

Vergaderjaar 2020–2021

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 845

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 maart 2021

Mede namens de Staatssecretaris van Defensie heb ik uw Kamer op 15 december 2020 opnieuw geïnformeerd over de stand van zaken van de uitwerking van het advies van de heer Van Geel «*Opnieuw verbonden*» over de ontwikkeling van Eindhoven Airport tussen 2020 en 2030.¹ Daarbij ging het in het bijzonder om het aanvullende advies van de heer Van Geel over het nieuwe sturingsmodel voor civiel geluid voor Eindhoven Airport. Dat advies heb ik met de brief van 15 december 2020 aan uw Kamer toegestuurd. Voor de aanleiding voor en een beschrijving van de hoofdlijnen van het aanvullend advies verwijs ik naar mijn brief van 15 december. Nu informeer ik u mede namens de Staatssecretaris van Defensie over de positieve besluitvorming over het aanvullend advies tijdens het Bestuurlijk Overleg met regionale overheden en Eindhoven Airport dat heeft plaatsgevonden.

Afstemming met de regio en besluitvorming

De uitwerking van het nieuwe sturingsmodel is technisch complex. Daarom heb ik eerder aan uw Kamer aangegeven dat ik het belangrijk vind dat de uitwerking zorgvuldig en transparant gebeurt. Daarnaast staat centraal dat de uitwerking in overleg met de bij Eindhoven Airport betrokken partijen plaatsvindt. Vanwege deze uitgangspunten ben ik positief gestemd over het feit dat de heer Van Geel het aanvullend advies op 7 januari jl. tijdens een eerste, brede bijeenkomst van het nieuwe Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) aan geïnteresseerden heeft toegelicht en vragen heeft beantwoord.

Net als bij het advies «*Opnieuw verbonden*» heb ik ook naar aanleiding van het aanvullend advies aan de regionale partijen aan het Bestuurlijk Overleg, dat wil zeggen de provincie Noord-Brabant, de gemeente

¹ Kamerstuk 31 936, nr. 829.

Eindhoven, de randgemeenten en Eindhoven Airport, gevraagd om een gezamenlijke reactie te geven. De brief zend ik uw Kamer tevens toe.² De regionale partijen spreken waardering uit voor het proces dat de heer Van Geel in de regio heeft gevoerd om te komen tot zijn advies. Ook geven zij aan «unaniem van mening [te zijn] dat het aanvullende advies een solide basis vormt om in gezamenlijkheid te gaan werken aan een concrete normstelling voor de middellange termijn tot en met 2026 en aan het kader voor de evaluatie in 2026 van de doelstelling voor geluidreductie voor 2030.» De Staatssecretaris van Defensie en ik delen de opvatting van de regionale partijen dat samenwerking van partijen en draagvlak in de regio cruciaal is. Op 1 februari is tijdens het Bestuurlijk Overleg op basis van een voorstel van de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en van Defensie besloten om uitvoering te gaan geven aan het aanvullend advies van de heer Van Geel.

Uitwerking aanvullend advies

Aan de cyclische systematiek beschreven in het aanvullend advies zal op de volgende manier invulling gegeven worden.

1. Middellange termijn: normstelling voor 2026

Voor de middellange termijn, tot 2026, waarvoor de vlootvernieuwing en de daarmee samenhangende reductie van de civiele geluidbelasting goed bepaald kunnen worden, wordt een norm vastgesteld op basis van een ambitieuze maar realistische vlootvernieuwing. De ontwikkeling van de vlootvernieuwing en de impact daarvan op de civiele geluidbelasting voor de middellange termijn wordt middels onafhankelijk onderzoek in opdracht van mijn ministerie in kaart gebracht. Op basis daarvan zal de norm voor de civiele geluidreductie in 2026 bepaald worden, waarbij het van belang is enerzijds vast te houden aan een ambitieuze afname van de geluidbelasting en anderzijds voldoende ruimte te bieden voor het herstel van de luchtvaartsector van de coronapandemie. Om deze norm voor 2026 vast te stellen wordt gebruik gemaakt van het referentiescenario met 40.500 vliegtuigbewegingen. Verder zal voorafgaand aan het bepalen van deze norm nogmaals gekeken worden of nieuwe invoergegevens beschikbaar zijn. Met het referentiescenario en een ambitieuze en haalbare vlootvernieuwing in 2026 kan vervolgens de reductie van de geluidbelasting voor 2026 (en de tussenliggende jaren) bepaald worden. Met het oog op de gewenste inwerkingtreding van het nieuwe sturingsmodel in 2023 zal op korte termijn de m.e.r.-procedure door het Ministerie van Defensie worden gestart. Naast de effecten op geluid zullen daarbij ook andere milieueffecten als gevolg van de implementatie van het sturingsmodel in kaart worden gebracht.

2. Lange termijn: ambitieuze doelstelling 2030

Voor de lange termijn tot 2030 wordt vastgehouden aan de ambitie om de berekende civiele geluidbelasting met 30% te reduceren ten opzichte van het referentiescenario 2019. Deze geambieerde reductie zal als doel beleidsmatig worden vastgelegd in een convenant tussen in ieder geval de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en van Defensie, de provincie Noord-Brabant, de gemeente Eindhoven, de randgemeenten en Eindhoven Airport, tezamen met de systematiek voor de evaluatie en de

² Brief van 19 januari 2021 van de regionale leden van de «Stuurgroep Eindhoven Airport na 2019» aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat met een gezamenlijke reactie op het aanvullend advies over het sturingsmodel voor geluid voor Eindhoven Airport. Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

evaluatiecriteria. Uw Kamer zal over deze ontwikkelingen worden geïnformeerd.

3. Evaluatie in 2026

In 2026 wordt tijdens een evaluatie beoordeeld of het doel van 30% reductie voor 2030 als norm in regelgeving vastgelegd kan worden. De evaluatie zal in ieder geval bestaan uit twee onderdelen:

- A. *Een technische evaluatie*, waarin op basis van onafhankelijk onderzoek gekeken wordt of het doel conform de uitgangspunten van de heer Van Geel (d.w.z. met het referentiescenario 2019 met 40.500 vliegtuigbewegingen en 60% vlootvernieuwing) en de nieuwste invoergegevens behaald kan worden. Verder wordt gekeken naar het daadwerkelijk gerealiseerde percentage vlootvernieuwing en zal in kaart gebracht worden hoe de ontwikkeling van de vlootvernieuwing in de periode 2026–2030 naar verwachting zal verlopen.
- B. *Een beleidsmatige evaluatie*, waarin bepaald wordt of er aanvullende zwaarwegende gronden zijn om het doel bij te stellen. Deze gronden kunnen voortkomen uit eventuele aanvullende milieunormen, maar ook uit algemene politieke en bestuurlijke overwegingen.

Om verder inhoud te geven aan de cyclische systematiek uit het aanvullend advies wordt tevens tijdens de evaluatie een nieuw doel voor 2035 bepaald. Hierbij zullen, net als bij het bepalen van de ambitie van 30% reductie tijdens de Proefcasus Eindhoven Airport, de uitgangspunten «ambitieuze en haalbaar» gelden. Vervolgens zal in een evaluatie in 2030 beoordeeld worden hoe dit nieuwe doel in regelgeving opgenomen kan worden. De evaluatie in 2030 heeft dezelfde elementen als de evaluatie in 2026.

Bij de bovengenoemde processen zal – in lijn met het aanvullend advies van de heer Van Geel – het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) nauw betrokken worden. Op korte termijn zal in een werkgroep binnen het LEO gestart worden met de bespreking van de verdere uitwerking van het sturingsmodel voor geluid. Daarnaast zal dit voorjaar worden gestart met de voorbereiding van een nieuwe medegebruiksvergunning voor 2022. Uw Kamer blijf ik over de voortgang van dit traject informeren.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga