

Vergaderjaar 2024–2025

29 665

## Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 559

### BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 mei 2025

Binnen het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol wordt gewerkt aan de balans tussen het belang van een internationale luchthaven en de kwaliteit van de leefomgeving, specifiek voor omwonenden. De inzet, zoals opgenomen in het regeerprogramma, is gericht op het op orde brengen van de rechtsbescherming van omwonenden (geluidsbelasting) en de regelgeving met behoud van de netwerkkwaliteit van Schiphol.<sup>1</sup> De Kamer wordt periodiek geïnformeerd over de voortgang van het Programma, onder andere middels de periodieke voortgangsbrief.<sup>2</sup> Hierbij ontvangt uw Kamer de tiende voortgangsbrief met een stand van zaken binnen een aantal van de verschillende trajecten.

#### Wijziging Luchthavenverkeerbesluit

Het kabinet heeft zich tot doel gesteld om de geluidhinder rond Schiphol met 20 procent te laten afnemen. Daartoe is door het kabinet de balanced approach-procedure doorlopen. Op 2 april is de Kamer geïnformeerd over de afronding van de procedure.<sup>3</sup> Hiermee kan het kabinet verder met de implementatie van de maatregelen, waaronder de wijziging van het LVB die nodig is om de rechtspositie van omwonenden te herstellen.

Op 6 december jl. is de Kamer geïnformeerd dat de algehele wijziging van het LVB niet op tijd gereed is om de maximumaantallen vliegtuigbewegingen uit de balanced approach-procedure (478.000, waarvan 27.000 voor de nacht) mee te nemen in de capaciteitsdeclaratie voor het winterseizoen van Schiphol.<sup>4</sup> Het kabinet wil echter vasthouden aan de implementatie van de maatregelen van het balanced approach-

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2024/25, 36 471, nr. 96.

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2022/23, 29 665, nrs. 426, 437, 450, 471, 486, 489, 496, 514 en 519.

<sup>3</sup> Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 539.

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 523.

maatregelenpakket per november 2025 en heeft daarom besloten om de maximaantallen vast te leggen in een versnelde wijziging van het LVB.

Op 7 mei 2025 is de versnelde wijziging van het LVB gepubliceerd in het Staatsblad.<sup>5</sup> In deze versnelde wijziging is het maximaal aantal vliegtuigbewegingen vastgelegd dat uit de balanced approach-procedure is gekomen. Hierover bent u op 7 mei bij Kamerbrief geïnformeerd.<sup>6</sup> In dezelfde Kamerbrief bent u ook geïnformeerd over de beleidswijziging die het kabinet heeft doorgevoerd ten aanzien van de invulling van het resterende percentage van het geluidsdoel, opgeroepen door de aangenomen motie van het lid Peter de Groot.<sup>7</sup> Korthedshalve verwijs ik naar deze brief.

Ondertussen wordt onverminderd doorgewerkt aan de algehele wijziging van het LVB om de rechtpositie van omwonenden, ook voor hen die verder wonen van de luchthaven, te herstellen. In de algehele wijziging van het LVB worden onder meer extra handhavingpunten opgenomen in een groter gebied rondom de luchthaven (tot de 45dB L<sub>den</sub> contour). Het LVB zal naar verwachting in het voorjaar van 2026 gepubliceerd worden.

### **Vastleggen andere maatregelen balanced approach**

Onderdeel van het maatregelenpakket – naast de beperking van het aantal vliegbewegingen – is een verbod op lawaaiige toestellen in de nacht. Deze maatregel wordt vastgelegd door een wijziging van de Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol. De wijziging is 7 mei 2025 gepubliceerd en treedt per 1 november 2025 in werking.<sup>8</sup> De wijziging leidt ertoe dat vanaf die datum op Schiphol 's nachts (23.00–7.00 uur) geen vluchten meer kunnen worden uitgevoerd met vliegtuigen met een cumulatieve marge kleiner dan –13 EPNdB. Het verbod geldt ook voor luchtvaartmaatschappijen die momenteel al deze vluchten in de nacht uitvoeren.

Met KLM en Schiphol worden schriftelijke afspraken gemaakt over respectievelijk stillere vliegtuigen in de nacht, additionele vlootvernieuwing en tariefdifferentiatie. Hierover worden op dit moment gesprekken gevoerd. De Kamer zal worden geïnformeerd over de uitkomst van deze gesprekken.

### **Monitoring maatregelenpakket**

Het kabinet zal gedurende het eerste jaar na invoering van het maatregelenpakket, monitoren of de doelen uit het balanced approach-pakket worden behaald. Uit de monitoring moet blijken of het geluidsdoel van 15 procent per 1 november 2025 wordt behaald. Daarnaast verschaft de monitoring inzicht in het resterende percentage van het geluidsdoel. Komende periode wordt de monitoring en de bijbehorende (reken)methodieken nader uitgewerkt. Zoals toegezegd tijdens het Commissiedebat Luchtvaart van 4 februari jl. ontvangt de Kamer nog voor de zomer een plan van aanpak over de monitoring en de invulling van het resterende percentage van het totale geluidsdoel.

<sup>5</sup> Stb. 2025, nr. 119.

<sup>6</sup> Kamerstukken II 2024–25, 29 665, nr. 556.

<sup>7</sup> Kamerstukken II 2024–25, 31 936, nr. 1209.

<sup>8</sup> Stcrt. 2025, nr. 13951.

## **Inwerkingtreding wetsvoorstel beroep luchthavenbesluiten**

Op 4 april 2025 zijn de Algemene wet bestuursrecht (Awb) en de Wet luchtvaart gewijzigd.<sup>9</sup> Door deze wetswijziging kunnen belanghebbenden tegen toekomstige wijzigingen van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) beroep in eerste en enige aanleg instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.<sup>10</sup> Tot voorheen waren deze besluiten opgenomen op de negatieve lijst van de Algemene wet bestuursrecht. Dit had tot gevolg dat beroep bij de bestuursrechter niet mogelijk was. Hiermee wordt één van de beleidsvoornemens uit de Luchthavennota 2020–2050 gerealiseerd. De wetswijziging heeft er ook toe geleid dat op de voorbereiding van een wijziging van het LVB en het LIB voortaan de uniforme openbare voorbereidingsprocedure uit de Awb van toepassing is.

## **Technische wijziging van het LIB**

Op Schiphol wordt continu gewerkt aan het verbeteren van de infrastructuur, zoals het vervangen van verouderde radar- en navigatieapparatuur. In sommige gevallen hebben deze aanpassingen gevolgen voor de hoogtebeperkingen die zijn vastgelegd in het LIB. Om het LIB weer aan te laten sluiten op de nieuwe situatie heeft het kabinet vorig jaar besloten om het LIB aan te passen. De afgelopen periode hebben de zienswijzen- en voorhangprocedure plaatsgevonden. De Raad van State heeft op 16 april geadviseerd (dictum A) over de ontwerpwijziging van het LIB. De verwachting is dat de wijziging per 1 juli 2025 in werking kan treden.

## **Voortgang ontwikkeling nieuw stelsel luchtvaartgeluid**

In voorgaande voortgangsbrieven POLS is de Kamer geïnformeerd over de ontwikkeling van het nieuwe stelsel voor de regulering van luchtvaartgeluid, zoals beschreven in de Luchtvaartnota<sup>11</sup> en spoor 3 van de Hoofdlijnenbrief Schiphol<sup>12</sup>. Het ministerie heeft in de afgelopen periode verdere stappen ondernomen ter voorbereiding van de implementatie van dit nieuwe stelsel. Een belangrijk uitgangspunt in deze ontwikkeling is het sturen op milieunormen voor de luchtvaart. Deze doelstelling is bekrachtigd in het regeerprogramma. Voor gedegen participatie van betrokkenen bij de stelselherziening is een nationale klankbordgroep opgericht. De inzichten uit deze klankbordgroep vormen, samen met technische reviews en andere beleidsvoornemens, de basis voor de verdere uitwerking van het definitieve beleidsontwerp van het stelsel voor luchtvaartgeluid. Het voornemen is om in de loop van 2025 het definitieve beleidsontwerp van de stelselherziening af te ronden en vervolgens met het wetgevingstraject te starten. Later dit jaar zal het definitieve beleidsontwerp ook voor een reactie worden voorgelegd aan de stakeholders uit de nationale klankbordgroep, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). De Kamer zal na de zomer van 2025 inhoudelijk geïnformeerd worden over de beleidsvoornemens uit de stelselherziening.

<sup>9</sup> Stb. 2025, nr. 85.

<sup>10</sup> Deze wetswijziging heeft er ook toe geleid dat tegen de luchthavenbesluiten voor de luchthavens Rotterdam en Lelystad, de militaire luchthaven Eindhoven en de vergunning voor burgermedegebruik voor de militaire luchthaven Eindhoven beroep in eerste en enige aanleg bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State kan worden ingediend.

<sup>11</sup> Bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 820

<sup>12</sup> Kamerstukken II 2021/22, 29 665, nr. 432.

## **Verankering Maatschappelijke Raad Schiphol in Wet luchtvaart**

Op 18 maart 2025 heeft de Tweede Kamer een motie van het lid Boutkan aangenomen. Deze heeft als strekking dat medewerkers van luchtvaartpartijen niet uitgesloten mogen worden van lidmaatschap van de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS).<sup>13</sup> Om uiting te kunnen geven aan deze motie, wordt de Regeling transitie CROS-MRS aangepast. Bewonersvertegenwoordigers kunnen dan tevens medewerkers van sectorpartijen, gemeenten of provincies zijn. De MRS heeft inmiddels voorbereidingen getroffen om haar eigen bewonersreglement aan te passen. Hierbij zal ook aandacht zijn voor het voorkomen van belangenverstrengeling. In het wetsvoorstel over de MRS dat bij de Tweede Kamer in behandeling is, zal een bepaling worden toegevoegd die verzekert dat iedereen in de MRS vertegenwoordigd kan worden. Daarmee wordt de motie Boutkan uitgevoerd. De beantwoording van de schriftelijke vragen die door de Tweede Kamer zijn ingediend over het wetsvoorstel verankering MRS in Wet luchtvaart<sup>14</sup> volgen binnenkort.

## **Grondafhandeling**

Op 10 mei 2024 is het besluit om het aantal grondafhandelingsbedrijven op Schiphol te beperken tot drie gepubliceerd in de Staatscourant.<sup>15</sup> De verwachting is dat met de invoering van deze beperking een belangrijke bijdrage geleverd kan worden aan verbetering van de situatie in de grondafhandeling op Schiphol op het punt van efficiency, personeelstekort, veilige uitvoering van werkprocessen en arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden van grondpersoneel. De luchthaven is verantwoordelijk voor het in gang zetten van de aanbestedingsprocedure om drie grondafhandelingsbedrijven te selecteren en had het voornemen om dit in het najaar van 2024 te doen. Naar aanleiding van opgebrachte aandachtspunten van sectorpartijen over de overgang van zes naar drie grondafhandelingsbedrijven, heeft Schiphol besloten om de aanbesteding een jaar later in gang te zetten. Dit biedt Schiphol en de betrokken partijen de gelegenheid om het beeld over de risico's rondom de transitie verder aan te scherpen en – indien nodig – aanvullende mitigerende maatregelen op te nemen in de aanbestedingseisen. Het kabinet gaat ervan uit dat het gaat om eenmalig uitstel. De nieuwe situatie, met een beperkt aantal grondafhandelingspartijen, zal volgens de huidige planning in het voorjaar van 2027 van start gaan.

## **Toezegging aan het lid Baudet**

Tijdens het Commissiedebat van 9 april 2025 heeft de Minister aan het lid Baudet (FvD) toegezegd een nadere toelichting te geven over het effect van 3 á 4 procent geluidsreductie door nieuwe toestellen uit de berekeningen in het kader van de balanced approach-procedure. Dit naar aanleiding van de beantwoording van de vragen van de Eerste Kamer over het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol.<sup>16</sup> Van het geluidsdoel, zoals vastgelegd in het Actieplan omgevingslawaaier Schiphol 2024–2029 van –20% aantal woningen en ernstig gehinderden binnen respectievelijk de 58 dB(A)  $L_{den}$  en de 48 dB(A)  $L_{den}$  contour, wordt per november 2025 –15% ingevuld bovenop de autonome vlootontwikkeling. Zoals in de reactie van Nederland van 2 april jl. op het besluit van de Europese Commissie is aangegeven heeft deze autonome vlootontwikkeling een effect van –1,9% van het aantal

<sup>13</sup> Kamerstukken II 2024/25, 31 936, nr. 1211.

<sup>14</sup> Kamerstukken II 2024/25, 36 655, nr. 5.

<sup>15</sup> Stcrt. 2024, nr. 13983.

<sup>16</sup> Kamerstukken I 2024/25, 31 936, BO.

woningen binnen de 58 dB(A)  $L_{den}$  contour. KLM Groep heeft aangetoond dat haar vlootvernieuwing tussen november 2023 en november 2025 deze autonome vlootontwikkeling overstijgt. Het deel dat extra is ten opzichte van de autonome trend, telt mee als maatregel. Deze maatregel wordt binnen de balanced approach-procedure de *Additionele vlootvernieuwing* genoemd. De 3 á 4 procent in de beantwoording van de vragen van de Eerste Kamer behoort bij deze maatregel.

Om te berekenen wat het effect van deze maatregel is, is in het model dat daarvoor gebruikt wordt de complete vlootvernieuwing van KLM Groep tot november 2025 verwerkt en vervolgens gecorrigeerd met de autonome trend. Uit de berekeningen volgt vervolgens een effect van -3,6% van het aantal woningen binnen de 58 dB(A)  $L_{den}$  contour, oftewel tussen de 3 á 4 procent telt mee als effect van de maatregel *Additionele vlootvernieuwing*. Dit is de uitkomst van een berekening en niet een vooraf bepaald percentage.

### **Samenwerking tussen Rijk en regio in de Schipholregio**

De afgelopen twee jaar hebben Rijk en regio samengewerkt om de leefkwaliteit in de Schipholregio te verbeteren. Dit gebeurde op basis van de bestuursovereenkomst «Intenties samenwerking NOVEX Schipholregio», ondertekend op 10 oktober 2022. Hierin spraken beide partijen af om verschillende opgaven – zoals ruimtelijke ontwikkeling, geluid en luchtkwaliteit – in samenhang te beoordelen. Uit het ontwikkelperspectief dat hierop volgde, bleek welke keuzes nodig zijn om de leefomgeving te verbeteren. Deze keuzes zijn verder uitgewerkt in een uitvoeringsagenda. De samenwerking heeft al concrete resultaten opgeleverd, zoals het schrappen van de ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan, wat meer ruimte biedt om te werken aan de leefbaarheid in Rijsenhout. Ook is een belangrijke stap gezet voor de ontwikkeling van 438 woningen in Kronenburg, Amstelveen. Hoewel de bestuursovereenkomst eind vorig jaar afliep, blijven Rijk en regio samenwerken binnen het programma NOVEX Schipholregio. Dit gebeurt via bestuurlijke en ambtelijke afstemming tussen diverse ministeries en de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS). Een nieuwe overeenkomst bleek niet nodig. De samenwerking blijft gebaseerd op wederzijds informeren, reflecteren en meedenken, waarbij partijen hun eigen rol en verantwoordelijkheden behouden. Dit leidt tot beter onderbouwde en uitvoerbare besluiten.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
B. Madlener