



Minister

**Bestuurskern**

Programma Schiphol

Den Haag  
Postbus 30945  
2500 GX Den Haag

**Contactpersoon**

Bestuurskern

**Datum**

25 mei 2022

**Kenmerk**

**Bijlage(n)**

1. Notie To70 capaciteit vigerend stelsel

# nota ter informatie

Tussenstand analyse van opties om vooruitlopend op het LVB het aantal vliegtuigbewegingen te reduceren

## Aanleiding

Naar aanleiding van de nota over de besluitvorming rondom Schiphol en Lelystad Airport heeft u gevraagd om een nadere uitwerking van de 'opties voor de tussentijd'. Wij hebben de volgende opties genoemd:

- Beëindigen anticiperend handhaven
- Een ministeriële regeling waarin vooruitlopend op het LVB een nieuw maximum wordt vastgelegd
- Een ministeriële regeling waarmee slots die vrijvallen (bijvoorbeeld na een faillissement) uit de slotpool worden gehaald

In deze nota gaan wij in het bijzonder in op de eerste twee opties. Over de verdere uitwerking van het beëindigen van het beleid van anticiperend handhaven vindt begin volgende week aanvullend overleg plaats met de ILT, omdat dit gesprek vanwege de beperkte tijd niet volledig kon worden afgerond. Daarom presenteren wij u vandaag een tussenstand. Na het overleg met ILT informeren wij u nader.

## Kernpunten

- Anticiperend handhaven:
  - o Het is wenselijk om vooruitlopend op wijziging van het LVB en verlening van de natuurvergunning, in overleg met de IG ILT, het anticiperend handhaven te beëindigen zodat het vigerende stelsel met de handhavingspunten geldt en de ILT daarop toezicht houdt en handhaaft.

- Dit betekent dat op dat moment volledig wordt teruggevallen op het wettelijk vastgestelde LVB2008.
  - Met deze stap kan op verantwoorde wijze een reductie van het aantal vliegtuigbewegingen naar 450-465K mogelijk worden gemaakt terwijl het geluidspreferentieel vliegen in hoge mate kan worden gewaarborgd.
  - Dit getal is gebaseerd op een quick scan van To70 op de cijfers en uitgangspunten in het MER NNHS en is een verfijning van de cijfers die de ILT vorig jaar in haar signaal over anticiperend handhaven heeft opgenomen (420K-450K)
  - In overleg met de IG ILT kan een termijn worden gehanteerd die rekening houdt met het gebruiksjaar en de slotuitgifte. Dit bespreken wij nog met ILT.
  - Als gevolg van een steeds stiller<sup>1</sup> wordende vloot ontstaat gaandeweg ruimte voor extra vliegtuigbewegingen. Dat is niet direct een probleem omdat tegelijkertijd wordt gewerkt aan een gewijzigd LVB waarin de nieuwe capaciteitsgrens wordt vastgelegd.
  - Het beëindigen van het anticiperend handhaven draagt bij aan de gewenste rechtszekerheid en hangt nauw samen met het hoofdbesluit dat u voornemens bent te nemen.
- Ministeriële regeling met nieuwe capaciteitsgrens
    - Vooruitlopend op het LVB en de natuurvergunning [REDACTED] nader uitwerken van de mogelijkheid om via een ministeriële regeling waarin het nieuwe maximum, de regels voor preferentieel baangebruik en de slotreductie worden vastgelegd, te handhaven door de ILT. [REDACTED]
  - Vorbereiding slotreductie
    - Tegelijkertijd zal voor het nieuwe/te wijzigen LVB worden gestart met het doorlopen van de balanced approach procedure zodat een zorgvuldig proces wordt doorlopen over capaciteitsbeperking en luchtvaartmaatschappijen worden betrokken bij de voorbereiding op het beperken van de slotuitgifte.
    - Over de daarvoor te volgen tijdspaden en nadere uitwerking wordt u na overleg met de ILT nader geïnformeerd.

### **Toelichting**

#### *Beëindigen anticiperend handhaven*

- Wij hebben geanalyseerd wat het effect is van het beëindigen van het anticiperend handhaven.
- Totdat een gewijzigd LVB is vastgesteld, zou de ILT weer kunnen handhaven volgens het vigerende wettelijke stelsel van de handhavingspunten.
- Handhaving van het vigerende LVB (2008) betekent dat de ILT bij overschrijding van een grenswaarde bij een handhavingspunt een maatregel kan opleggen, gericht op het voorkomen van herhaling van de overtreding in het desbetreffende handhavingspunt in het volgende gebruiksjaar.
- Voordeel van deze optie is dat u hiermee een signaal afgeeft dat het anticiperend handhaven het definitief wordt beëindigd, het versterken van

# Overzicht van opmerkingen bij B10. Nota ter informatie tussenopties tot introductie LVB\_Geredigeerd.pdf

---

Pagina: 2

---

 Nummer: 1      Auteur: Mobile User

---


lokale bescherming leefomgeving, de duidelijkheid en (rechts)zekerheid voor betrokkenen (omwonenden, luchtvaartsector en handhavingsbevoegde gezagen). Zonder deze optie moet voor deze rechtszekerheid gewacht worden op de verlening van een natuurvergunning op basis waarvan een nieuw LVB kan worden vastgesteld. Bovendien sluit deze optie aan op de wens van de TK om het anticiperend handhaven zo snel als mogelijk te beëindigen.

#### *Omvang mogelijk aantal vliegtuigbewegingen en effect op geluidspreferentieel vliegen*

- Wij hebben een nadere analyse gedaan op het aantal vliegtuigbewegingen dat mogelijk is als het anticiperend handhaven wordt beëindigd. De meest recente inschatting van het jaarvolume dat binnen de vigerende grenswaarden mogelijk is:
  - *zonder vlootvernieuwing t/m 2023:*  
**ca. 400.000 – 440.000** vliegtuigbeweging;
  - *inclusief vlootvernieuwing t/m 2023 (o.b.v. de pré-COVID trend)<sup>1</sup>:*  
**ca. 450.000 – 465.000** vliegtuigbewegingen.
- Binnen het stelsel met grenswaarden in handhavingspunten is geluidspreferentieel vliegen mogelijk tot maximaal 450.000 tot 465.000 vliegtuigbewegingen. Dit komt omdat (ook) het stelsel van handhavingspunten is gedimensioneerd op geluidspreferentieel baangebruik.
- De Kaagbaan en de Polderbaan zijn zowel in het vigerende stelsel als onder het NNHS de geluidpreferente banen. Het gebruik van de Zwanenburgbaan wordt in het vigerende stelsel – door zijn ligging – deels gestuurd door dezelfde handhavingspunten als de Polderbaan en de Kaagbaan.
- Hierdoor is het in theorie mogelijk dat de Zwanenburgbaan door LVNL vaker ingezet wordt dan onder het NNHS. De analyse van To70 laat zien dat tot 20% meer vliegbewegingen mogelijk zouden zijn via deze baan ten opzichte van de huidige baaninzet, wat lokale effecten kan hebben op de omvang van ervaren hinder als gevolg van inzet door de Zwanenburgbaan.
- Voor de sector is het echter ook van belang zijn om zoveel mogelijk geluidpreferent te vliegen. LVNL en Schiphol zijn gecommitteerd aan het Minder-Hinder plan. Het ligt dan ook voor de hand om over de inzet van de Zwanenburgbaan een bestuurlijke afspraak met de sector te maken.
- Beëindiging van anticiperend handhaven betekent dat de ILT naar inschatting bij overschrijding van 450.000-465.000 vluchten handhavend kan optreden aan het eind van het gebruiksjaar.
- Het nadeel is dat dit getal geen harde grens is. Als gevolg van vlootvernieuwing wordt de vloot in de tijd stiller. Dat geeft meer 'geluidsruimte' om vliegtuigbewegingen af te wikkelen. In het MER is geanalyseerd dat niet eerder dan in 2027/2028 mogelijk 500K vliegtuigbewegingen zouden kunnen worden afgewikkeld binnen het vigerende stelsel.
- Het hoofdbesluit en het vastleggen daarvan in een gewijzigd LVB voorziet echter in een nieuwe situatie met capaciteitsbeperkingen en voor de



<sup>1</sup> Er passen meer vliegtuigbewegingen binnen het oude stelsel wanneer vliegtuigen minder geluid maken. In de bijgevoegde notitie van TO70 wordt dit verder toegelicht.

 Nummer: 1      Auteur: Harbers, Mark  
Wie is belangrijkste partij daarbij? Is dat LVNL of de sector?

tussentijd verkend wordt of die capaciteitsbeperking met een experimenteerregeling kan worden vastgelegd (zie hieronder).

#### *Experimenteerregeling*

- Met een experimenteerregeling kan voor 2 jaar vrijstelling worden verleend van regels van het LVB en/of kunnen vervangende grenswaarden voor geluid worden vastgesteld in het kader van een experiment waarvan de ORS heeft aangegeven een gunstig effect op de hinderbeleving te verwachten.
- In een experimenteerregeling op grond van artikel 8.23a van de Wet luchtvaart kan het maximum aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol en regels voor preferentieel baangebruik worden vastgelegd totdat het maximum van de capaciteit van Schiphol in het LVB is opgenomen.
- Vooruitlopend op de vastlegging van het maximum van 32.000 nachtvluchten in het LVB is in 2018 ook een experimenteerregeling vastgesteld.
- Een voordeel van deze optie kan zijn dat de combinatie van een maximum aantal vliegtuigbewegingen en de regels voor preferentieel baangebruik juridisch worden vastgelegd in een regeling waarvan het ontwerp openbaar geconsulteerd wordt en voor advies aan de ORS wordt voorgelegd. Dat is transparant en [REDACTED] (omwonenden, Luchtvaartsector en handhavingsbevoegde gezagen).

#### *Anticiperend handhaven op een nieuw maximum*

- Een minder voor de hand liggende mogelijkheid is om het huidige beleid van anticiperend handhaven aan te passen door het te beperken tot de voorgestelde nieuwe maximale capaciteit vanuit het principebesluit (dus 440.000).
- Dat betekent dat ILT bij overschrijding van een handhavingspunt en overschrijding van de nieuwe maximale capaciteit handhaaft op het vigerend LVB.

- De mogelijkheid van anticiperend handhaven blijft dan boven de capaciteitsgrens bestaan terwijl we het juist zo snel mogelijk met een gewijzigd LVB willen beëindigen.



#### *Tempo effectueren reductie*

- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- Zowel bij het beëindigen van het anticiperend handhaven als in het kader van de experimenteerregeling dienen de komende periode door ACNL en Schiphol voorbereidingen te worden gedaan om de hoeveelheid slots te reduceren en in lijn te brengen met de maximale beschikbare capaciteit.
- De capaciteitsdeclaratie voor het winterseizoen – en start van het IATA-jaar – is al vastgesteld en alle slots zullen half augustus 2022 definitief gealloceerd zijn op basis van deze capaciteitsdeclaratie.
- [Redacted]
- [Redacted]
- De overschrijding van de grenswaarden in de handhavingspunten en het handhaven daarop vindt plaats aan het einde van een gebruiksjaar (vollopende emmertje geluid).
- [Redacted]

#### *Balanced approach*

- Wij hebben u eerder geïnformeerd over de balanced approachprocedure.
- Verordening 598/2014 vereist dat 'de balanced approach' procedure moet worden doorlopen bij geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen.

Deze procedure vergt ten minste 9 maanden, exclusief voorbereidingstijd.

- 
- In het LVB is een bepaling opgenomen om het aantal nachtvluchten te reduceren van 32K naar 29K. De onderbouwing hiervan is met het oog op de te volgen balanced approach procedure vorig jaar al wel uitgeschreven en voorbereid maar nog niet in procedure gebracht, in afwachting van de discussie over de natuurvergunning.
- In de balanced approachprocedure die we nu moeten opstarten voor capaciteitsbeperking kan ook deze nachtvluchtreductie worden meegenomen.
- Als voldoende proceduretijd is verkregen, biedt het doorlopen van het de balanced approach procedure vooral voordelen.
  - o Het voorziet in een zorgvuldige procedure voor exploitatiebeperkingen die sowieso vereist is, ook als de verordening niet toepasselijk zou zijn;
  - o Het kanaliseert en structureert inspraak- en dialoogmogelijkheden met belanghebbenden en de Europese Commissie over de voorgenomen besluitvorming;
  - o 
  - o De procedure dient sowieso al voor de nachtvluchtreducties te worden doorlopen, die ook in het LVB worden geregeld. Het combineren met de capaciteitsbeperking die in een gewijzigd LVB wordt verankerd bevordert een integrale en transparante aanpak.
  - o Vanwege de het beginsel van zorgvuldige besluitvorming en vanwege de uiteindelijke wijziging van het LVB achten wij het daarom verstandig om zo snel mogelijk de procedure voor de balanced approach voor de totstandkoming van een gewijzigd LVB met een capaciteitsbeperking in gang te zetten.

#### Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	1. Notitie TO70 over capaciteit Schiphol	