

Vergaderjaar 2024–2025

31 936

Luchtvaartbeleid

BR

VERSLAG VAN EEN NADER SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 3 juni 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening¹ heeft nader schriftelijk overleg gevoerd met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over **het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB) en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)**. Bijgaand brengt de commissie hiervan verslag uit. Dit verslag bestaat uit:

- De uitgaande brief van 20 mei 2025.
- De antwoordbrief van 3 juni 2025.

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening,
Dragstra

¹ Samenstelling:

Kemperman (Fractie-Kemperman), Van Wijk (BBB), Van Langen-Visbeek (BBB), Jaspers (BBB), Lievense (BBB) (*voorzitter*), Thijssen (GroenLinks-PvdA), Kluit (GroenLinks-PvdA), Crone (GroenLinks-PvdA), Janssen-van Helvoort (GroenLinks-PvdA), Martens (GroenLinks-PvdA), Van de Linden (VVD), Klip-Martin (VVD), Meijer (VVD), Kaljouw (VVD), Rietkerk (CDA) (*ondervoorzitter*), Prins (CDA), Van Meenen (D66), Aerdts (D66), Van Kesteren (PVV), Nicolai (PvdD), Nanninga (JA21), Van Aelst-Den Uijl (SP), Holterhues (CU), Dessing (FVD), De Vries (SGP), Hartog (Volt), Van Rooijen (50PLUS), Van der Goot (OPNL)

**BRIEF VAN DE VOORZITTER VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR
INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT / VOLKSHUISVESTING EN
RUIMTELIJKE ORDENING**

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Den Haag, 20 mei 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening heeft kennisgenomen van de brief van 11 april 2025¹ waarbij u eerder gestelde vragen beantwoordt over het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol in verband met de invoering van een maximumaantal vliegtuigbewegingen voor het etmaal en wijziging van het maximum aantal vliegtuigbewegingen voor de nacht en over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, die is opgesteld in het kader van de voorgenomen wijziging van het LVB. De leden van de fractie van **FVD** wensen de regering naar aanleiding hiervan nog een drietal vervolgvragen voor te leggen.

1. Op welke wijze zijn de baseline scenarios voor de European Balanced Approach in het LVB opgesteld?
2. Welke datasets zijn gebruikt voor de berekening van de baseline scenarios?
3. Welke meetmethodes zijn gebruikt voor de baseline scenarios in de European Balanced Approach?

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening ziet met belangstelling uit naar uw reactie en ontvangt deze graag binnen **vier weken** na dagtekening van deze brief.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening,
R. Lievense

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 juni 2025

Op 20 mei 2025 hebben de leden van de fractie van FVD vervolgvragen gesteld over de wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol. De vragen gaan specifiek over de *baseline scenarios* voor de *European Balanced Approach*. Hierbij treft u de beantwoording van de vragen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener

Vraag 1

Op welke wijze zijn de baseline scenario's voor de European Balanced Approach in het LVB opgesteld?

Antwoord 1

In het kader van de balanced approach-procedure is een baseline scenario (hierna: referentiesituatie) opgesteld. Tegen die referentiesituatie is het geluidsdoel afgezet.

Bij het opstellen van deze referentiesituatie is de bijlage I, deel 2 uit de Verordening nr. 598/2014 (waarin ook de balanced approach-procedure is opgenomen) gevolgd die ziet op het opstellen van een «Prognose in het geval geen nieuwe maatregelen worden genomen». De referentiesituatie is gebaseerd op de gebruiksprognose(GP) van Schiphol die bij de start van de procedure het meest recent was. Dit is de GP2023, die geldt voor de periode tot november 2023. Om tot de situatie in november 2024 (de referentiesituatie) te komen is die GP doorvertaald naar een verkeersscenario met 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar, waarvan 32.000 in de nacht. Om tot de verwachte situatie in november 2024 te komen zijn vervolgens ook de autonome ontwikkelingen die tussen november 2023 en november 2024 plaats zouden vinden verwerkt. Concreet zijn dit:

- Autonome vlootontwikkeling;
- Verhoogde aankomst baancapaciteit (als gevolg van RECAT-EU);
- Verhoogd gebruik van CDA's voor specifieke baancombinaties;
- Verhoogd gebruik van reduced flaps operaties.

Een meer gedetailleerde toelichting is te vinden in de rapporten van To70 bij het consultatiedocument van maart 2023² en de uitkomst van de definitieve berekeningen van december 2024³.

Vraag 2

Welke datasets zijn gebruikt voor de berekening van de baseline scenario's?

Antwoord 2

Voor de tellingen van de aantallen woningen, ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden is het woningbouwbestand 2021 gebruikt, dat op het moment van aanvang van de procedure, eind 2022, het meest recente woningbouwbestand was.

Vraag 3

Welke meetmethodes zijn gebruikt voor de baseline scenario's in de European Balanced Approach?

Antwoord 3

De geluidseffecten van de referentiesituatie zijn gemodelleerd en berekend met het ECAC Doc 29 geluidsmodel voor Schiphol, zoals voorgeschreven door de balanced approach-procedure.

² Overheid.nl | Consultatie Balanced Approach Schiphol

³ Annex I - Balanced Approach study third addendum, To70 | Luchtvaart in de toekomst