

Notitie

Aan	Portefeuillehouders Vliegverkeer Schiphol regio Alkmaar-BUCH-Haarlem-IJmond	Van	[REDACTED]
Cc.	[REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED] [REDACTED]	Functie	Bestuursadviseur [REDACTED] [REDACTED]
Onderwerp	Stand van zaken Schiphol: vonnis RBV, Balanced Approach procedure en Quick Scan primaire banen	E-mail	[REDACTED]@odijmond.nl
		Telefoon	06-[REDACTED]
Bijlage	1 (concept zienswijze)	Datum	6 juni 2024

Via deze notitie neem ik u graag mee in een aantal ontwikkelingen. Op 8 mei jl. bent u door [REDACTED] (ODIJ) geïnformeerd over de inhoud van de [zevende voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol](#) van het ministerie van I&W. U ontvangt nu een korte update over de ontwikkelingen ten aanzien van twee genoemde onderwerpen in deze voortgangsbrief:

1. Het vonnis van de Rechtbank Den Haag in de zaak van Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV) tegen de Staat;
2. Spoor 2; vastleggen van een lager aantal vliegtuigbewegingen in een te wijzigen Luchthavenverkeerbesluit en specifiek de Balanced Approach-procedure én de planning voor het indienen van een zienswijze.

Daarnaast informeer ik u over de afronding van de Quick Scan Primaire Banen en de vertaling hiervan in de Bestuurlijke Agenda Vliegverkeer.

Inleiding

24 mei jl. heeft het (demissionaire) kabinet mededelingen gedaan betreffende enerzijds het RBV-vonnis en anderzijds de lopende Balanced Approach-procedure. Beide trajecten zijn met elkaar verweven.

1. RBV-vonnis: het rijk gaat in beroep;
2. Balanced Approach procedure (BA-procedure): procedure wordt voortgezet, het pakket maatregelen aangepast en in tijd uitgesmeerd.

Het rijk benadrukt dat de voorgenomen besluiten geen koerswijziging behelst. Het doel blijft ongewijzigd en het rijk wil stappen zetten in het beperken van de hinder rondom Schiphol. Voor het kabinet is de balans nog niet 'af'. Meer informatie over deze twee onderwerpen leest u in deze brief [stand-van-zaken-balanced-approach-procedure-schiphol-en-rbv-zaak.pdf](#).

Ad 1: De RBV-zaak

De rechtbank in de RBV-zaak beveelt dat de Staat binnen 12 maanden de wet- en regelgeving moet handhaven. Dit betekent dat binnen deze periode het gedogen (anticiperend handhaven) moet worden beëindigd. Het rijk dient daarmee binnen 12 maanden de rechtspositie van burgers te verbeteren en een betere belangenafweging te maken. Het kabinet ziet zich genoodzaakt hoger beroep in te stellen tegen dit vonnis. Nadrukkelijk niet omdat het kabinet het oneens is met de

strekking van het vonnis, maar vanwege de strakke termijn die de rechtbank heeft opgelegd. Ook zal een verzoek om schorsing van het vonnis worden gedaan, omdat anders de klok verder tikt op de deadline van 12 maanden terwijl het hoger beroep loopt.

De afgelopen periode heeft het kabinet zich beraden op de vraag hoe uitvoering kan worden gegeven aan het vonnis in de RBV-zaak. Het kabinet concludeert dat de enige én snelste weg om te starten met opvolging geven aan het RBV-vonnis is door voort te bouwen op het fundament van de reeds ingezette Balanced Approach procedure.

Ad 2: De Balanced Approach procedure

De BA-procedure komt voort uit het kabinetsstandpunt om de belangen van de luchtvaartsector, van de omwonenden en van milieu beter op elkaar af te stemmen. Einddoel is het vinden van een nieuwe balans tussen het belang van een internationale luchthaven voor Nederland en de kwaliteit van de leefomgeving, specifiek voor omwonenden.

Het Rijk werkt hiernaartoe via drie sporen:

Spoor 1: het beëindigen van het anticiperend handhaven in combinatie met het voortzetten van strikt preferentieel baangebruik;

Spoor 2: het vastleggen van een lager maximum aantal vliegtuigbewegingen in een gewijzigd Luchthavenverkeersbesluit (LVB);

Spoor 3: Uitwerking van het nieuwe geluidstelsel.

De BA-procedure is onderdeel van spoor 2. De vervolgstap na het succesvol doorlopen van deze procedure is het vastleggen van een LVB, conform het vonnis vanuit de RBV-zaak. Daarmee stopt ook het anticiperend handhaven.

Voor onze regio gelden spoor 1 en 2 als tussenstap, maar ligt onze focus op het afronden van spoor 3, het nieuwe geluidstelsel met daarin geluidnormen voor vliegverkeer en daarmee individuele bescherming.

Vanuit internationale regelgeving is een staat verplicht om bij het nemen van exploitatiebeperkende maatregelen om geluidshinder terug te dringen, een BA-procedure te doorlopen. In het kader van deze procedure heeft het kabinet op 1 september 2023 een maatregelenpakket bij de Europese Commissie (EC) genotificeerd. Nu meldt de minister dat de procedure wordt voortgezet, maar met een aangepast en in de tijd verspreid maatregelenpakket. Deze aanpassing is het gevolg van de vragen van de EC. De EC blijkt zorgen te hebben over de proportionaliteit van de maatregelen in relatie tot de beoogde implementatietermijn (november 2024). Ook benadrukt de EC het belang van andere maatregelen dan een vermindering van het aantal vliegbewegingen om het geluidsdoel te halen. De EC heeft daarom gevraagd om te onderzoeken of een meer graduele aanpak om het geluidsdoel te behalen mogelijk is. Met een graduele aanpak wordt een aanpak bedoeld waarbij niet in één keer, maar stapsgewijs over verschillende jaren het gestelde geluidsdoel wordt gehaald. Het geluidsdoel van minus 20 procent op het etmaal en minus 15 procent in de nacht is hierbij ongewijzigd gebleven.

Onderstaand de maatregelen uit het huidige en het nieuw voorgestelde (aangepaste) pakket:

Huidig maatregelenpakket

2024

- Minder gebruik van de start- en landingsbanen bij dichtbevolkte gebieden
- Minder vluchten in de nacht – maximaal 28.700 vluchten per jaar
- Stillere vliegtuigen in de nacht (tussen 23.00 – 07.00 uur)
- Lager totaal aantal vluchten – maximaal 452.500 vluchten per jaar

Aangepast maatregelenpakket

2024

- Stillere vliegtuigen in de nacht (tussen 23.00 – 07.00 uur).

2025

- Gebruik van Schiphol voor lawaaiige vliegtuigen wordt duurder (nieuw)
- Weren van de meest lawaaiige toestellen in de nacht (nieuw)
- Minder gebruik van de start- en landingsbanen bij dichtbevolkte gebieden (aangepast)
- Meer vliegtuigen vervangen door nieuwe toestellen (nieuw)
- Minder vluchten in de nacht – maximaal 27.000 vluchten per jaar
- Lager totaal aantal vluchten – maximaal tussen 460.000 en 470.000 vluchten per jaar

2026

- Gedeeltelijke nachtsluiting of andere maatregelen in de nacht (nieuw)

De maatregelen dragen in totaliteit bij aan het bovengenoemde geluiddoel van de minister. Er is momenteel nog geen beeld hoe de effecten positief of negatief terugslaan per regio. Deze uitwerking volgt later. Maatregelen als een nachtsluiting en het weren van lawaaiige vliegtuigen sluiten aan bij onze regionale inzet.

Aanvullende raadpleging **Balanced Approach** en proces/planning zienswijze

- Vanaf 24 mei 2024 is een internetconsultatie opgezet over de aanpassingen aan het maatregelenpakket. We krijgen 4 weken de tijd om een zienswijze in te dienen (deadline: 21 juni 2024) op de nieuwe maatregelen in de periode 2024 en 2025*. Vanuit de BRS-a werken we aan een gezamenlijke zienswijze hierop. In deze zienswijze is ook aandacht voor onze regionale inzet.

De zienswijze wordt volgens planning op 11 juni via het secretariaat van de BRS aan u aangeboden, waarna u tot 14 juni kunt reageren. Suggesties op de zienswijze kunt u met mij delen, dan agendeer ik die bij de verdere bespreking van de zienswijze.

Mijn advies/voorstel is om bij de BRS-zienswijze aan te sluiten en deze te delen met uw raad.


R

*Voor de in 2026 in te voeren maatregel (gedeeltelijke nachtsluiting of andere maatregelen in de nacht) volgt later dit jaar een aparte consultatie. Een impactanalyse (in opdracht van I&W) naar mogelijkheden en scenario's wordt voor de zomer van 2024 verwacht. U bent hierover geïnformeerd in voorbereiding op en/of tijdens de themasessie binnen de BRSB. Wanneer meer informatie bekend is over de impactanalyse, dan deel ik die met u.

Quick Scan Primaire Banen en Bestuurlijk Agenda Vliegverkeer

In 2023/2024 voerden wij, samen met gemeenten onder de Kaagbaan, een Quick Scan Primaire Banen (Kaagbaan en Polderbaan) uit om oplossingsrichtingen te identificeren voor het verminderen van de geluidsbelasting en hinder. Het "quick" verbetering willen bewerkstelligen, brengt met zich mee dat de "wins" moeten worden gezocht binnen de bestaande afspraken, zoals het Nieuwe Normen en Handhaving Stelsel (NNHS), met alles wat daaraan annex is. Buiten de scope van de quickscan vallen oplossingsrichtingen die een heroverweging van de bestaande afspraken met zich meebrengen (zoals vermindering van het totaal aantal toegestane vliegbewegingen of de afwikkeling van het vliegverkeer anders over de beschikbare banen verdelen).

Aan de hand van input van de betrokken bewonersvertegenwoordigers van de beide primaire banen zijn 13 aandachtspunten benoemd waaruit hinderbeleving voortvloeit. Na een beschouwing van feitelijke ontwikkelingen van het vliegverkeer op de Kaagbaan en de Polderbaan in de periode van 2013-2019 en 2022 en autonome ontwikkelingen, zijn met hypothesen en ondersteunende analyses bij 12 van deze aandachtspunten 19 potentiële oplossingsrichtingen geïdentificeerd. Deze zouden op korte of middellange termijn kunnen worden uitgewerkt. Daarmee zien we binnen de huidige opzet van de vliegoperatie mogelijkheden om de hinderbeleving voor omwonenden in meer of mindere mate terug te dringen. Het rapport biedt een opstap om met stakeholders in gesprek te gaan over de hinderbeleving in onze regio en het uitwerken van de voorgestelde oplossingsrichtingen. Denk daarbij aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Royal Schiphol Group N.V. en Luchtverkeersleiding Nederland. Het gaat er daarbij om, om de gevonden oplossingsrichtingen bij de juiste stakeholder aan te kaarten en in te passen in lopende ontwikkelingen, zoals de Balanced Approach procedure.

We bevinden ons momenteel in de afrondende fase van de Quickscan en informeren u op korte termijn over de resultaten. De uitkomsten van de Quick Scan worden opgenomen in de nieuwe Bestuurlijke Agenda Vliegverkeer Schiphol die eind 2024 aan uw raden zal worden aangeboden. Contactpersoon voor de Quick Scan Primaire Banen en de Bestuurlijke Agenda Vliegverkeer Schiphol is  J

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

R Art. 5.2 lid 1

De informatie uit documenten betreft persoonlijke beleidsopvattingen. Onder persoonlijke beleidsopvattingen worden verstaan ambtelijke adviezen, visies, standpunten en overwegingen ten behoeve van intern beraad, niet zijnde feiten, prognoses, beleidsalternatieven, de gevolgen van een bepaald beleidsalternatief of andere onderdelen met een overwegend objectief karakter