

Vergaderjaar 2024–2025

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 1193

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 december 2024

Op 6 november 2024 heeft u verzocht om te reageren op twee brieven van Stichting Natuur en Milieu¹. Met deze brief ontvangt u de reactie op de twee brieven.

De brieven gaan over een petitieaanbieding op 22 oktober 2024 en het commissiedebat Luchtvaart op 24 oktober 2024. In de eerste brief verwijst Stichting Natuur en Milieu naar het manifest luchtvaart, dat zij op 14 oktober aan mij hebben aangeboden. Ik heb dit manifest persoonlijk in ontvangst genomen en heb daarop een goed gesprek gehad met de stichting Natuur en Milieu.

De tweede brief gaat over een aantal aspecten van het luchtvaartbeleid: besluit Schiphol en het normenstelsel; Lelystad Airport; de vliegbelasting; en de invoering van Europese brandstofregels. De tweede brief is mede namens Greenpeace, Milieudefensie en Milieufederatie Noord-Holland verstuurd. Hieronder vindt u de reactie op de genoemde aspecten.

Besluit Schiphol en normenstelsel

Schiphol vervult een belangrijke rol voor Nederland, zowel voor de economie als voor de bereikbaarheid. De gedoogsituatie van de geluidsgrenzen die nu bestaat heeft te lang geduurd. Daarom heeft het kabinet in het regeerprogramma afgesproken dat de rechtsbescherming voor omwonenden moet worden hersteld, met behoud van de netwerkwaliteit van Schiphol. Ook is afgesproken de geluidhinder rond Schiphol aan te pakken. In het Actieplan Omgevingslawaaï Schiphol (2024–2029) is het geluidsdoel vastgelegd. Het doel blijft voor dit kabinet ongewijzigd: 20% minder gehinderden op het etmaal en 15% minder slaapverstoorden in de nacht.

¹ 2024Z16421/2024D42324

Om zo snel mogelijk de regelgeving weer op orde te krijgen en de geluidbelasting te verlagen, werkt het kabinet door aan de Europese *balanced approach*-procedure, die momenteel wordt doorlopen. Hiervoor is op 4 september jl. het aangepaste maatregelenpakket genotificeerd bij de Europese Commissie. Maatregelen die hierin zijn opgenomen zijn tariefdifferentiatie, additionele vlootvernieuwing, het weren van lawaaige toestellen in de nacht, een maximaal aantal nachtvluchten (27.000) en een maximaal aantal vluchten per etmaal.

Het kabinet heeft, na een nieuwe afweging van belangen en gelet op de resultaten van de berekeningen, ervoor gekozen om in de eerste fase 15% van het totale geluidsdoel in te vullen². Het maximaal aantal vliegtuigbewegingen komt dan uit op 478.000. Het kabinet streeft ernaar om het geluidsdoel van 20% zo snel mogelijk te realiseren. De resultaten van de *balanced approach*-procedure zullen in wet- en regelgeving worden vastgelegd.

Met dit besluit wordt een eerste stap gezet om de geluidbelasting rond Schiphol terug te dringen, en de rechtsbescherming voor omwonenden te herstellen. Tegelijkertijd hebben we oog voor het economische belang van Schiphol voor Nederland. Hiermee zoeken we een goede balans tussen deze verschillende belangen.

Het kabinet wil dat er in de toekomst gestuurd kan worden op milieunormen, zodat de negatieve externe effecten van de luchtvaart (geluid, CO₂ en andere emissies) steeds verder afnemen. Voor de luchtvaart ontstaat dan op de langere termijn groeirimte als vliegtuigen stiller en schoner worden, onder andere met innovatie van vliegtuigen en vliegtuigbrandstoffen, waaronder SAF (biogene en synthetische brandstof) en waterstof. Hiertoe werkt het Ministerie van IenW aan een normenstelsel. De uitwerking van het normenstelsel zal nog een aantal jaar in beslag nemen.

Lelystad Airport

Het kabinet zal in 2025 een besluit nemen over het toestaan van groot handelsverkeer op Lelystad Airport. In het kader van zorgvuldige besluitvorming worden alle belangen meegewogen. Voor dit besluit geëffectueerd kan worden, zullen er nog meerdere stappen moeten worden gezet. Als eerste zal er een natuurvergunning moeten zijn verleend door het bevoegd gezag (het Ministerie van LNV). Die aanvraag van Lelystad Airport loopt.

Daarnaast wordt het milieueffectrapport (MER) door de luchthaven geactualiseerd. In de actualisatie van het MER wordt duidelijk wat de brede milieueffecten zijn, waaronder geluid en uitstoot. Onderdeel van het MER is ook het voorstel van Lelystad Airport om het routedeel Lemelerveld–Zwolle te schrappen. Daarmee kan het laatste deel van de «laagvliegroutes» worden opgelost en op alle vertrek- en naderingsroutes ongehinderd geklommen en gedaald worden. Lelystad Airport brengt de geluidseffecten hiervan in beeld in het MER, waarna over de oplossing besloten wordt.

Over de kosten en opbrengsten van Lelystad Airport bij 10.000 vliegbewegingen is de Tweede Kamer op 12 december jl. geïnformeerd³. In eerdere maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) is onder meer gekeken naar de directe effecten van Lelystad Airport zoals investeringen en bedrijfseconomische effecten. Deze MKBA's laten zien dat Lelystad Airport

² Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 523

³ Kamerstukken II 2024/25, 31 936, nr. 1180

in positieve zin bijdraagt aan de brede welvaart van Nederland. Er is o.a. ook gekeken naar externe en indirecte effecten op de omgeving: zoals geluid, emissies, externe veiligheid en werkgelegenheid. Deze aspecten komen ook terug in de MER en worden in de besluitvorming meegenomen.

Zodra er zicht is op een definitieve planning van o.a. de actualisatie van het MER en de wijziging van het luchthavenbesluit, wordt de Kamer geïnformeerd over de besluitvormingsstappen.

Vliegbelasting

In het hoofdlijnenakkoord is afgesproken om de vliegbelasting per 1 januari 2027 te differentiëren naar afstand. Deze maatregel heeft als doel om de hogere uitstoot van lange afstandsvluchten zwaarder te belasten en zal een budgettaire opbrengst genereren van 248 miljoen euro per jaar. Hiermee kunnen we de externe kosten van vliegen beter beprijzen. De Ministeries van Financiën en IenW hebben een onderzoeksbureau de opdracht gegeven om verschillende vormen van differentiatie door te rekenen, waaronder een variant met een laag tarief voor transferpassagiers. Hierbij worden de effecten op onder andere de netwerkqualiteit en de hubfunctie van Schiphol, emissies, werkgelegenheid en het vestigingsklimaat onderzocht. In het tweede kwartaal van 2025 zal de Kamer worden geïnformeerd over de resultaten van dit onderzoek.

Invoering Europese brandstofregels voor de Nederlandse luchtvaart

Het kabinet wil dat alle sectoren een bijdrage leveren aan de verduurzaming en hieraan meebetalen. Daarom krijgt elke vervoerssector een eigen jaarverplichting in het nieuwe systeem Energie Vervoer. Dit nieuwe systeem volgt uit de implementatie van de Europese richtlijn voor hernieuwbare energie (RED III).

In het bepalen van de hoogtes van de verplichtingen moet rekening worden gehouden met andere Europese wetgeving die op deze sectoren van toepassing is, waaronder ReFuelEU Aviation. ReFuelEU staat als verordening boven nationale wetgeving voor de implementatie van de RED III. De verordening staat het lidstaten niet toe om op nationaal niveau hogere bijmengverplichtingen voor de luchtvaart in te stellen. Dit geldt ook voor indirecte bijmengverplichtingen, zoals de jaarverplichting voor de RED III. Een hogere verplichting dan ReFuelEU leidt in feite tot een aanvullende nationale verplichting op brandstofleveranciers, ook als hierbij verhandelbare eenheden gekocht kunnen worden van andere sectoren.

Daarnaast is niet elke vervoerssector hetzelfde. Het is geen gegeven dat iedere modaliteit precies evenveel duurzame energie zou kunnen en moeten gebruiken. Er zijn nog weinig duurzame brandstoffen voor de luchtvaart op de markt, vergeleken met bijvoorbeeld biodiesel.

Begin november 2024 is de internetconsultatie voor de wijziging van het Besluit energie vervoer geopend. In 2025 zullen de wijzigingen van de Wet milieubeheer en het Besluit energie vervoer aan de Kamer worden voorgelegd.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener