

Vergaderjaar 2023–2024

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 501

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 juni 2024

Tijdens het Tweeminutendebat Luchtvaart van 5 juni 2024 zijn er door het lid De Groot (VVD) vragen gesteld over de vlootvernieuwing op Schiphol in relatie tot de balanced approach-procedure. Naar aanleiding van deze vragen is toegezegd om de Kamer nader te informeren over de manier waarop vlootvernieuwing onderdeel is van het maatregelenpakket zoals nu gepresenteerd ten behoeve van de aanvullende raadpleging¹ voor de balanced approach-procedure van Schiphol. Hierbij ontvangt de Kamer de gevraagde informatie.

Tijdens de consultatiefase van de balanced approach-procedure, van 15 maart tot 15 juni 2023, en in vervolgesprekken met sectorpartijen, is door specifieke luchtvaartmaatschappijen aangegeven dat er veel aan vlootvernieuwing wordt gedaan. Vlootvernieuwing zou de geluidsbelasting rondom Schiphol kunnen reduceren en kunnen bijdragen aan de doelstelling om 20% geluid te reduceren.

Maatregelenpakket september 2023

In de balanced-approach procedure wordt gerekend aan de hand van een referentie. De referentie is de situatie in november 2024 zonder aanvullende maatregelen. Het geluidsdoel is om het aantal ernstig gehinderde, ernstig slaapverstoorde en geluidbelaste woningen te verminderen ten opzichte van deze referentie. Bij het bepalen van de referentie is rekening gehouden met autonome ontwikkelingen, waaronder vlootvernieuwing, die jaarlijks plaatsvinden, ongeacht het invoeren van maatregelen door de overheid. Het geluidsdoel van minus 20% komt dus bovenop deze autonome ontwikkelingen. De autonome ontwikkeling is gebaseerd op een langjarig gemiddelde. Deze methode is gedurende de volledige balanced approach-procedure gehanteerd, en is ook terug te vinden in het

¹ Kamerstukken II 2023/24 29 665, nr. 499

eerder gepubliceerde consultatiedocument van 15 maart 2023² en notificatiedocument van 1 september 2023³.

In het pakket dat vorig jaar ter notificatie is voorgelegd aan de Europese Commissie is vanwege verschillende consultatiereacties van de sectorpartijen bezien of er meer vlootvernieuwing plaatsvindt dan op basis van eerdere jaren mag worden verwacht. Om vlootvernieuwing daadwerkelijk als een aparte maatregel onderdeel te laten uitmaken van het maatregelenpakket moeten er extra inspanningen zijn gedaan door sectorpartijen, de zogeheten additionele vlootvernieuwing. De doelstelling van 20% geluidsreductie is immers aanvullend op wat er regulier al gedaan wordt aan geluidsbeperking (autonome ontwikkelingen).

Op basis van actuele vlootvernieuwingsschema's is er vervolgens een analyse gemaakt of er meer vlootvernieuwing in 2024 zou plaatsvinden dan al was ingepland. Dit is gedaan door een extern onderzoeksbureau. Voor het pakket dat per 2024 zou ingaan (uit september 2023) bleek dit niet het geval te zijn.

Maatregelenpakket mei 2024

Nadat duidelijk werd dat de streefdatum voor invoering van de maatregelen van november 2024 niet werd gehaald, en de nieuwe streefdatum november 2025 werd, is er opnieuw gekeken naar het tempo van vlootvernieuwing. Centraal stond daarbij de vraag of er in 2025 wel sprake is van aanvullende vlootvernieuwing, dus sneller en meer dan het langjarig gemiddelde. De uitkomst van deze analyse is dat er voor de nieuwe streefdatum wel meer geplande vlootvernieuwing is dan mag worden verondersteld op basis van het langjarig gemiddelde. Komend jaar zullen er veel nieuwe toestellen instromen op Schiphol, meer dan verwacht mag worden op basis van autonome ontwikkeling. Daarom is dit als aparte maatregel meegenomen in de balanced approach-procedure.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

² Kamerstukken II 2023/24 29 665, nr. 461

³ Kamerstukken II 2023/24 29 665, nr. 481