

# Memo | Notitie

<b>Aan</b>	Portefeuillehouders Schiphol, regio Alkmaar, BUCH, Haarlem en IJmond	<b>Van</b>	[REDACTED]
<b>T.a.v.</b>		<b>Functie</b>	[REDACTED]
<b>C.c.</b>	Ambtelijk ondersteuners	<b>E-mail</b>	[REDACTED]@odijmond.nl
		<b>Telefoon</b>	06-[REDACTED]
<b>Onderwerp</b>	Toelichting op Consultatie Balanced Approach	<b>Datum</b>	<b>4 mei 2023</b>

## Inleiding

Het kabinet wil de geluidsoverlast rondom Schiphol aanpakken en daarmee tot een nieuwe balans komen tussen de omgeving en de luchthaven. Om dat te bereiken heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vorig jaar aangekondigd het maximumaantal vluchten op Schiphol terug te willen brengen naar 440.000 per jaar. Ook is het voornemen om het aantal nachtvluchten te verminderen van 32.000 naar 29.000 vluchten per jaar opnieuw bevestigd.

Omdat het Ministerie van IenW een geluidgerelateerde exploitatiebeperking wil doorvoeren op een luchthaven met meer dan 50.000 vliegtuigbewegingen per jaar, moet zij een Balanced Approach procedure doorlopen. Momenteel ligt de conceptregeling ter consultatie.

## Balanced Approach 3 sporen

Om het evenwicht te herstellen, volgt het kabinet drie sporen. De Balanced Approach procedure is er een van.

- Stoppen met anticiperend handhaven en doorgaan met strikt preferentieel baangebruik**  
Om de rechtspositie van omwonenden te herstellen, wil het kabinet dat de geluidsnormen per 1 november 2023 niet langer overschreden worden. Dat heet stoppen met anticiperend handhaven. Daarmee gaan we terug naar het oude stelsel met normen voor geluidswaarden. En behouden we een aantal voordelen voor de omgeving die de afgelopen jaren zijn doorgevoerd. Zoals het gebruik van de start- en landingsbanen met de minste hinder voor de omgeving. Dat heet strikt preferentieel baangebruik. Door te stoppen met anticiperend handhaven zal er naar verwachting nog ruimte zijn voor maximaal 460.000 vluchten op Schiphol.
- Het verminderen van de geluidsoverlast**  
Daarvan denkt het kabinet dat er een vermindering van het aantal vluchten voor nodig is. Het kabinet volgt hiervoor Europese regels; de Balanced Approach procedure. In die procedure wordt bekeken of minder geluidsoverlast ook met andere maatregelen kan worden behaald, voordat wordt overgegaan tot een vermindering van het aantal vluchten.

### 3. Het ontwerpen van een nieuw stelsel

Daarin worden normen voor geluid en uitstoot van CO<sub>2</sub> en andere schadelijke stoffen het uitgangspunt, niet een maximaal aantal vluchten. Bovendien moet dat stelsel er toe leiden dat de geluidsoverlast rond Schiphol in de toekomst permanent afneemt. Het ontwerpen van dat nieuwe stelsel is in gang gezet en zal naar verwachting enkele jaren duren.

## Geluidsdoel korte termijn

Het te behalen geluidsdoel voor spoor 2, realisatie per november 2024, is uitgedrukt in percentages ten opzichte van een referentiesituatie. De referentiesituatie is de verkeersafwikkeling en impact van geluidbelasting die er zal zijn zonder additionele maatregelen in november 2024. Er is een tijdstip in de toekomst gekozen om recht te doen aan effecten van autonome ontwikkelingen, zoals vlootvernieuwing met stillere vliegtuigen, en reeds geplande maatregelen. Zo kunnen de effecten van nieuwe maatregelen zuiver worden beoordeeld op hun bijdrage aan het verminderen van geluidshinder.

Indicator	Woningen	Personen
Aantal woningen met een geluidbelasting van 58 dB(A) Lden of hoger	minus 20 procent	
Aantal personen dat ernstig wordt gehinderd bij een geluidbelasting van 48 dB(A) Lden of hoger		minus 20 procent
Aantal woningen met een geluidbelasting van 48 dB(A) Lnight of hoger	minus 15 procent	
Aantal personen dat ernstig in de slaap wordt gestoord bij een geluidbelasting van 40 dB(A) Lnight of hoger		minus 15 procent

*Geluidsdoel voor de korte termijn – november 2024 – ten opzichte van de referentie*

## Maatregelen die bijdragen aan realisatie geluidsdoel

Er is – in samenwerking met onafhankelijke onderzoeksbureaus – een lijst met maatregelen geïnventariseerd die een bijdrage kunnen leveren aan het geluidsdoel. Deze potentiële maatregelen zijn beoordeeld op de haalbaarheid van implementatie per november 2024. Daarnaast is gekeken naar andere criteria, zoals veiligheid (geen afname), emissies (geen extra stoffenuitstoot) en overeenstemming met wet- en regelgeving.

Combinatie B	Combinatie C	Combinatie D
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vermindering van het gebruik van de secundaire banen</li> <li>• Verlenging van het nachtregime (avond + ochtend)</li> <li>• Vermindering van het gebruik van de Buitenveldertbaan</li> <li>• Stimuleer luchtvaartmaatschappijen om stillere vliegtuigen te gebruiken door differentiatie van luchthavengelden</li> <li>• Reductie van de capaciteit tot 440.000 vluchten in totaal/ 29.000 nachtvluchten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vermindering van het gebruik van de secundaire banen</li> <li>• Verlenging van het nachtregime (avond + ochtend)</li> <li>• Vermindering van het gebruik van de Buitenveldertbaan</li> <li>• Stimuleer luchtvaartmaatschappijen om stillere vliegtuigen te gebruiken door differentiatie van luchthavengelden</li> <li>• Capaciteit nachtvluchten verminderen 25.000 (500.000 totaal)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlenging van het nachtregime (avond + ochtend)</li> <li>• Stimuleer luchtvaartmaatschappijen om stillere vliegtuigen te gebruiken door differentiatie van luchthavengelden</li> <li>• Reductie van de capaciteit tot 440.000 vluchten in totaal/ 29.000 nachtvluchten</li> </ul>
<p>Combinatie B is gevormd door de meest kosteneffectieve maatregelen te combineren. Echter hiermee wordt het doel niet gehaald, daarom is deze aangevuld met het beperken van de capaciteit overdag. De combinatie haalt hiermee het geluiddoel volledig en scoort ruim boven het doel op drie van de vier indicatoren.</p>	<p>Combinatie C is het meest kosteneffectief van de drie combinaties. De capaciteitsreductie specifiek in de nacht is opgenomen, als alternatief voor een algehele capaciteitsbeperking, om het geluidsdoel te kunnen realiseren. Voor één van de vier indicatoren wordt het doel net gehaald, voor de overige indicatoren ruim.</p>	<p>Combinatie D haalt de norm net voor drie van de vier indicatoren. Het combineren van operationele maatregelen kan tijdige realisatie per november 2024 ingewikkeld maken. Daarom heeft deze combinatie slechts één operationele maatregel die wordt gecombineerd met een algehele capaciteitsbeperking en een stimuleringsmaatregel. Deze combinatie is het minst kosteneffectief van de drie.</p>

In de luchtvaartnota 2020-2050 is opgenomen dat in de eerstvolgende wijziging van het luchthavenverkeerbesluit Schiphol het aantal toegestane nachtvluchten verminderd zal worden van 32.000 naar 29.000. Het effectueren hiervan vereist het doorlopen van een Balanced Approach procedure. Om te voorkomen dat er twee procedures naast elkaar lopen, maar bovenal om alle maatregelen in samenhang te kunnen beoordelen is de reductie van het aantal nachtvluchten geïntegreerd in de voorliggende consultatie.

## Maatregelen die zijn afgevallen

De eerste stap, om uiteindelijk tot definitieve maatregelen te komen, was een uitgebreide inventarisatie van alle mogelijke maatregelen. De maatregelen uit deze lijst die potentieel de meeste voordeel voor onze regio kunnen opleveren zijn:

- Het aantal 'continuous descend approaches' (nadering via glijvluchten) te verhogen (bovenop autonome ontwikkeling).
- Routeoptimalisaties om het totale aantal ernstig getroffen mensen te verminderen.
- Optimalisatie van de huidige procedures (minimaliseren van segmenten waarop lang op dezelfde hoogte wordt gevlogen, optimaliseren van de klimsnelheid, intersectiestarts, gereduceerde stuwkrachtstart, enz.).
- Beperken van de openstelling tijdens de nacht / nachtsluiting.

## Aandachtspunten

In de Balanced Approach staan twee maatregelen die gaan over het gebruik van primaire baan versus secundaire baan:

- Verlenging van het nachtrechtime door meer gebruik van de primaire banen (zowel 's avonds als 's morgens vroeg)
- Minimaliseer het gebruik van de secundaire banen

Bij beide maatregelen staat een + bij het selectie criterium 'verspreiding van hinder'.

Bij de toelichting op dit selectie criterium staat: 'Verspreiding van hinder: de maatregel mag de overlast niet slechts naar andere gebieden rond de luchthaven verplaatsen.'

Niet duidelijk is hoe deze 2 maatregelen positief kunnen scoren op het selectie criterium 'verspreiding van hinder'? Minder inzet van secundaire banen leidt immers tot meer vliegbewegingen op primaire banen, dus verplaatsing van de overlast. Beide maatregelen maken uiteindelijk deel uit van alle drie de voorgestelde combinaties, dus de weging die heeft plaatsgevonden heeft grote consequenties.

In twee van de drie pakketten aan maatregelen staat de maatregel om het aantal nachtvluchten terug te brengen naar 29.000. Dit is een maatregel die al zeer lang op de planning staat.

## Conclusie

Het is belangrijk om focus te houden op het uiteindelijke doel: de invoering van een nieuw stelsel (2027). Qua tijdsplanning moet hierop worden ingezet. De Balanced Approach-procedure is, net als de experimenteerregeling, een tussenstap om dit doel te behalen. Van het Rijk wordt verwacht dat koers wordt gehouden en dat met het oog daarop tussentijds juridisch wordt geborgd wat moet worden geborgd.

Hoewel het positief is dat het ministerie werkt aan geluidsreductie, is het binnen deze regeling niet duidelijk waar in de omgeving de effecten van de maatregelen neerslaan, in welke mate dat het geval is en of er wellicht ook sprake zal zijn van verplaatsing van hinder doordat de primaire banen intensiever gaan worden gebruikt. Verschuiving van hinder kan niet de bedoeling zijn; de maatregelpakketten moeten bij alle invloedgebieden een merkbare vermindering van hinder gaan opleveren.

Het geluidsdoel voor de korte termijn is kwantitatief ingevuld, in de vorm van een procentuele reductie van geluid in verschillende categorieën van gehinderden". Dat zegt echter weinig over de hinderbeleving.

De Balanced Approach-procedure gaat het heel specifiek over geluidsdoelen voor de korte termijn. Het nieuwe stelsel dat in 2027 moet ingaan, zal hopelijk een veel breder spectrum aan milieu en gezondheid gerelateerde doelstellingen gaan omvatten.

## **Advies ODIJ**

Het Ministerie vraagt de BRS om een voorkeur aan te geven voor één van de drie pakketten met maatregelen. Het effect van de pakketten is alleen berekend voor de gehele Schipholregio. De maatregelen zijn er echter vooral op gericht om de primaire banen efficiënter en daarmee vaker in te zetten. De geluidswinst is dus niet overal gelijk binnen de Schipholregio en de geluidswinst in onze regio nihil.

Mocht er vanuit de BRS een voorkeur aangedragen (moeten) worden, dan bij voorkeur een maatregelenpakket waarbij het aantal vluchten zo laag mogelijk wordt vastgelegd. Hoewel het aantal vliegbewegingen niets zegt over de geluidshinder, geeft het onder de primaire baan wel een vorm van bescherming.

Verder is het maatregelenpakket een bevestiging dat zo snel als mogelijk toegewerkt moet worden naar individuele bescherming van inwoners (norm op de gevel), zodat er ook uiteindelijk bescherming komt voor inwoners onder de primaire baan enerzijds en er duidelijkheid komt over de mogelijkheden en ruimte voor de luchtvaart.

## Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

### **J** Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen