

Vergaderjaar 2024–2025

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 1201**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 februari 2025

Op 4 december jl. heeft de vaste Kamercommissie van Infrastructuur en Waterstaat om een reactie verzocht op een ontvangen brief van dhr. F.T. Met deze brief reageer ik op de brief en de daarin geuite zorgen over de luchtvaart en de wens voor een Nationaal Luchtvaartakkoord.

Het kabinet heeft begrip voor zorgen die er in de samenleving leven rondom luchtvaart. De samenleving stelt de laatste jaren meer eisen aan de luchtvaart met betrekking tot duurzaamheid (vooral het beperken van CO<sub>2</sub> en stikstof-uitstoot) en de leefomgeving (zoals het beperken van geluidhinder). De afzender van de brief vraagt om een Nationaal Luchtvaartakkoord waarbij er zowel ruimte is voor welvaart, welzijn als het klimaat van Nederland. Een balans is daarin van belang. Luchtvaart draagt enerzijds met een goede internationale bereikbaarheid bij aan onze welvaart en welzijn. Anderzijds weten we dat de luchtvaart negatieve externe effecten heeft en voor omwonenden overlast veroorzaakt. Het kabinet wil die nadelige gevolgen terugdringen, zoals door het verminderen van de geluidhinder. In de Luchtvaartnota 2020–2050 is koers gezet om meer de balans tussen alle belangen te bereiken. De Uitvoeringsagenda van de Luchtvaartnota geeft inzicht in welke acties de rijksoverheid onderneemt om uitvoering te geven aan die koers. Bij de uitvoering van de acties worden belanghebbenden betrokken, passend bij hun rol, verantwoordelijkheid en belang. Het kabinet zet dus actief in op het creëren van een balans tussen welvaart, welzijn en het klimaat en de leefomgeving. Een Nationaal Luchtvaartakkoord voegt vooralsnog weinig toe aan deze aanpak.

In de ontvangen brief worden vervolgens meerdere inhoudelijke vragen gesteld. Hieronder treft u per thema een reactie.

## *Groei/krimp Schiphol*

In de brief wordt gesteld dat het kabinetsbeleid is dat Schiphol moet groeien. Dit standpunt wordt niet herkend. Zoals gezegd is het kabinet op zoek naar een balans. Zie hiervoor de brief die recentelijk aan de Tweede Kamer is gestuurd over de balanced-approachprocedure voor Schiphol van 6 december 2024<sup>1</sup>.

### *Internationale bereikbaarheid*

Er zijn vragen gesteld over markttoegang. Het uitgangspunt van markttoegang voor luchtvaartmaatschappijen is gebaseerd op wederkerigheid; als een door Nederland aangewezen luchtvaartmaatschappij toegang wil tot de luchtvaartmarkt van een andere staat, dan zal deze staat ook toegang tot Nederland willen voor de eigen luchtvaartmaatschappijen. Als Nederland luchtvaartmaatschappijen uit andere staten zou weigeren, dan zouden deze staten op hun beurt de door Nederland aangewezen luchtvaartmaatschappijen markttoegang ontzeggen.

De Staat voert als aandeelhouder uiteraard gesprekken met staatsdeelnames KLM, Air France KLM en Schiphol. Dat gaat vooral over de continuïteit en bedrijfsmatige kant van de organisatie. De aandeelhouder bemoeit zich niet met de dagelijkse gang van zaken. Het dagelijks bestuur van Schiphol en KLM wordt gevoerd door de directie, de raad van commissarissen houdt hierop toezicht. Beleidsmatig voert onder andere het Ministerie van IenW gesprekken over duurzaamheid, leefbaarheid en winstgevendheid.

In antwoord op de tweede vraag over de hub-vluchten is het uitgangspunt dat met vluchten die weinig zouden bijdragen aan de economie, vluchten worden bedoeld die vooral overstappers (transferpassagiers) betreft. Juist transferpassagiers maken Schiphol tot een belangrijke hub, wat zorgt voor meer directe verbindingen naar economische bestemmingen met hogere frequenties. Transferpassagiers genereren dus meerwaarde voor – vaak Nederlandse – passagiers die hun reis op Schiphol beginnen (origin-destination (OD) passagiers). OD passagiers profiteren immers van een veelheid aan directe verbindingen die er zonder transferpassagiers niet zouden zijn. Indien het transferverkeer significant zou afnemen, zal dit de kwaliteit van het netwerk op Schiphol aantasten in termen van frequenties en het aantal directe bestemmingen. Binnen de EU-slotregelgeving, die geen onderscheid toestaat, is zeer beperkt ruimte om voorrang te verlenen aan een bepaald type vluchten.

### *Lelystad Airport*

Er wordt in de brief ook gevraagd naar de aanpak ten aanzien van Lelystad Airport. In het regeerprogramma is opgenomen dat besluitvorming over de opening van Lelystad Airport voor de commerciële burgerluchtvaart in 2025 plaatsvindt. Hierop kan niet vooruitgelopen worden.

### *Luchtruimherziening*

De afzender van de brief vraagt zich ook af wat de gevolgen zijn van toekomstige wijzigingen in het Nederlandse luchtruim, zoals de nieuwe indeling van het luchtruim (waar met de zgn. «vierde route» indirect aan gerefereerd wordt). Het programma Luchtruimherziening van het Ministerie van IenW werkt aan deze nieuwe indeling van het Nederlandse luchtruim. Het programma Luchtruimherziening gaat over hoe en waar er

<sup>1</sup> Tweede Kamer vergaderjaar 2024–2025, Kamerstuk 29 665, nr. 523

gevlogen kan gaan worden. Niet over hoeveel vliegtuigen er vliegen. Met de nieuwe indeling van het luchtruim wordt het oefengebied in het noordelijk deel van het Nederlands luchtruim uitgebreid waardoor ruimte ontstaat voor Defensie (Koninklijke Luchtmacht). Tegelijkertijd beoogt de nieuwe indeling van het luchtruim minder omvliegen dan in de huidige situatie en minder uitstoot van schadelijke stoffen per vliegtuigbeweging. Dit is in lijn met de doelstellingen van het Europese programma Single European Sky. Begin 2025 wordt het eerste conceptontwerp van de nieuwe indeling van het luchtruim (Schetsontwerp) gepubliceerd. De nieuwe indeling is daarnaast toekomstbestendig voor projecten die de leefomgevingskwaliteit rondom luchthavens verbeteren (hoger naderen per luchthaven).

Over de voortgang van het programma Luchtruimherziening is de Tweede Kamer op 20 december jl. geïnformeerd<sup>2</sup>. Die brief bevat meer informatie over het voorziene proces en wanneer er meer duidelijkheid komt over de inhoudelijke plannen, zoals het al dan niet realiseren van een 4<sup>e</sup> naderingspunt.

### *Geluid*

Ook worden in de brief twee vragen gesteld over het thema geluid. Er wordt voorgesteld om het vliegverkeer meer te spreiden over zowel stad als platteland. In Nederland is sprake van een beperkt luchtruim boven een dichtbevolkt land. Dit levert een dilemma op bij het ontwerpproces van routes voor vliegverkeer. Namelijk, het zal niet altijd mogelijk zijn om vertrek- en naderingsroutes vrij van woonkernen of natuur te leggen. De Luchtvaartnota 2020–2050 kiest voor bundeling van naderend vliegverkeer. Bundeling beperkt het gebied waarover vliegverkeer een luchthaven nadert. Dat betekent dat concentratie van de geluidbelasting de voorkeur krijgt boven spreiding van geluid over een groter gebied. De Luchtvaartnota stelt dat het de voorkeur heeft om naderend en vertrekkend luchtverkeer onder de 6.000 voet (circa 1.800 meter) zoveel mogelijk af te handelen via routes die rekening houden met geluidbelasting op de grond. In de volgende opsomming staan gebieden naar prioriteit geordend van weinig tot maximaal te ontzien wat betreft geluidbelasting en verstoring op de grond:

1. Grote wateroppervlakten (Noordzee, IJsselmeergebied);
2. Industriële gebieden met weinig bewoning (en geen risicovolle complexen);
3. Relatief dunbevolkte, rurale gebieden (agrarisch);
4. Natuurgebieden zonder bijzondere status (geen Natura 2000-gebieden);
5. Natura 2000-gebieden;
6. Aangewezen stiltegebieden (op grond van de Nationale Omgevingsvisie voor de inrichting van Nederland (NOVI) of provinciale omgevingsvisies);
7. Stedelijke gebieden (woonkernen).

De Luchtvaartnota kiest er daarnaast voor om boven de 6.000 voet in te zetten op de meest directe (kortste) routes vanwege het beperken van CO<sub>2</sub>-uitstoot. Zoals hierboven geschetst wordt er nog gewerkt aan de nieuwe indeling van het luchtruim en projecten om de leefomgevingskwaliteit rondom de luchthavens te verbeteren. Hoe hier invulling aan wordt gegeven valt terug te lezen in de Kamerbrief van 20 december jl.<sup>3</sup>.

Tot slot vraagt de briefschrijver zich af waarom er wordt gesteld dat vliegtuigen stiller worden terwijl het verschil niet hoorbaar is voor een

<sup>2</sup> Tweede Kamer vergaderjaar 2024–2025, Kamerstuk 31 936, nr. 1197

<sup>3</sup> Tweede Kamer vergaderjaar 2024–2025, Kamerstuk 31 936, nr. 1197

mens. Vlootvernieuwing vindt plaats voor de gehele vlootmix, en in de meeste gevallen zijn de verschillen in geluidniveaus tussen oude en nieuwe toestellen groot genoeg om waarneembaar te zijn. Uit bijvoorbeeld cijfers van het BAS ([https://bezoekbas.nl/wp-content/uploads/2023/04/BAS\\_Jaarrapportage\\_2023\\_DEF12042024.pdf](https://bezoekbas.nl/wp-content/uploads/2023/04/BAS_Jaarrapportage_2023_DEF12042024.pdf), pagina 29) blijkt dat de hinderbeleving sterk afhankelijk is van het vliegtuigtype. De vliegtuigtypes die op Schiphol voor de meeste meldingen over hinder zorgen, worden vervangen door stillere toestellen. Voor de vervangende toestellen is het relatieve aantal meldingen substantieel lager. Dit is een indicatie dat van vlootvernieuwing een positief effect op de hinderbeleving mag worden verwacht.

Het kabinet erkent de genoemde zorgen en blijft zich inzetten voor een balans tussen alle publieke belangen rondom luchtvaart.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
B. Madlener