

Vergaderjaar 2024–2025

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 1176**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 november 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft het verslag «Minder vliegen, meer verdienen» ontvangen van de Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL). De vaste commissie van lenW heeft mij gevraagd om op het verslag te reageren.

SATL heeft sinds 2017 een discussie aangewakkerd over Lelystad Airport. In 2019 heeft SATL een MKBA laten uitvoeren door onderzoekers Bus en Manshanden, waarbij ze concludeerden dat krimp van de luchtvaart economisch en maatschappelijk verstandiger is dan groei. Recentelijk heeft SATL dezelfde onderzoekers gevraagd om de groeistrategie van Schiphol Airport van de jaren 2015–2019 en de rol van Lelystad Airport te analyseren. In dit onderzoek, «Groeï zonder winst»<sup>1</sup>, adviseren de onderzoekers om de groeimodellen van Schiphol te herzien, de tarieven te verhogen, Lelystad Airport gesloten te houden en meer te focussen op duurzaamheid en leefbaarheid. SATL geeft aan dat in hun ogen krimp op Schiphol en het dichthouden van Lelystad Airport de enige oplossingen zijn voor de toenemende hinder van uitstoot en geluid door de luchtvaart.

Op 22 oktober is in detail op de zeven conclusies van het rapport «Groeï zonder winst» gereageerd n.a.v. de vragen van lid Kostic en de Hoop over dit rapport<sup>2</sup>. Op enkele conclusies uit het verslag met betrekking tot Lelystad en Schiphol wordt hieronder nader ingegaan.

Over Lelystad Airport en de stelling in het verslag m.b.t. de werkgelegenheid wordt het volgende meegegeven. In de afgelopen jaren zijn er Maatschappelijke Kosten en Baten Analyses (MKBA's) uitgevoerd in het kader van onderzoek naar beleidsalternatieven voor luchthavenontwikkeling en het Luchthavenbesluit Lelystad Airport. In deze MBKA's wordt

<sup>1</sup> Rapport «Groeï zonder winst: de groeistrategie van Schiphol en de plaats van Lelystad Airport daarin», 23 september 2024

<sup>2</sup> Kamerstuk 2024D40086

gekeken naar directe effecten zoals investeringen en bedrijfseconomische effecten. Deze MKBA's laten zien dat Lelystad Airport in positieve zin bijdraagt aan de brede welvaart van Nederland.<sup>3</sup> De werkgelegenheidsaspecten die in deze MKBA's zijn bepaald, komen overeen met onderzoek van de provincie Flevoland. Verder is er gekeken naar externe en indirecte effecten op de omgeving zoals bijvoorbeeld geluid, emissies, externe veiligheid en werkgelegenheid. Deze aspecten komen onder andere terug in het te actualiseren milieueffectrapport en worden in de besluitvorming meegenomen. In het regeerprogramma (bijlage bij Kamerstuk 36 471, nr. 96) is opgenomen dat besluitvorming over de opening van Lelystad Airport voor de commerciële burgerluchtvaart in 2025 plaatsvindt.

SALT benoemt in hun verslag ook de krimp van Schiphol. In het regeerprogramma heeft het kabinet opgenomen dat de inzet voor de luchtvaart gericht is op het op orde brengen van de rechtsbescherming van omwonenden met behoud van de netwerkqualiteit van Schiphol. Ook is afgesproken de geluidsbelasting rond Schiphol aan te pakken. Dit is belangrijk voor de mensen in de omgeving en voor de toekomst van de luchthaven. Om zo snel mogelijk de regelgeving weer op orde te krijgen en de geluidbelasting te verlagen, werkt het kabinet door aan de Europese balanced approach-procedure die momenteel wordt doorlopen voor luchthaven Schiphol. Op 4 september 2024 is een maatregelenpakket genotificeerd bij de Europese Commissie dat 17% van de totale geluidsdoelstelling van 20% uit het Actieplan omgevingslawaai Schiphol (2024–2029) realiseert. Het uiteindelijke maatregelenpakket zal in wet- en regelgeving worden vastgelegd. Tijdens het Commissiedebat van 24 oktober jl. is over dit onderwerp ook uitgebreid gesproken. Voor de toekomst wil het kabinet sturen op milieunormen en op voortdurende vermindering van de negatieve externe effecten van de luchtvaart. Als vliegtuigen schoner en stiller worden, kan er op de langere termijn groei ruimte ontstaan voor de luchtvaartsector, maar dit moet nadrukkelijk ook ten goede komen aan de omgeving. Hiervoor wordt normstelling ontwikkeld.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
B. Madlener

---

<sup>3</sup> Kamerstuk 2018D27549, Kamerstuk 2014D22088