



Aan Minister van Infrastructuur en Waterstaat

nota

Indienen aangepast notificatiepakket balanced approach-procedure Schiphol en informeren Tweede Kamer

TER BESLISSING

Datum

3 september 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/243982

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Prog.dir. Omgeving Luchthaven Schiphol
Cluster Besluitvorming en Parlementair

Beslistermijn

4 september 2024

Bijlage(n)

5

Aanleiding

Juridische duidelijkheid en stabiliteit zijn voor alle betrokkenen rond Schiphol van groot belang. Dit past bij het Hoofdlijnenakkoord. Om zo spoedig mogelijk de rechtsbescherming van de omwonenden op orde te brengen, door het beëindigen van het anticiperend handhaven en het verminderen van de geluidbelasting, wordt momenteel op grond van EU-verordening Nr. 598/2014 de balanced approach-procedure doorlopen. Op 1 september 2023 is hiertoe een maatregelenpakket aan de Europese Commissie (EC) genotificeerd.

Naar aanleiding van diverse inhoudelijke wijzigingen is de volgende stap in deze procedure het indienen van een aangepast notificatiepakket bij de EC. Op deze manier kan de EC hierover adviseren. Daarna zal besluitvorming door het kabinet plaatsvinden om de maatregelen in een Luchthavenverkeerbesluit (LVB) vast te leggen. Over proces en inhoud zijn met u deze zomer veelvuldig gesprekken gevoerd en u bent meermaals per nota geïnformeerd over keuzes en de stand van zaken. Door IenW is deze zomer gewerkt aan het aangepaste notificatiepakket. De berekeningen hiervoor zijn nog niet definitief (zie verderop in deze nota).

Op vrijdag 30 augustus heeft het kabinet besloten u te mandateren zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk deze week, de aangepaste notificatie bij de EC in te dienen.

Deze nota vraagt om uw instemming op het herziene notificatiedocument, indiening daarvan bij de Europese Commissie en het verzenden van een brief met bijlagen hierover aan de Tweede Kamer.

Geadviseerd besluit

1. Gelet op het kabinetsbesluit van de ministerraad van 30 augustus 2024 in te stemmen met het notificatiedocument balanced approach-procedure Schiphol.
2. Instemmen met het op 4 september 2024 indienen van het aangepaste notificatiepakket in het kader van de balanced approach-procedure Schiphol bij de Europese Commissie, n.a.v. het besluit van de ministerraad op 30 augustus 2024.
3. Instemmen met verzending van bijgevoegde brief hierover, inclusief bijlagen, aan de Tweede Kamer.

Kernpunten

In deze nota wordt u, naar aanleiding van het kabinetsbesluit op 30 augustus 2024 om zo spoedig mogelijk de aangepaste notificatie in te dienen bij de EC, meegenomen in de argumentatie om over te gaan tot het indienen van het notificatiepakket en de gedane aanpassingen naar aanleiding van de aanvullende raadpleging. Ook wordt ingegaan op de onzekerheid die momenteel nog bestaat in de berekeningen van het maatregelenpakket en relevante context en risico's op dit besluit en op overige onderwerpen.

Het doorlopen proces en de inhoudelijke veranderingen van het notificatiepakket sinds de aanvullende raadpleging van 24 mei tot en met 21 juni 2024 zijn ook in een eerdere nota uitgebreid beschreven (bijlage 2).

Argumentatie

De belangrijkste argumenten om zo spoedig mogelijk een aangepast notificatiepakket in te dienen zijn:

- Het op orde brengen van de rechtsbescherming voor omwonenden en het creëren van een stabiele juridische basis voor Schiphol past bij de ambitie uit het Hoofdlijnenakkoord.
- Gezien de uitspraak van de rechtbank in de RBV-zaak en de noodzaak om binnen 12 maanden geldende wet- en regelgeving te handhaven is het van groot belang om op zo kort mogelijke termijn de rechtsbescherming te herstellen.
- Mede gelet op de uitspraak van de Hoge Raad van 12 juli 2024 dat het stoppen met anticiperend handhaven in combinatie met een experimenteerregeling een balanced approach vereist, is het doorlopen van de balanced approach-procedure de enige manier om (snel) invulling te geven aan de RBV-uitspraak en het anticiperend handhaven te kunnen beëindigen.
- [Procesbelang Staat](#) [redacted]
- Doordat de resultaten van de analyses op dit moment niet stabiel zijn, is er geen definitief beeld welke exacte capaciteitsreductie nodig is om het geluidsdoel te halen. Dit leidt tot onzekerheid over het exacte maatregelenpakket en heeft als consequentie dat er een bandbreedte moet worden genotificeerd. [Procesbelang Staat](#) [redacted]
- Een alternatief is om het notificatiepakket niet op dit moment in te dienen. Vertraging van minimaal een half jaar, maar naar verwachting een jaar ligt dan voor de hand, in verband met de procedurele vereisten in de verordening en internationale regelgeving rondom het slotallocatieproces.
- [Procesbelang Staat](#) [redacted]

Datum

3 september 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/243982

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Prog.dir. Omgeving Luchthaven Schiphol
Cluster Besluitvorming en Parlementair

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Bijlage(n)

5

Datum

3 september 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/243982

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol
Cluster Besluitvorming en Parlementair

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Bijlage(n)

5

Toelichting

Aanpassingen naar aanleiding van de aanvullende raadpleging

Tijdens de aanvullende raadpleging in mei/juni 2024 hebben belanghebbenden de mogelijkheid gehad te reageren op het aangepaste pakket met voorgestelde maatregelen. Naar aanleiding van de 218 reacties is één maatregel geschrapt. Dit betreft het beperken van het gebruik van de (secundaire) Aalsmeerbaan en Zwanenburgbaan. Zowel omwonenden als sectorpartijen en LVNL hebben negatief gereageerd op deze maatregel.

Na uw aantreden heeft u geconstateerd dat er verschillen zijn tussen uitgangspunten van de sector en het ministerie voor het berekenen van de maatregelen in de balanced approach-procedure. Op uw verzoek is daarop verdiepend met Schiphol, KLM, BARIN, TUI en LVNL gesproken. Er zijn gesprekken gevoerd om tot een beter inzicht te komen waar deze verschillen van inzicht vandaan komen en om zoveel mogelijk tot een meer gezamenlijk beeld te komen over de uitgangspunten en wijze van berekenen. Door enkele partijen is meer gedetailleerde informatie aangeleverd. Bovendien heeft u besloten om in het kader van de berekeningen een kleinere onzekerheidsmarge aan te houden ten aanzien van de verwachtingen over wanneer de nieuwe toestellen worden geleverd die KLM en Transavia hebben besteld. U bent eerder geïnformeerd over de manier hoe de aannames en uitgangspunten voor de berekeningen zijn aangepast (bijlage 2).

Dit heeft geleid tot aangepaste berekeningen. Het effect op het reduceren van de geluidbelasting lijkt groter dan eerder werd aangenomen, met als gevolg dat een minder vergaande reductie van het aantal vliegtuigbewegingen ten opzichte van het geraadpleegde pakket van voor de zomer (met een capaciteitsreductie naar 460.000-470.000 vliegtuigbewegingen) noodzakelijk lijkt om het geluidsdoel te behalen. De resultaten van de nieuwe berekeningen zijn echter nog niet stabiel.

Signalering instabiliteit berekeningen maatregelenpakket eind augustus 2024

- Op 19 augustus hebben To70 en NLR de uitkomsten van de berekeningen met IenW gedeeld en vastgesteld dat een capaciteitsreductie naar 475.000 vliegtuigbewegingen nodig is als sluitstuk om het geluidsdoel van 17% te halen.
- Na 19 augustus hebben de bureaus op ons verzoek het effect van de individuele maatregelen berekend. De nieuwe berekeningen van de individuele maatregelen (inzet stillere toestellen, vlootvernieuwing, tariefdifferentiatie en weren lawaaiige toestellen) met daarin de uitgangspunten waar met de verschillende partijen over gesproken is, zijn in de week van 26 augustus opgeleverd.
- De bureaus hebben naar aanleiding van die uitkomsten geconstateerd dat er in de berekeningen sprake is van een onderschatting van de geluidseffecten van de maatregelen. Bovendien heeft het ministerie geconstateerd dat de uitgangspunten voor de vlootvernieuwing niet consequent zijn toegepast waar het gaat om autonome vlootvernieuwing. Als gevolg hiervan is de uitkomst van de berekeningen niet stabiel.

- De onderzoeksbureaus geven aan dat, doordat er meer gedetailleerde berekeningen zijn gedaan, er tegelijkertijd in het model meer aannames zijn gedaan door de onderzoeksbureaus met betrekking tot geluidsreductie, bijvoorbeeld van de nieuwste generatie toestellen. Deze aannames zouden een onderschatting van het effect van de maatregel kunnen veroorzaken. Ook in de combinatie van de maatregelen zouden deze aannames tot een onderschatting van het effect leiden.
- De constatering dat de uitgangspunten voor de vlootvernieuwing niet consequent zijn toegepast waar het gaat om autonome vlootvernieuwing, moet door de bureaus nog nader worden bekeken. Het is vervolgens aan de bureaus om vast te stellen of er sprake is van een eventuele overschatting. Daar hebben de bureaus op dit moment nog geen duidelijkheid over geboden.
- Doordat de resultaten van de berekeningen op dit moment niet stabiel zijn, is er ook geen exact beeld welke capaciteitsreductie nodig is om het geluiddoel te halen. Dit leidt tot onzekerheid over het exacte maatregelenpakket. Bovenstaande is op 28 augustus met u besproken.
- De onderzoeksbureaus werken de komende weken aan het nalopen van de berekeningen en het verfijnen van de aannames. Nieuwe berekeningen moeten in het najaar leiden tot een definitieve uitkomst. Dit is van belang in het kader van de zorgvuldigheid en kan leiden tot een andere uitkomst dan nu voorzien in de notificatie.

Datum

3 september 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/243982

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Prog.dir. Omgeving

Luchthaven Schiphol

Cluster Besluitvorming en

Parlementair

Aan

Minister van Infrastructuur en

Waterstaat

Bijlage(n)

5

Samenstelling en indiening maatregelenpakket

Op vrijdag 30 augustus heeft het kabinet besloten u te mandateren zo spoedig mogelijk de aangepaste notificatie bij de EC in te dienen.

Naar aanleiding daarvan wordt onderstaand (aangepast) maatregelenpakket bij de EC ingediend om 17 procent van het geluiddoel in november 2025 te behalen. In het notificatiedocument wordt hier nader op ingegaan.

- KLM zal vrijwillig lawaaiige vliegtuigen in de nacht vervangen door stillere exemplaren.
- Vlootvernieuwing: KLM en Transavia committeren zich aan een snellere vlootvernieuwing in 2025. De vlootvernieuwing in 2025 bovenop de autonome ontwikkeling wordt meegerekend.
- Tariefdifferentiatie: Schiphol maakt het gebruik van de luchthaven voor meer verschillende lawaaiige toestellen duurder. Zo worden alle luchtvaartmaatschappijen gestimuleerd met zo stil mogelijke vliegtuigen te landen en te vertrekken.
- Vliegtuigen moeten aan strengere geluidsnormen voldoen en dus stiller zijn om 's nachts (23:00 – 07:00 uur) te mogen landen of vertrekken op Schiphol. Het maximale aantal vliegtuigbewegingen in de nacht gaat verder omlaag. Dit zijn er november 2025 nog maximaal 27.000 (was 32.000).
- Het kabinet heeft – na telefonisch overleg tussen u en het departement tijdens de lunchpauze van de MR en op basis van de op dat moment beschikbare informatie – gekozen voor een bandbreedte van 475.000-485.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Het definitieve aantal zal worden vastgesteld na de hiervoor genoemde controle, en kan daardoor nog wijzigen.

U heeft in een overleg op 21 augustus jl. en per nota (bijlage 3) besloten dat de resterende 3% van het geluidsdoel niet in 2026 wordt ingevuld, maar dat u eerst het effect op de geluidbelasting van fase 1 wilt afwachten voordat verdere stappen worden overwogen. Dit betekent dat u een volledig gebruiksjaar (nov 2025 – nov 2026) afwacht om in 2027 te bepalen welke verdere stappen gezet moeten worden.

Risico's

Procesbelang Staat

**Datum**

3 september 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/243982

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Prog.dir. Omgeving

Luchthaven Schiphol

Cluster Besluitvorming en

Parlementair

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Bijlage(n)

5

Voor de overige risico's, waarover u eerder bent geïnformeerd, wordt verwezen naar de bijlage risico's en context.

Planning LVB

Zonder balanced approach-procedure kunnen de maatregelen weren lawaaiige toestellen, de nachtreductie naar 27.000 vliegtuigbewegingen en de beperking van het jaarvolume niet geïmplementeerd worden. Dat zijn namelijk geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen waarvoor een balanced approach-procedure moet worden doorlopen.

Vanwege het RBV-vonnis en implementatie van het maatregelenpakket per november 2025 is eerder voor het LVB een interne planning opgesteld om per maart 2025 een definitief gepubliceerd LVB te hebben. In de nota vervolproces balanced approach (IENW/BSK-2024/235786) bent u geïnformeerd dat deze planning inmiddels niet meer haalbaar is. U informeert middels deze kamerbrief de Kamer hierover.

Monitoring en handhaving

- Of de geluidbelasting in de omgeving Schiphol afneemt is in grote mate afhankelijk van de uitvoering en naleving door de sector. In de berekeningen worden aannames gehanteerd over de verwachte effecten van de

maatregelen. De toezeggingen die zijn gedaan door de sector moeten worden waargemaakt en aannames moeten kloppen.

- Voor het weren van lawaaige toestellen wordt regelgeving opgesteld. Op deze regelgeving zal ILT toezicht houden.
- Er worden afspraken gemaakt met KLM Groep en Schiphol om hen zoveel mogelijk te committeren aan hun inzet om het geluidsdoel te halen. In bijgaande brieven worden deze afspraken onderschreven door beide partijen (bijlage 4 en 5).
- Als deze afspraken niet worden nagekomen, heeft dit ook gevolgen. Dit kan in de vorm van sancties en/of aanvullende maatregelen. Afhankelijk van de uitkomsten van het monitoringsprogramma, kan blijken dat verdere maatregelen genomen moeten worden om het geluidsdoel te behalen. Dat kan in ultimo betekenen dat er een nieuwe balanced approach-procedure opgestart moet worden.

Datum

3 september 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/243982

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol
Cluster Besluitvorming en Parlementair

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Bijlage(n)

5

Krachtenveld

- Sector: Met de sector is deze zomer op uw initiatief veelvuldig overleg gepleegd over de aannames, uitgangspunten en berekeningswijzen binnen de balanced approach-procedure. Bovendien heeft een aantal sectorpartijen nieuwe, gedetailleerde informatie aangeleverd als invoergegevens voor de berekeningen. [Procesbelang Staat](#)

- Omgeving: Voor omwonenden, onder andere vertegenwoordigd in de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS), gaat de uitkomst van het maatregelenpakket niet ver genoeg. Zij hebben meermaals gepleit voor een verdere capaciteitsreductie om de hinder te verminderen.
- De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft in haar zienswijze op de aanvullende raadpleging aangegeven dat de essentie het realiseren van minder hinder in de omgeving is. Het nieuwe maatregelenpakket om het geluidsdoel te halen, is voor de BRS een stap in de goede richting, maar zij vinden daarmee de balans nog niet af. De BRS beschouwt de Hoofdlijnenbrief Schiphol uit 2022 als een goede aanzet, maar nog niet als een uitwerking in de zin van het RBV-vonnis.
- [Procesbelang Staat](#)


Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

De passages inzake informele contacten met de Europese Commissie, (juridische) risico's, rechtszaken, retaliatie en financiële risico's komen in verband met het procesbelang van de Staat niet voor openbaarmaking in aanmerking.

Bijlage risico's en context

Risico's

Procesbelang Staat

[Redacted content]

Procesbelang Staat

[Redacted content]

Procesbelang Staat

[Redacted content]

Procesbelang Staat

[Redacted content]

Procesbelang Staat

[Redacted content]

Datum

3 september 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/243982

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol
Cluster Besluitvorming en
Parlementair

Aan

Minister van Infrastructuur en
Waterstaat

Bijlage(n)

5

Procesbelang Staat

Datum

3 september 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/243982

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Prog.dir. Omgeving Luchthaven Schiphol
Cluster Besluitvorming en Parlementair

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Bijlage(n)

5

Context

Juridische context (RBV-zaak en uitspraak van de Hoge Raad)

- In de **RBV-zaak** heeft de rechtbank geoordeeld dat de Staat onrechtmatig handelt door geen goede belangenafweging te maken tussen de belangen van hen die gebaat zijn bij het luchtverkeer van en naar Schiphol, en de belangen van hen die daarvan ernstige hinder en slaapverstoring ondervinden en door burgers geen praktische en effectieve rechtsbescherming te bieden tegen ernstige hinder en slaapverstoring.
- De rechtbank beveelt dat geldende wet- en regelgeving wordt gehandhaafd en een vorm van praktische en effectieve rechtsbescherming binnen 12 maanden na betekening van het vonnis in het leven wordt geroepen. De Staat is in hoger beroep gegaan, en zal een schorsingsverzoek indienen tegen de 12-maanden termijn. Het RBV-vonnis is uitvoerbaar bij voorraad. Dit betekent dat de Staat het vonnis dient uit te voeren; ook in afwachting van een uitkomst in hoger beroep.
- De **uitspraak van de Hoge Raad** maakt duidelijk dat voor het beëindigen van het anticiperend handhaven en het vaststellen van een (experimenteer)regeling met een reductie van het aantal vliegtuigbewegingen tot gevolg, het doorlopen van de balanced approach-procedure verplicht is. Met het doorlopen van de balanced approach-procedure en het implementeren van het maatregelenpakket laat de Staat zien dat geluisterd wordt naar de omgeving van Schiphol. De Staat heeft immers een geluidsprobleem geïdentificeerd en neemt actie om dit probleem op te lossen.
- **Procesbelang Staat**
[Redacted text]
- Het zo snel mogelijk indienen van het notificatiepakket is conform de toezegging van de Staat aan de Kamer en omgeving dat alles op alles wordt gezet om zo spoedig mogelijk een LVB vast te stellen.

Economische effecten en vestigingsklimaat

- Het terugbrengen van het toegestane aantal vluchten van 500.000 kan een economisch effect en impact op het vestigingsklimaat hebben. Hoe groot dat effect precies is, is moeilijk precies te becijferen. Uit eerdere onderzoeken blijkt dat de netwerkkwaliteit en de hub-functie van Schiphol met dit besluit naar verwachting in stand kunnen blijven. Het netto-effect op de werkgelegenheid is naar verwachting zeer beperkt. U bent hierover per nota geïnformeerd (IENW/BSK-2024/228298).

- Het huidige pakket met maatregelen stelt een reductie tot 475.000-485.000 vliegtuigbewegingen voor. Parallel aan de notificatie van de BA zal een aanvullende analyse worden gedaan naar de economische effecten van een beperking tot 475.000-485.000 vliegtuigbewegingen. Eerdere analyses hadden betrekking op lagere aantallen. De actuele impact voor individuele maatschappijen en hun overheden wordt daarmee inzichtelijk gemaakt. In de analyse zal ook naar de effecten voor de vrachtsector en mogelijke mitigerende maatregelen worden gekeken. Hiervoor werkt IenW samen met EZ, FIN, BZ en LVVN.

Datum

3 september 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/243982

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
 Prog.dir. Omgeving
 Luchthaven Schiphol
 Cluster Besluitvorming en Parlementair

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Bijlage tijdslijn recente ontwikkelingen

Bijlage(n)

5

24 mei t/m 21 juni 2024	Aanvullende raadpleging
10/11 juli 2024	Naar aanleiding van gesprek met de sector opdracht van minister om verschillenanalyse te maken en uitgangspunten na te lopen.
juli/augustus 2024	Gesprekken met de sector, To70 en NLR over het aanpassen van de uitgangspunten, gedetailleerdere informatie en nieuwe berekeningen.
24 juli 2024	Vaststellen uitgangspunten berekeningen in overleg minister IenW, Schiphol en KLM.
	Voor tariefdifferentiatie volgt nog separate werkgroep met Schiphol, To70, NLR en IenW.
9 augustus 2024	Ontvangst eerste concept berekeningen (tussenresultaat voor de combinatie met beeld dat reductie nodig was naar 485k om 17% te halen).
14 augustus 2024	Ontvangst tweede conceptberekeningen (tussenresultaat voor de combinatie met beeld dat reductie nodig was naar 480k om 17% te halen).
19 augustus 2024	Ontvangst definitieve rekenresultaten van de combinatie (reductie naar 475k om 17% te halen).
21 augustus 2024	NLR signaleert effect van onderschatting, maar onderschrijft in concept-validatierapport dat de door To70 gekozen berekeningsmethode een goede aanpak is, dit heeft tot gevolg dat een groter deel van het verkeer doorgerekend kan worden, terwijl het alternatief minder nauwkeurig is.
26 augustus 2024 (ochtend)	Ontvangst rekenresultaten effecten individuele maatregelen.
26 augustus 2024 (middag)	Bericht van de onderzoeksbureaus dat de resultaten niet stabiel zijn, naar aanleiding van niet verklaarbare resultaten van de individuele maatregelen.
27-30 augustus 2024	Verdiepende gesprekken met de onderzoeksbureaus over de controlefase.

Bijlagen bij deze nota:

Volgnummer	Naam	Informatie
01.	Notificatiedocument balanced approach-Schiphol September 2024	
02.	Bijlage: beslisnota over slides BWO Schiphol en cijfers BA	
03.	Bijlage: beslisnota invulling resterende 3%	
04.	Brief KLM Groep	
05.	Brief Schiphol	

Datum

3 september 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/243982

Opgesteld doorDG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Prog.dir. Omgeving Luchthaven Schiphol
Cluster Besluitvorming en Parlementair**Aan**

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Bijlage(n)

5