans brengen.

In de toekomst wil het kabinet blijvend kunnen sturen op milieunormen. De uitstoot van geluid moet van jaar tot jaar afnemen, zodat de negatieve effecten van de luchtvaart op de omgeving ook blijven dalen.

26. Vraag:

Kan de Minister de netto maatschappelijke baten en kosten (inclusief natuur, klimaat, milieu) delen van het scenario van de 15% reductie, en het scenario van 20% reductie en wat het met de brede maatschappelijke baten zou doen als we een hogere reductie zouden bewerkstelligen?

Antwoord:

Voor de balanced approach-procedure is geen maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgesteld. De Geluidsverordening schrijft voor dat de maatregelen beoordeeld moeten worden op kosteneffectiviteit, en dat de maatregelen in volgorde van de kosteneffectiviteit moeten worden genomen om de doelstellingen inzake de geluidsbepanking te verwezenlijken. De studie naar de kosteneffectiviteit van het maatregelenpakket is als bijlage bij het notificatiedocument voor de balanced approach-procedure openbaar gemaakt.³

27. Vraag:

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen ook hoe de Minister ertoe is gekomen dat 15% geluidsreductie voldoende gezondheidswinst gaat boeken voor omwonenden. Zijn hiervoor gezondheidsexperts geraadpleegd? Voor de gezondheidsproblemen rondom Tata Steel is de onafhankelijke Expertgroep Gezondheid IJmond opgericht, die adviezen geeft aan de overheid, zodat de overheid weet wat voldoende borging is voor de gezondheid. Is de Minister bereid om zo'n expertgroep voor luchtvaart op te richten? Is hij anders bereid simpelweg om experts op het gebied van gezondheid te laten vragen wat vanuit luchtvaartbeleid minstens nodig is om de gezondheid van omwonenden voldoende te beschermen (en dus welke reducties van wat daar precies bij horen)? Zo nee, waarom weigert de Minister de Kamer van alle benodigde informatie te voorzien op basis waarvan de Kamer echt goed afgewogen besluiten kan maken?

Antwoord:

De 15% geluidsreductie is de eerste fase binnen de doelstelling om uiteindelijk 20% geluidbelasting te reduceren. In de hoofdlijnenbrief Schiphol heeft het kabinet aangegeven dat, naast het doorlopen van de balanced approach-procedure, er verder wordt ingezet op een voortdurende vermindering van externe effecten, waaronder geluid.⁴

In de toekomst wil het kabinet niet meer sturen op een maximumaantal vliegtuigbewegingen, maar op milieunormen. De uitstoot van geluid moet van jaar tot jaar afnemen, zodat de negatieve effecten van de luchtvaart op de omgeving ook blijven dalen. Hiermee kunnen we de balans tussen Schiphol en de omgeving blijvend bewaken. En binnen deze kaders ontstaat er ook perspectief voor de luchtvaartsector. Bij de ontwikkeling van het nieuwe stelsel voor vliegtuiggeluid is een klankbordgroep waarin zowel de luchtvaartsector, als omwonenden en maatschappelijke organisaties zitting hebben.

28. Vraag:

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of het klopt dat de balanced approach in feite een motiveringsprocedure is waar goede onderbouwing en bewijslast van de lidstaat wordt gevraagd, maar

³ Kamerstukken II 2022/23 29 665, nr. 481

⁴ Kamerstukken II 2021/22 29 665, nr. 432

waaraan geen consequenties door de EC kunnen worden gehangen, als ze de motivering niet goed vindt. Moet een lidstaat het antwoord van de EC afwachten, voordat hij met de maatregelen aan de slag gaat, of kan hij al voordat het antwoord er is aan de slag (graag dit antwoord met verwijzing naar concrete tekst met regels hierover onderbouwen)?

Antwoord:

Artikel 8, derde lid, van verordening 598/2014 schrijft niet voor dat Nederland een antwoord van de Europese Commissie moet afwachten alvorens de exploitatiebeperking in te voeren. Dit is ook terug te lezen in artikel 1, tweede lid, van het besluit van de Europese Commissie. Na het informeren van de Europese Commissie over hoe Nederland voornemens is om te gaan met de door de Commissie geconstateerde punten, is de balanced approach-procedure zoals in de verordening voorgeschreven afgerond.

29. Vraag:

Kan de Minister reflecteren op het feit dat uitbreiding van het aantal slots, extra nachtvluchten of zelfs een eventuele opening van een nieuw vliegveld wel nationaal geregeld mag worden, terwijl eventuele afschalingen via een «balanced approach»-procedure geregeld moeten worden en ingewikkeld zouden zijn om terug te draaien? Hoe is deze situatie ontstaan? Moet er daarom niet extra zorgvuldig gekeken worden naar elke eventuele uitbreiding?

Antwoord:

Ook de ontwikkeling of groei van de luchtvaart in Nederland moet zorgvuldig gebeuren. En ook dan moeten alle betrokken belangen zorgvuldig worden gewogen. In de toekomst wil het kabinet niet meer sturen op een maximaal aantal vliegtuigbewegingen, maar op milieunormen. De uitstoot van geluid moet van jaar tot jaar afnemen, zodat de negatieve effecten van de luchtvaart op de omgeving ook blijven dalen. Hiermee kunnen we de balans tussen Schiphol en de omgeving blijvend bewaken. En binnen deze kaders ontstaat er ook perspectief voor de luchtvaartsector.

30. Vraag:

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie viel het op dat de EC geen opmerkingen heeft over het geluidsreductiedoel en het aantal vluchten. Zou het niet in de lijn der verwachting liggen dat de EC ook akkoord zou zijn gegaan met een ambitieuzer doel van geluidsreductie, waardoor fors minder omwonenden last zouden krijgen van het lawaai?

Zo ja, zou het dan niet in de lijn der verwachting liggen dat ze ook geen opmerkingen zou hebben over een echte vermindering van het aantal vluchten naar bijvoorbeeld 400.000 of 350.000 vluchten, omdat die reductie dan nodig is om dat ambitieuzere doel te halen?

Zo nee, waar baseert de Minister dat antwoord op?

Is het mogelijk om de EC te vragen om op papier te zetten wat ze zou vinden van verschillende krimpscenario's waarin de gezondheid van omwonenden en hun leefomgeving beter beschermd worden?

Op deze manier zou het gesprek in Nederland met meer informatie kunnen worden gevoerd. Kan hij dit verzoek aan de EC voorleggen en hierover aan de Kamer terugkoppelen?

Antwoord:

Volgens de Europese Verordening 598/2014 staat het lidstaten vrij om zelf een geluidsdoel vast te stellen. In de hoofdlijnenbrief Schiphol die op 24 juni 2022 aan de Kamer is gestuurd en de daarop volgende voortgangsbrieven is de Kamer geïnformeerd over de belangenafweging die ten grondslag lag aan het maatregelenpakket waarover de Europese Commissie nu een besluit heeft genomen. Maatregelen die volgen uit elk ander geluidsdoel zullen volgens artikel 5 paragraaf 3 van de Verordening worden getoetst door Europese Commissie, waarbij het uitgangspunt is dat eerst alle alternatieve maatregelen onderzocht moeten worden alvorens wordt overgegaan tot een capaciteitsreductie. Het kabinet zet nu in op het vastleggen van de uitkomsten van de balanced approach-procedure. Het ligt niet voor de hand om andere krimpscenario's in beschouwing te nemen en deze voor te leggen aan de Europese Commissie.

31. Vraag:

Hoe gaat de Minister reageren op de reactie van de EC? Kan hij toezeggen dat hij zijn reactie eerst met de Kamer bespreekt, voordat hij deze naar de EC stuurt?

Antwoord:

In antwoord op gelijklopende vragen van de leden van de VVD-fractie is ingegaan op de inhoudelijke punten die de Europese Commissie in haar besluit heeft aangestipt. Om te voldoen aan de uitspraak van de rechter in de zaak van de stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder, dienen de resultaten van de balanced approach-procedure zo snel mogelijk te worden geïmplementeerd en vastgelegd. Om per november 2025 het maximaal aantal vliegtuigbewegingen te kunnen vastleggen, is een versnelde wijziging van het LVB nodig. Hiervoor geldt een krap tijdspad. Om dit tijdspad te halen, wordt op 3 april de voordracht voor de Raad van State in procedure gebracht richting het Kabinet van de Koning.

32. Vraag:

Kunnen deze leden ervan uitgaan, ook gezien de rechterlijke uitspraak dat omwonenden jarenlang niet voldoende beschermd zijn, dat de Minister het (al afgezwakte) voorstel niet verder afzwakt?

Antwoord:

Het is nog steeds de ambitie om het genotificeerde maatregelenpakket per 1 november 2025 ongewijzigd in werking te laten treden.

33. Vraag:

Staat er in Europa een moment gepland om de huidige «balanced approach»-procedure, die uit 2014 stamt, te herzien? Zo ja, wanneer? Zo nee, is de Minister bereid om aan te geven dat Nederland graag een herziening wil? En als de Minister het antwoord hierop niet weet, wil hij dit dan in Europa navragen?

Antwoord:

Bij het ministerie is geen voornemen van een wijziging van de Verordening bekend. Wel wordt bij herziening van andere verordeningen, zoals de luchtdienstenverordening en de slotverordening, gekeken naar hoe deze verordeningen beter aan kunnen sluiten bij de balanced approach-Verordening. Bij deze herzieningen zal meegewogen worden of er aanleiding is om ook de balanced approach-Verordening te herzien.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van JA21

34. Vraag:

Het lid van de JA21-fractie vraagt de Minister of verdere krimp nog noodzakelijk is om de geluidsdoelstellingen te behalen, als de vlootvernieuwing vanaf november 2024 wordt meegenomen, zoals de EC verzoekt in haar besluit van 5 maart.

Indien verdere krimp toch nodig blijkt, op welke omvang komt de Minister dan uit? Is hiervoor een berekening gemaakt? Zo ja, is de Minister bereid deze berekeningen met de Kamer te delen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

De Europese Commissie doet niet het verzoek om vanaf november 2024 autonome ontwikkelingen ook mee te nemen, dus dit leidt daarom ook niet tot een wijziging van het voorliggende pakket, voor de invulling van de eerste 15%.

Het bepalen van het doel is aan de lidstaat, en conform de balanced approach-procedure is vervolgens gekeken naar maatregelen binnen alle categorieën van de balanced approach-procedure om invulling aan deze doelstelling te geven.

35. Vraag:

Waarom wordt vastgehouden aan de reductie tot 478.000 vliegtuigbewegingen, terwijl uit het besluit van de EC van 5 maart blijkt dat capaciteitsbeperkingen binnen de balanced approach alleen zijn toegestaan wanneer alle andere geluidsreducerende maatregelen volledig zijn benut?

Antwoord:

Het klopt niet dat er niet gekeken is naar meer of aanvullende operationele maatregelen. Nadrukkelijk is ook gekeken of met de nieuwe invoeringsdatum van november 2025 operationele procedures aan de voorwaarden van de selectiecriteria konden voldoen. Die beoordeling heeft er niet toe geleid dat het maatregelenpakket ook kon worden aangevuld met operationele procedures. Er waren namelijk geen procedurele maatregelen die uiterlijk per november 2025 geïmplementeerd konden worden. Zoals de Europese Commissie ook onderschrijft is het aanpassen van huidige en opzetten van nieuwe procedures vaak een langdurig traject, dat in dit geval niet voor de uiterlijke datum van november 2025 afgerond kan worden.

36. Vraag:

Houdt de Minister rekening met juridische procedures of tegenmaatregelen van andere landen, aangezien de EC stelt dat bepaalde elementen onvoldoende zijn meegenomen in de balanced approach?

Antwoord:

Het nemen van tegenmaatregelen kan nooit helemaal worden uitgesloten. Met het door het kabinet vastgestelde maatregelenpakket is er echter sprake van een beperkte capaciteitsbeperking naar 478.000 vliegtuigbewegingen.

De slotcoördinator heeft een plan voorgelegd waarmee het niet alloceren van slots waar historische aanspraken op zijn niet nodig zal zijn om tot de vereiste reductie te komen. Dit plan verkleint het risico op tegenmaatregelen, omdat de impact van het besluit op de operationele mogelijkheden van luchtvaartmaatschappijen hiermee gereduceerd wordt.

Omdat andere landen zorgen hebben geuit voor precedentwerking van reducties, zijn tegenmaatregelen, ook bij een volledig correct doorlopen procedure niet in het geheel uit te sluiten. Dit is onderdeel geweest van de afwegingen om tot dit besluit te komen.

37. Vraag:

Hoe borgt de Minister dat, indien de geluidsdoelen strenger uitvallen dan nodig en de krimp onnodig groot blijkt, de capaciteit snel kan worden hersteld? Op welke manier voorkomt de Minister hiermee mogelijke tegenmaatregelen van andere landen?

Antwoord:

Zoals toegezegd wordt de Kamer voor de zomer geïnformeerd over het plan voor de invulling van de resterende percentages geluidsreductie tot -20% en de bijhorende monitoring. Daarin zal worden opgenomen hoe wordt gekeken naar de volgende fase.

Daarnaast heeft de slotcoördinator een plan voorgelegd waarmee het niet alloceren van slots waar historische aanspraken op zijn niet nodig zal zijn om tot de vereiste reductie te komen, zonder dat de limiet van 478.000 bewegingen overschreden zal worden. Dit kan, omdat een slot niet altijd resulteert in een daadwerkelijke beweging. Omdat volgens het plan van de slotcoördinator alle historische slots gealloceerd kunnen worden, kan, indien noodzakelijk, ook snel overgegaan worden tot de huidige geldende situatie.