



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Maatschappelijke Raad Schiphol
t.a.v. voorzitter mevrouw Arib
Polarisavenue 15
2132 JH Hoofddorp

**DG Luchtvaart en
Maritieme Zaken**
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol

Rijnstraat 8
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Onze referentie
IENW/BSK-2025/288051

Uw referentie
u-25.064

Bijlage(n)
0

Datum

Betreft Reactie op advies MRS inzake monitoring balanced approach

Geachte mevrouw Arib,

Ik wil u bedanken voor uw advies van 1 augustus jl. inzake de monitoring van het maatregelenpakket uit de balanced approach-procedure. Mede op basis van uw advies is van het concept-plan van aanpak zoals u dat op 7 juli jl. heeft ontvangen, een definitieve versie gemaakt die op 4 november aan de Kamer is toegestuurd en is gepubliceerd. Middels deze brief ontvangt u een inhoudelijke reactie op de vier door u aangedragen aanbevelingen.

1) Het inzichtelijk maken van de effecten op de berekeningen als actuele informatie wordt gebruikt

Als eerste snijdt u het punt aangaande de aan de berekeningen onderliggende data aan. U stelt dat de gebruikte dosis-effectrelatie verouderd is evenals het toegepaste woningbouwbestand. Tevens stelt u dat wordt uitgegaan van een reductie van 500.000 naar 478.000 vluchten terwijl in 2024 slechts 474.000 vluchten zijn uitgevoerd. U roept daarbij op om deze aspecten aan te passen, dan wel een kanttekening bij de monitoringsuitkomsten te plaatsen.

Het ministerie is transparant over de uitgangspunten en onderliggende data die worden gebruikt bij de berekeningen voor de monitoring. Met name in bijlage A bij het plan van aanpak wordt de berekeningsmethode uitgebreid toegelicht met daarbij de uitgangspunten. Hierbij wordt expliciet vastgehouden aan de uitgangspunten en onderliggende data zoals ook gehanteerd bij de berekeningen van de balanced approach-procedure. Dit is immers nodig om een vergelijking te kunnen maken tussen de berekende effecten tijdens de balanced approach-procedure en de daadwerkelijke effecten die nu uit de monitoring volgen. Er is voor gekozen om hier geen berekeningen op basis van andere uitgangspunten naast te zetten. De complexe berekeningen zijn hier niet geschikt voor. Daarnaast zou dit alleen maar tot verwarring kunnen leiden. Dit laatste punt is daarom niet meegenomen in het definitieve plan van aanpak.

2) Het onderscheid maken tussen de werkelijke daling van het aantal ernstig gehinderden en de daling binnen de geluidscontour

In uw advies roept u op om te rapporteren wat de totale daling van het aantal ernstig gehinderden is, los van de daling van het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) Lden geluidscontour. Dit zou los staan van het doel van de monitoring van het maatregelenpakket uit de balanced approach-procedure.

Vooropgesteld dient te worden dat het doel van deze monitor is dat de effecten van het maatregelenpakket uit de balanced approach-procedure in kaart wordt gebracht. Deze richten zich specifiek op de Lden-contouren. Echter: ook buiten deze contouren zullen de gunstige effecten van het maatregelenpakket merkbaar zijn. Deze effecten zijn zeker relevant, maar vallen buiten het kader van de monitoring van het maatregelenpakket. Om die reden is deze aanbeveling niet overgenomen in het definitieve plan van aanpak.

3) Het onderscheid maken tussen de effecten van hogere luchthaventarieven en de effecten van sterkere tariefdifferentiatie

U geeft aan dat de nieuwe tarieven van Schiphol tweeledig zijn, namelijk een algehele verhoging van het basistarief en de differentiatie van het tarief naar geluidscategorie. Daarin heeft u gelijk. De luchthavengelden hebben een kostendekkend karakter, wat betekent dat de totale opbrengsten gelijk moeten zijn met bepaalde kosten die Schiphol maakt. De algehele verhoging van het basistarief is dan ook direct gekoppeld aan die kosten, en is niet direct ingegeven door het bereiken van geluidsreductie. De stijging van het kostenniveau wordt dan ook gezien als een ontwikkeling waarvan de gevolgen op de operatie niet als onderdeel van het maatregelenpakket worden gezien.

U stelt terecht dat dit niet tot uiting kwam in het concept-plan van aanpak. In de definitieve versie is de beslisboom van de maatregel tariefdifferentiatie daarom aangepast.

4) Het creëren van waarborgen die ervoor zorgen dat de positieve effecten op de hinder tot 2029 in stand blijven

Ten slotte adviseert u om waarborgen te creëren zodat de geluidsdoelen blijvend worden behaald tot in ieder geval 2029, het eind van de looptijd van het huidige Actieplan omgevingslawaaai Schiphol. Ook het ministerie hecht er waarde aan dat de effecten van het maatregelenpakket structureel geborgd blijven. Het doel van de huidige monitoring is het monitoren van het daadwerkelijke effect van het maatregelenpakket uit de balanced approach-procedure per november 2025. Daarna resteert naar verwachting nog een restopgave om het volledige geluidsdoel te behalen. Voor de invulling van die restopgave is een randvoorwaarde dat de effecten van het huidige maatregelenpakket in stand blijven en niet eenmalig zijn. Hoewel de huidige monitoring niet tot 2029 voortgezet zal worden, zullen de uitkomsten en borging ervan wél meegenomen worden bij het invullen van de restopgave.

Overige punten

Naast bovenstaande aanbevelingen bevat het advies ook nog een aantal suggesties voor tekstuele verbeteringen en verduidelijking. Deze suggesties zijn voor zover mogelijk en van toepassing zo goed mogelijk verwerkt in de tekst van het definitieve plan van aanpak.

**DG Luchtvaart en
Maritieme Zaken**
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol

Onze referentie
IENW/BSK-2025/288051

Tot slot

De MRS heeft het ministerie verzocht om -naast deze schriftelijke reactie- een mondelinge toelichting op het plan van aanpak. Een afspraak hiertoe tussen de MRS en ambtenaren van het ministerie staat gepland op 2 december.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

ing. R. (Robert) Tieman