

AH 3535
2022Z13073

Antwoord van minister Harbers (Infrastructuur en Waterstaat)
(ontvangen 14 juli 2022)

Vraag 1

Klopt het bericht in de Telegraaf van 16 juni jl. dat u inzet op krimp van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol?¹

Antwoord 1

Voor de volledigheid verwijs ik u naar de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni jl.²

Vraag 2

Kunt u een toelichting geven, gebaseerd op volledige wetenschappelijke bronnen (dus niet de onvolledige CE Delft-rapporten en onwetenschappelijke Werkgroep Toekomst Luchtvaart-rapporten), wat krimp doet voor de Nederlandse economie, het vestigingsklimaat en banen?

Antwoord 2

Er is door het ministerie van IenW een analyse uitgevoerd waarvan de uitgangspunten zijn voorgelegd aan drie onafhankelijke externe partijen.³ Uit deze analyse blijkt dat Nederland met 440.000 vluchten vanaf Schiphol goed verbonden kan blijven met de rest van de wereld. Dit geeft het kabinet voldoende houvast dat bij 440.000 vliegbewegingen de netwerkkwaliteit en het vestigingsklimaat op een goed niveau blijven. Als de andere hubluchthavens in de landen om ons heen kunnen blijven groeien, kan het wel zijn dat Schiphol in de loop van de tijd achterop raakt met het aantal bestemmingen. In de hoofdlijnenbrief Schiphol is aangegeven dat het kabinet wil overstappen op sturen op normen en in lijn met de Luchtvaartnota op de voortdurende vermindering van negatieve externe effecten van de luchtvaart. Deze normstelling moet in de komende periode worden ontwikkeld. Het kabinet zal voor de normstelling de milieueffecten van het maximum van 440.000 vliegtuigbewegingen als bovengrens hanteren. Daarbinnen is er deels ruimte voor ontwikkeling van de luchtvaartsector bij het gebruik van schonere en stillere vliegtuigen, waarmee een deel van het eerdergenoemde risico dat Schiphol achterop kan raken ten opzichte van buitenlandse luchthavens zou kunnen worden gemitigeerd. Minder vluchten op Schiphol zal leiden tot

¹ De Telegraaf, 16 juni 2022, 'Kabinet zet mes in Schiphol: luchthaven moet zeker 10 procent inkrimpen'. (<https://www.telegraaf.nl/nieuws/560623335/kabinet-zet-mes-in-schiphol-luchthaven-moet-zeker-10-procentinkrimpen>).

² Kamerstuk 29 665, nr. 432.

³ De drie externe onafhankelijke partijen zijn: CE Delft, Erasmus Universiteit en SEO Economisch Onderzoek. Hun notities, het verslag van het overleg tussen de genoemde partijen en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de bestemmingenanalyse zijn te vinden via: [Hoofdlijnenbrief Schiphol | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#).

minder activiteit op de luchthaven ten opzichte van de jaren voor COVID-19. Het effect op de werkgelegenheid is niet precies uit te drukken, het PWC onderzoek geeft aan dat op lange termijn geen effect merkbaar zal zijn.

Vraag 3

Heeft u KLM en andere airlines geconsulteerd over het voornemen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is de analyse van de home-carrier KLM op het voornemen tot krimp?

Antwoord 3

Het kabinet heeft een integrale afweging van belangen gemaakt waarbij het tijdig en volledig informeren van de Kamer voorop staat. Over de implementatie van het besluit gaat IenW breder met verschillende partijen en bijvoorbeeld ook de Europese Commissie in overleg. In het kader van de *balanced approach* is ook een consultatie van belanghebbenden, zoals de luchtvaartmaatschappijen, voorzien.

Vraag 4

Klopt het dat door krimp meer grote vliegtuigen op Schiphol zullen komen die meer uitstoten op gebied van geluid, CO₂, stikstof, ultrafijnstof? Kunt u kwantificeren hoeveel impact dat heeft op mens, natuur en milieu?

Antwoord 4

Een lager aantal vluchten (krimp) betekent minder geluid en minder emissies van stoffen. De totale (geluid)belasting in de omgeving van de luchthaven zal (ten opzichte van nu) dalen, maar dit betekent niet dat elk deel van de omgeving er (in gelijke mate) op vooruit gaat. De inzet van meer grote vliegtuigen op Schiphol is niet uit te sluiten, ook zonder een besluit over minder vluchten niet. Echter door het beëindigen van het anticiperend handhaven wordt teruggevallen op het stelsel met de handhavingspunten. Bij dit stelsel wordt de totale hoeveelheid geluid per handhavingspunt beperkt, het kan dus zeker niet zo zijn dat de effecten op de omgeving toenemen.

Het kabinet realiseert zich echter ook dat aanvullende stappen nodig blijven om (geluid)belasting in de omgeving van de luchthaven verder terug te dringen. Daarom blijft het kabinet bijvoorbeeld inzetten op de programmatische aanpak geluid⁴.

Vraag 5

Klopt het dat het kabinet in het coalitieakkoord het verminderen van negatieve effecten van luchtvaart voor mens, milieu en natuur als doel heeft gesteld? Hoe wilt u met terugval naar het oude stelsel met handhavingspunten, wat hier haaks op staat, invulling aan het doel geven?

Antwoord 5

⁴ Kamerstuk 29 665, nr. 432

In het Coalitieakkoord stelt het kabinet dat er aandacht moet zijn voor het verminderen van de negatieve effecten van luchtvaart voor mens, milieu en natuur. Het kabinet zal stoppen met anticiperend handhaven in combinatie met het voortzetten van het strikt preferentieel baangebruik. In het kader van het Kabinetsbesluit van 24 juni jl. is aan onderzoekers van To70 gevraagd wat de impact is van het beëindigen van het anticiperend handhaven en het vliegen binnen het stelsel met de handhavingspunten.⁵ Dit zorgt ervoor dat ook in de toekomst de vliegtuigen die start- en landingsbanen gebruiken die op dat moment de minste overlast geven. Vooruitlopend op het te wijzigen LVB en de natuurvergunning wil ik via een ministeriële regeling, het nieuwe maximum van 440.000 vliegtuigbewegingen, de strikte regels voor preferentieel baangebruik en de slotreductie vastleggen, met het doel dat de ILT hierop kan handhaven.

Vraag 6

Klopt het dat het kabinet in het coalitieakkoord een stabiel en voorspelbaar ondernemingsklimaat tot doel heeft gesteld? Hoe wilt u met krimp, wat hier haaks op staat, invulling aan dit doel geven?

Antwoord 6

Het kabinet verwacht dat bij 440.000 vliegtuigbewegingen de netwerkkwaliteit en het Nederlandse vestigingsklimaat op een adequaat niveau blijven. Deze verwachting is ook uitgesproken door de onafhankelijke, externe partijen die een kritische evaluatie hebben uitgevoerd op de uitgangspunten van de bestemmingenanalyse. Deze bestemmingenanalyse en het verslag van de kritische evaluatie zijn als bijlage bij de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni jl. meegestuurd.

Vraag 7

Vindt u het alleszins redelijk na alle inspanningen van de luchtvaartmaatschappijen (onder andere vlootvervanging, duurzame brandstoffen) om over te gaan op krimp? Hoe ziet u zich hierin als betrouwbare overheid?

Antwoord 7

Een beperking van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol heeft impact op alle luchtvaartmaatschappijen en zal mogelijk scherpe keuzes van de luchtvaartmaatschappijen vragen voor de toekomst. Rond de luchthaven Schiphol zijn er echter verschillende maatschappelijke belangen die in balans met elkaar moeten worden gebracht. Alles overwegende en vanuit de wens om te zorgen voor meer juridische zekerheid en het anticiperend handhaven te beëindigen heeft het kabinet het besluit genomen om het aantal vliegtuigbewegingen voor de komende jaren te reduceren. Voor een toelichting op deze belangenafweging verwijs ik u naar de Hoofdlijnenbrief

⁵ Kamerstuk 29 665, nr. 432, bijlage 2

Schiphol.⁶ Met dit besluit bieden we duidelijkheid voor alle betrokken partijen, zoals ook als doel gesteld in het coalitieakkoord.

Vraag 8

Klopt het dat door retaliatie en reciproque maatregelen KLM meer geraakt wordt dan invliegende luchtvaartmaatschappijen uit bijvoorbeeld het Midden-Oosten en daardoor harder moet krimpen dan de concurrentie?

Antwoord 8

Zoals aangegeven in de hoofdlijnenbrief Schiphol zal een beperking van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol voor KLM (als home carrier) in absolute zin sterker merkbaar zijn dan voor andere luchtvaartmaatschappijen aangezien KLM een groot aandeel van de vluchten op Schiphol voor haar rekening neemt. Dit vraagt mogelijk scherpe en moeilijke keuzes van KLM om voor de toekomst gesteld te staan.

Vraag 9

Klopt het dat meer omwonenden geluidsbelast worden en dus het aantal ernstig gehinderden significant zal toenemen bij het oude stelsel met handhavingspunten waar u op terug wil vallen?

Antwoord 9

Nee. Uit het onderzoek van To70 blijkt niet dat het oude stelsel met handhavingspunten tot veel meer hinder leidt. Door het besluit om te stoppen met het toestaan van overschrijding van de geluidsnormen en het aantal vluchten hiervoor omlaag te brengen zal de totale geluidsoverlast van Schiphol afnemen. Er wordt daarbij vastgehouden aan het zogenoemde preferentieel baangebruik. Dat betekent dat vliegtuigen die start- en landingsbanen gebruiken die op dat moment de minste overlast geven.

Vraag 10

Klopt het dat doorgaan met het huidige "Nieuwe Normen- en Handhavingsstelsel Schiphol"-traject met natuurvergunning een kortere doorlooptijd kent dan terugvallen op het stelsel met handhavingspunten?

Antwoord 10

Het doel blijft het vaststellen van een LVB, waarmee het NNHS wordt verankerd. Het vastleggen van het NNHS in een te wijzigen LVB laat echter, als gevolg van het ontbreken van een natuurvergunning voor Schiphol, in de tijd nog steeds op zich wachten. Hierdoor is een tussenstap van belang, omdat het gedogen van een groter aantal vluchten en de rechtsonzekerheid die hiermee gepaard gaat niet langer houdbaar is. Mocht de komende maanden alsnog het traject van het LVB in een stroomversnelling komen dan is

⁶ Kamerstuk 29 665, nr. 432

uiteraard de tussenstap niet nodig.

Vraag 11

Klopt het dat u helemaal opnieuw moet beginnen met de complete MER-procedure en dat alleen de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) overeind blijft als u overgaat op het handhavingspuntenstelsel?

Antwoord 11

Het kabinetsbesluit heeft ook gevolgen voor de definitie van het voornemen en daarmee de in de milieueffectrapportage 'Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol' opgenomen resultaten en conclusies. Dit kan aanleiding zijn tot een nader verzoek om aanvulling van het milieueffectrapport.

Vraag 12

Klopt het dat de stikstofberekeningen voor de natuurvergunning op Schiphol bijna af zijn? Klopt het dat krimp hierin niet een oplossing biedt en andere maatregelen veel effectiever zijn? Hoe zijn de meest actuele berekeningen meegenomen in uw afweging?

Antwoord 12

Hoewel het effect van dit kabinetsbesluit tot beperking van de maximumcapaciteit op Schiphol bijdraagt aan de reductie van stikstofemissies, is dat niet de reden voor het nemen van dit besluit. Wel draagt het bij aan de noodzakelijke beperking van stikstofdepositie door de luchtvaart. Royal HaskoningDHV (RHDHV) heeft een verkennende studie uitgevoerd naar de depositieopgave van Schiphol en mogelijke bronnen voor saldering. Op basis van deze studie is de verwachting dat, ook bij een reductie van het maximum aantal vliegtuigbewegingen naar 440.000 per jaar een restopgave bestaat. Het onderzoeken van de precieze depositieopgave en mogelijkheden voor maatregelen voor intern en extern salderen is de verantwoordelijkheid van Schiphol, ten behoeve van de vergunningaanvraag door het bedrijf. Het bevoegd gezag zal de vergunningaanvraag en de aanvulling op de vergunningaanvraag door Schiphol beoordelen.

Vraag 13

Heeft u de EU-verordening 598/2014, ook wel 'Balanced Approach' genoemd, doorlopen alvorens terug te vallen op het stelsel met handhavingspunten? Zo nee, waarop baseert u dat terugvallen op het stelsel met handhavingspunten en krimp mogelijk is?

Antwoord 13

In de Hoofdlijnenbrief van 24 juni 2022 is de Tweede Kamer geïnformeerd over het kabinetsbesluit inzake Schiphol. Daarin is aangegeven dat per direct wordt gestart met alle procedures die vanuit oogpunt van zorgvuldigheid en EU-regelgeving moeten worden doorlopen binnen de geldende

(internationale) regelgeving, waaronder de Balanced Approach procedure. Hiervoor is nog voor de zomer overleg met de Europese Commissie gestart.

Vraag 14

Wat zijn de ervaringen van de overheid inzake Balanced Approach in relatie tot nachtreductie? Hoe is deze procedure doorlopen? Wat zijn de uitkomsten van deze procedure geweest?

Antwoord 14

Er zijn nog geen eerdere voorbeelden van het doorlopen van de Balanced Approach door een lidstaat. In de Europese verordening ((EU) Nr. 598/2014) inzake geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens binnen het kader van een evenwichtige aanpak (*Balanced Approach*), zijn regels opgesteld voor de instelling van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen. Deze verordening is sinds 13 juni 2016 van kracht. Voor de evenwichtige aanpak ten aanzien van de nachtreductie van 32.000 naar 29.000 nachtvluchten op Schiphol zijn de eerste stappen in de procedure zijn gezet die zijn gericht op het verkrijgen van informatie voor het consultatie- en kennisgevingsproces. De verdere stappen in de evenwichtige aanpak van de reductie van nachtvluchten worden nader bezien in de evenwichtige aanpak voor de reductie van het aantal vliegbewegingen naar 440.000 per jaar die is aangekondigd in de brief van 24 juni jl.

Vraag 15

Klopt het dat de inspecteur-generaal Leefomgeving en Transport op 5 november 2021 gesteld heeft dat concreet zicht op legalisatie ontbreekt en hij door de rechter gedwongen kan gaan worden om te moeten handhaven volgens het oude handhavingspuntenstelsel? Heeft u dit als basis voor uw besluit tot krimp genomen? Zo ja, hoe ziet u de bruikbaarheid van de memo met het feit dat de stikstofberekeningen bijna af zijn, waardoor zicht is op een natuurvergunning met een nieuw Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) om het nieuwe stelsel te formaliseren?

Antwoord 15

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft hier eerder aandacht voor gevraagd.⁷ Het signaal van ILT over anticiperend handhaven heeft een rol gespeeld in het besluit om het anticiperend handhaven te beëindigen. Op dit moment is er nog geen concreet zicht op het vastleggen van het NNHS in een te wijzigen LVB. Dit laat juist, als gevolg van het ontbreken van een natuurvergunning voor Schiphol, in de tijd nog steeds op zich wachten. Dat is de reden waarom er nu gestopt wordt met het anticiperend handhaven.

⁷ Kamerstuk 29 665, nr. 418