

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

334

Vragen van het lid **De Hoop** (GroenLinks-PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het beperken van de beloofde krimp van Schiphol* (ingezonden 26 september 2024).

Antwoord van Minister **Madlener** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 21 oktober 2024).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het interview met dhr. Brouns (cfo van KLM) in Het Financieele Dagblad?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat zijn de consequenties van de latere levering van de nieuwe toestellen voor de geluidsproductieplafonds van Schiphol, bij een verder ongewijzigde operatie? Deelt u de mening dat de consequentie van achterblijvende resultaten op de hinderbeperkende maatregelen moet zijn dat er minder vluchten worden toegestaan?

Antwoord 2

In de brief van 4 september is de Kamer geïnformeerd dat er bindende afspraken gemaakt zullen worden met de KLM Groep en Schiphol, zodat zij zich committeren aan hun inzet om het geluidsdoel te behalen². Er wordt momenteel overleg gevoerd over de inhoud en naleving van de afspraken. Zoals ook in de Kamerbrief van 4 september gedeeld kan het niet halen van het geluidsdoel in het uiterste geval betekenen dat er een nieuwe balanced approach-procedure moet worden gestart om te borgen dat het geluidsdoel alsnog wordt gehaald.

¹ Het Financieele Dagblad, 10 september 2024 («Bij de nieuwe ceo van Schiphol voelen we ons meer gehoord» (fd.nl))

² Kamerstukken II 2023/24, 29 665, nr. 517

Vraag 3

Hoeveel meer geluidsbelasting dan wel latere reductie van geluidsbelasting in afwachting van nieuwe toestellen, is volgens u aanvaardbaar? Is het wederom gedogen van overschrijdingen in afwachting van stillere toestellen in de toekomst in lijn met de uitspraak van de rechter en in lijn met de passage in het regeerprogramma over herstel van de rechtspositie van omwonenden?

Antwoord 3

Gedogen van overschrijdingen is niet aan de orde. Het maatregelenpakket inclusief capaciteitsreductie, zoals op 4 september aanvullend genotificeerd bij de Europese Commissie, gaat uit van een totaal doelbereik van 17% in november 2025. Het maximaal aantal vliegtuigbewegingen dat onderdeel uitmaakt van dat maatregelenpakket, wordt vastgelegd in een Luchthavenverkeerbesluit (LVB). Hier wordt vervolgens op gehandhaafd.

Daarnaast worden er afspraken gemaakt met de KLM groep en met Schiphol over de maatregelen die zij hebben toegezegd te zullen uitvoeren. De afspraken die momenteel worden gemaakt zijn dus ook gericht op de inzet van de KLM Groep en Schiphol om hun aandeel van deze gehele 17% te halen. Er vindt momenteel overleg plaats over de inhoud en naleving van de afspraken. Als de eerdere toezeggingen niet worden nageleefd, behoort sanctionering tot de opties.

Ook heeft het kabinet besloten om het daadwerkelijke effect van het maatregelenpakket een jaar te monitoren. Dit kan gevolgen hebben voor het resterende percentage van het geluidsdoel. Daarna wordt besloten welke verdere stappen gezet moeten worden. Zoals gezegd kan dit betekenen dat er een nieuwe balanced approach-procedure moet worden gestart om te borgen dat het geluidsdoel wordt gehaald.

Vraag 4 en 5

Kunt u aangeven bij welke partij het risico behoort te liggen als een leverancier nieuwe toestellen te laat levert met een hogere geluidsbelasting voor de omwonenden als gevolg? Bent u het ermee eens dat het risico en de gevolgen van het risico van late leveringen door Airbus niet bij de omwonenden van Schiphol neergelegd kunnen worden?

Deelt u de mening dat het hier gaat om een maatregel die door de luchtvaartsector zelf is ingebracht in de balanced approach en dat uitgestelde levering een bedrijfsrisico is dat hoort het runnen van een luchtvaartmaatschappij?

Antwoord 4 en 5

Er worden afspraken gemaakt met de KLM Groep over de maatregel additionele vlootvernieuwing. Onderdeel van de gesprekken met de KLM Groep betreft de vraag wat moet worden gedaan als de geplande vlootvernieuwing zoals meegenomen in de berekeningen vertraagd plaatsvindt en het beoogde doelbereik van 17% in november 2025 daarmee niet behaald kan worden.

Middels de brief d.d. 3 september onderschrijft KLM deze verantwoordelijkheid specifiek ten aanzien van de maatregel vlootvernieuwing en de inzet van stillere toestellen in de nacht³. KLM heeft daarbij toegezegd dat wanneer onverhoopt blijkt dat het gestelde geluidsdoel in de praktijk niet wordt gehaald, omdat de KLM maatregelen onvoldoende reductie van de geluidsbelasting realiseren, zij bereid zijn voor het KLM deel aanvullende maatregelen te treffen in lijn met het nog op te stellen convenant. De gesprekken voor het vastleggen van dit convenant zijn momenteel nog gaande. Op deze manier wordt het risico van het behalen van het geluidsdoel met deze convenanten bij de sector belegd en wordt voor omwonenden de garantie geboden dat het geluidsdoel van 17% wordt behaald.

Vraag 6

Kan KLM en/of Schiphol gekort worden in het aantal vluchten om zo toch onder de afgesproken geluidsplafonds te blijven?

³ Afschrift brief KLM Monitoring, 3 september 2024

Antwoord 6

De capaciteit van Schiphol wordt vastgesteld door de luchthavenexploitant. Schiphol dient met het wettelijk nationaal en Europees kader rekening te houden bij het vaststellen van de beschikbare capaciteit. Bij het opstellen van de beschikbare capaciteit moet de luchthavenexploitant onder andere rekening houden met milieufactoren, waaronder de grenswaarden voor geluid. Na implementatie van de maatregelen in het LVB, zal de Inspectie Leefomgeving en Transport het LVB handhaven. Het niet behalen van het totaal gestelde geluidsdoel kan ultiem leiden tot een nieuwe balanced approach procedure, eventueel met een impact op de maximale capaciteit van de luchtvaartmaatschappijen op Schiphol.

Vraag 7 en 8

Hoe gaat u beoordelen of een toestel valt onder de autonome of onder de bovengemiddeld snelle vlootvernieuwing?

Kunt u aangeven voor welke perioden er bovengemiddelde en ondergemiddelde vlootvernieuwing wordt verwacht? Op welke wijze gaat u in de balanced approach én in het Actieplan omgevingslawaaai Schiphol 2024–2029 om met perioden van ondergemiddeld langzame vlootvernieuwing?

Antwoord 7 en 8

Er is gedetailleerd gekeken naar de vlootvernieuwing van de KLM Groep voor de komende periode. Met deze informatie is gerekend. Vervolgens is gekeken welk aandeel van de vlootvernieuwing aanvullend wordt doorgevoerd door KLM, bovenop de vlootvernieuwing die sowieso al wordt verwacht. Vervolgens is voor de maatregel additionele vlootvernieuwing alleen gerekend met de vlootvernieuwing die KLM extra doorvoert de komende periode. De maatregel additionele vlootvernieuwing zoals onderdeel van het pakket gaat uit van de geplande additionele vlootvernieuwing tot en met de implementatiedatum van november 2025. In november 2025 zal daarom inzichtelijk zijn welk aandeel van de geplande vlootvernieuwing op dat moment geleverd is of waar vervangende maatregelen nodig zijn om het beoogde totale geluidsdoel van 17% te behalen.

Vraag 9

Welke consequenties zijn er verbonden aan het niet, te laat of onvoldoende nakomen of minder effectief blijken van maatregelen die de sector moet uitvoeren?

Antwoord 9

De gesprekken over de inhoud en naleving van de afspraken met betrekking tot het commitment van de KLM Groep en Schiphol zijn momenteel nog gaande. Zodra de uitkomst van deze gesprekken vast staat, wordt de Kamer hierover geïnformeerd.

Vraag 10

Klopt het dat u convenanten gaat sluiten met KLM? Hoe gaat u de convenanten handhaven? Bent u bekend met de rapporten van voormalig staatsagent dhr. Kremers waarin hij laat zien dat KLM veel voorwaarden niet heeft nageleefd die aan het gerichte corona-steunpakket waren verbonden?

Antwoord 10

Zoals hierboven ook uit de antwoorden blijkt klopt het er convenanten worden gesloten met de KLM Groep en Schiphol. Daarnaast zijn de rapporten van voormalig staatsagent dhr. Kremers bekend. Zoals ook in de Kamerbrief van 4 september jl. gecommuniceerd, is het maatregelenpakket niet vrijblijvend. Daarom is het belangrijk dat hier duidelijke en bindende afspraken over worden gemaakt met de sectorpartijen.

Vraag 11

Bent u bereid om deze schriftelijke vragen te beantwoorden voor het commissiedebat Luchtvaart op 24 oktober 2024?

Antwoord 11

Ja.