



TER BESLISSING

Datum

22 januari 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/21587

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol

Beslistermijn

28-01-2025

Bijlage(n)

4

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

nota

Impactanalyse maatregelen in de nacht Schiphol

Aanleiding

De impactanalyse naar maatregelen in de nacht op Schiphol (waaronder nachtsluiting) is afgerond. De impactanalyse bestaat uit twee onderzoeken. Eén door PA Consulting, dat zich voornamelijk richt op impact op de luchtvaartsector. De tweede door To70 e.a., dat zich voornamelijk richt op impact op omgeving, de operatie op de luchthaven en de landzijdige effecten. De impactanalyse is meermaals vertraagd, omdat door To70 in de achterliggende periode prioriteit moest worden gegeven aan de geluidsberekeningen in het kader van de balanced approach-procedure. Het is daarom raadzaam de impactanalyse zo spoedig mogelijk aan de Tweede Kamer te verzenden. Door het geplande Commissiedebat betekent dit dat u geadviseerd wordt dit uiterlijk op 28 januari a.s. te doen. Tijdens het Tweeminutendebat in december 2024 heeft u toegezegd het onderzoek in februari met de Kamer te delen.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd:

1. Kennis te nemen van de resultaten van de impactanalyse.
2. Uiterlijk één week voor het volgende Commissiedebat Luchtvaart (4 februari), dus uiterlijk op 28 januari a.s. de Kamerbrief over de impactanalyse te verzenden aan de Tweede Kamer, inclusief de impactanalyse die bestaat uit:
 - a. Onderzoek PA Consulting – originele Engelstalige versie
 - b. Onderzoek PA Consulting – Nederlandse vertaling
 - c. Onderzoek To70 e.a.
3. Akkoord te gaan om in een later stadium de resultaten van de impactanalyse te betrekken bij het onderzoek naar de invulling van het resterende gedeelte van het in het Actieplan Geluid Schiphol 2024-2029 gestelde geluidsdoel van 20 procent. Dit is in lijn met de Kamerbrief van 6 december jl. over de definitieve berekeningen voor de balanced approach-procedure.

Kernpunten

- Een beleidsdoel is om hinder rondom Schiphol te reduceren. Vanuit het oogpunt van slaapverstoring zijn maatregelen in de nacht (23:00 – 07:00 uur) hier een belangrijk onderdeel van. In de Luchtvaartnota 2020-2050 is een onderzoek naar de meerwaarde van een nachtsluiting aangekondigd. Bovendien is het onderwerp in 2023 geagendeerd door de

luchthaven Schiphol zelf en heeft de Kamer ook verzocht om meer informatie over nachtsluiting op Schiphol (zie hierover verder krachtenveld). Om deze redenen is de impactanalyse uitgevoerd.

- In de onderzoeken is de impact van een aantal maatregelen in kaart gebracht:
 - Nachtsluiting variant 1 van 23:00-07:00 uur, met verplaatsing van vluchten die daar nu binnen vallen naar tijden buiten de nacht.
 - Sluiting variant 2 van 00:00-05:00 voor vertrekkende en van 00:00-06:00 uur voor landende vluchten (voorstel Schiphol Achtpuntenplan), met verplaatsing van vluchten die daar nu binnen vallen naar tijden buiten de nacht.
 - Sluiting variant 3 van 00:20-05:20 uur met verplaatsing van vluchten die daar nu binnen vallen naar andere tijden in de nacht.
 - Een aantal alternatieve maatregelen.
- Grofweg is in de impactanalyse gemodelleerd hoe luchtvaartmaatschappijen naar verwachting zullen reageren op de maatregelen (onderzoek 1). Vervolgens is het veranderend baangebruik in kaart gebracht, zodat geluidseffecten duidelijk worden (onderzoek 2). Daarnaast komen ook andere effecten op sector en omgeving aan de orde.
- PA Consulting heeft voor dit onderzoek met 19 partijen diepte-interviews gehouden. Dit zijn zowel een groot aantal luchtvaartmaatschappijen, brancheorganisaties, als andere partijen zoals Schiphol, LVNL, ACNL, ILT, MRS en BRS. Met de partijen waarop de grootste impact te verwachten is, is meermaals gesproken. Luchtvaartmaatschappijen hebben hun beeld en inbreng aan de onderzoekers kunnen meegeven.
- De onderzoekers hebben een inschatting gemaakt van gedrag en effecten in de toekomst. De conclusies van het de impactanalysegeven een indicatie van de impact van een gehele of gedeeltelijke nachtsluiting en een aantal andere maatregelen op sector en omgeving.
- Het onderzoek is verkennend van aard. De randvoorwaarden waaronder een gehele of gedeeltelijke nachtsluiting kan worden ingevoerd, zoals uitzonderingsmogelijkheden, handhavingsbeleid en het tijdspad van implementatie, zijn beschreven maar niet onderdeel van de gemodelleerde varianten.

Resultaten

- Uit het eerste onderzoek blijkt dat alle onderzochte vormen van nachtsluiting een impact op sectorpartijen zullen hebben. Variant 1 heeft een zeer negatieve impact op meerdere luchtvaartmaatschappijen en op het hubmodel op Schiphol. Variant 2 heeft vooral negatieve impact op DHL en FedEx en vakantiemaatschappijen, vooral Transavia. Variant 3 heeft een beperktere impact, maar deze is nog steeds significant voor Transavia.
- Transavia is de maatschappij die het meest opereert volgens het model "vroeg vertrekken en laat aankomen" op Schiphol. Een nachtsluiting van minimaal 5 aaneengesloten uren heeft daardoor in alle gevallen impact op het bedrijfsmodel zoals dat tot nu toe door Transavia met een basis op Schiphol wordt gehanteerd.
- Het tweede onderzoek concludeert dat een nachtsluiting zorgt voor een aaneengesloten periode van rust voor omwonenden en leidt tot een

Datum

22 januari 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/21587

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol

Aan

Minister van Infrastructuur en
Waterstaat

Bijlage(n)

4

algehele afname van het aantal vluchten in de nacht. Dit heeft een positief effect op het berekend aantal ernstig slaapverstoorden in de nacht, dat in variant 1 zelfs tot 0 daalt.

- Een nachtsluiting zorgt voor verplaatsing van vluchten naar de randen van de nacht en de dag. Het effect hiervan is dat in deze periode het aantal vluchten toeneemt.
- Bij de volledige nachtsluiting is een algehele verzwaring van vliegverkeer over de hele dag te verwachten, met relatief grote toenames in de late avond en de vroege ochtend. Dit legt ook meer druk op de operatie, omdat het aantal vluchten per uur toeneemt en er pas vanaf 07:00 uur gevlogen kan worden.
- Bij de andere twee varianten van gedeeltelijke nachtsluiting zijn deze effecten minder, met name bij variant 3 is het verwachte effect van substantiële verzwaring van verkeer in bepaalde uren beperkt.
- Tegenover verzwaring in bepaalde uren aan de randen van de nacht staat voor de omgeving een aaneengesloten rustperiode in het holst van de nacht. Onderzoeken over gezondheid wijzen op het belang van rust in de randen van de nacht. Een sluiting in de randen van de nacht leidt echter tot grote impact op de sector.
- Voor de onderzochte alternatieve maatregelen geldt dat een uitbreiding op het verbod van luidruchtige categorieën ten opzichte van de huidige maatregel in de balanced approach-procedure weliswaar een behoorlijk berekend geluidseffect kan hebben, maar voor partijen als Transavia op kortere termijn operationele uitdagingen zou opleveren. Dit komt doordat zij hun vloot wel vernieuwen, maar nog niet in hoge mate over toestellen beschikken die hieraan zouden voldoen. Op langere termijn is de vloot verregaand vernieuwd en dit levert ook een significant geluidseffect op.
- Van een ander alternatief, namelijk een boetesysteem voor vertraagde vluchten, menen de onderzoekers dat dit effectief kan zijn als de boetes hoog genoeg zijn. Een negatief effect voor passagiers kan zijn dat hierdoor meer vluchten worden geannuleerd en de volgende dag worden uitgevoerd.
- Tot slot concluderen zij dat de tarieven voor nachtvluchten op Schiphol al in hoge mate gedifferentieerd zijn. Overige maatregelen kunnen op termijn een beperkte bijdrage leveren.

Aandachtspunten bij resultaten

- Een algemeen aandachtspunt dat bij een (gedeeltelijke) nachtsluiting van Schiphol in die uren van de nacht geen enkele luchthaven in Nederland geopend is. Dit heeft gevolgen voor vertraagde vluchten naar Schiphol, maar ook voor vertraagde vluchten naar Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport, die op dit moment buiten de openingstijden van die luchthavens uitwijken naar Schiphol.
- Hoewel met Schiphol vergelijkbare luchthavens niet de gehele nacht zijn gesloten, kennen sommige luchthavens in een gedeelte van de nachtperiode een sluiting of beperkingen. Zo worden op de luchthaven van Frankfurt geen vluchten gepland tussen 23:00 en 05:00 uur. Wel is daar een uitwijkvluchthaven voorhanden en wordt er in de nacht vanaf 05:00 uur veel gevlogen.
- Een ander aandachtspunt is dat het verplaatsen van vluchten uit de late nachturen (05:00–07:00 uur) naar een aangrenzend tijdstip in de ochtend, moeilijk of onmogelijk te realiseren is. Dit komt doordat in de

Datum

22 januari 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/21587

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol

Aan

Minister van Infrastructuur en
Waterstaat

Bijlage(n)

4

vroegere ochtenduren de bestaande capaciteit al bijna volledig wordt benut. Dit maakt de consequenties voor maatschappijen die slots hebben in het onderzochte nachtsluitingsblok groot. Door de beperkte verplaatsingsopties van de slots naar een aanpalend tijdstip, kunnen zij hun op Schiphol gestationeerde vloot moeilijk of niet rendabel inzetten.

Vervolg

Voorgesteld wordt om in een later stadium de resultaten van de impactanalyse te betrekken bij het onderzoek naar de invulling van het resterende gedeelte van het in het Actieplan Geluid Schiphol 2024-2029 gestelde geluidsdoel van 20 procent. Omdat een (gedeeltelijke) nachtsluiting een geluidsgerateerde exploitatiebeperking is, zal een dergelijke maatregel altijd een balanced approach-procedure vereisen.

Krachtenveld

- Het onderwerp nachtsluiting is de afgelopen twee jaar vaak behandeld in de Tweede Kamer. Dit onderzoek geeft invulling aan de motie Krul (31936-1105) die het kabinet verzoekt in de samenwerking met Schiphol alles op alles te zetten om ook het aantal vluchten aan de randen van de dag, van 5.00 uur tot 7.00 uur en van 22.00 uur tot 0.00 uur, substantieel en zo veel mogelijk te beperken. Deze motie is door de toenmalig minister uitgelegd als dat de impact van een nachtsluiting op de randen van de nacht in de impactanalyse wordt meegenomen.
- Het Lid Kröger diende op 14 maart 2022 een initiatiefwetsvoorstel in met een totaal verbod op nachtvluchten (Kamerstukken II 2021/22, 36056). Dit wetsvoorstel is nog aanhangig bij de Tweede Kamer.
- Voor een aantal luchtvaartmaatschappijen, zoals Transavia, is de nachtelijke operatie van evident belang in hun huidige bedrijfsmodel. Zij hebben eerder aangegeven dat zij een grote negatieve impact verwachten bij alle onderzochte varianten.
- Voor omwonenden kan een nachtsluiting afhankelijk van de randvoorwaarden van implementatie een positief effect hebben. Bij substantiële verzwaring van verkeer in de randen van de nacht, is er naast een positieve ook duidelijk een negatieve impact. Er treden dan immers verplaatsingseffecten op, zowel in tijd als in baangebruik. De MRS stelt dat een nachtsluiting alleen duidelijk positieve impact heeft wanneer deze gepaard gaat met een exploitatiebeperking en de nachtvluchten niet verplaatst worden naar andere momenten. Het standpunt van de BRS sluit hierop aan.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Kamerbrief impactanalyse	Kamerbrief
2	Onderzoek PA Consulting – originele Engelstalige versie	Impactanalyse onderzoek 1 EN

Datum

22 januari 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/21587

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol

Aan

Minister van Infrastructuur en
Waterstaat

Bijlage(n)

4

3	Onderzoek PA Consulting – Nederlandse vertaling	Impactanalyse onderzoek 1 NL
4	Onderzoek To70 e.a.	Impactanalyse onderzoek 2

Datum

22 januari 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/21587

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol

Aan

Minister van Infrastructuur en
Waterstaat

Bijlage(n)

4