

Nieuwsbrief 9 oktober 2024

Ontwikkelingen Schiphol- nieuw maatregelenpakket en regionale inzet

Op 10 juli informeerden wij u over de ontwikkelingen rondom Schiphol, waaronder het op 9 april 2024 door het ministerie gepubliceerde maatregelenpakket. Met dit pakket wil het rijk 20% minder geluid overdag en 15% minder geluid 's nachts realiseren. Omdat het geluidsdoel onder andere ingevuld moet worden met een capaciteitsbeperking van het aantal vliegtuigbewegingen om geluidshinder te verminderen is Europese regelgeving van kracht. Hierdoor is het rijk verplicht het genoemde maatregelenpakket via een zogenaamde **Balanced Approach (BA-)** procedure aan de Europese Commissie (EC) voor te leggen. Het maatregelenpakket zou per 1 november 2025 in moeten gaan. Daarnaast zou de KLM per 1 november 2024 vrijwillig in de nacht lawaaige vliegtuigen vervangen door stillere toestellen.

Het maatregelenpakket van 9 april is eerst voorgelegd aan de omgeving via een aanvullende raadpleging. Op basis van de reacties uit deze raadpleging is het maatregelenpakket en de fasering nu op een aantal punten aangepast. Dit aangepaste pakket wordt voorgelegd aan de EC.

In dit bericht informeren wij u op hoofdlijnen over het resultaat van de aanvullende raadpleging en de genomen vervolgstappen alsmede onze regionale inzet. De volgende onderwerpen komen aan de orde:

- Voortzetting balanced approach procedure met aangepast maatregelenpakket van september 2024
- Wijziging Luchthavenverkeersbesluit
- Regionale inzet
- Regionale informatiebijeenkomst Schiphol voor raadsleden op 9 oktober 2024
- Quick Scan primaire banen

Voortzetting balanced approach procedure met aangepast maatregelenpakket

September 2024: maatregelenpakket verder aangepast

Op 4 september 2024 stuurde de nieuwe minister Madlener van I&W een brief naar de Tweede Kamer waarin de opbrengsten van de raadpleging van de omgeving zijn verwerkt. Dit betrof o.a. andere berekeningen en aannames over het effect van de maatregelen. Op grond hiervan lijkt het effect van de andere maatregelen dan krimp groter te zijn dan waarvan in het pakket van 9 april was uitgegaan. Hierdoor acht de minister dat een reductie van het aantal vluchten verminderd kan worden ten opzichte van het maatregelenpakket van 9 april om de gestelde geluidsdoelen te halen.

Het nieuwe maatregelenpakket van 4 september 2024 ziet er als volgt uit (met daarbij aangegeven de wijzigingen ten opzichte van het pakket van 9 april 2024):

- Stillere toestellen in de nacht (vrijwillige maatregel KLM):

KLM gaat in de nacht stillere toestellen inzetten per november 2025 in plaats van november 2024;

- Rustperiode:

de maatregel 'Beperking van het gebruik van de Aalsmeerbaan en de Zwanenburgbaan, gedurende een tijdsperiode op de dag' is geschrapt omdat zowel de luchtvaartsector als omwonenden hier weinig in zagen;

- Tariefdifferentiatie:

Schiphol is van plan fors hogere tarieven te rekenen voor meer verschillende lawaaige toestellen. Hiervoor is Schiphol recent een proces gestart waarbij ook een wettelijke BA-procedure gevolgd moet worden waarvan de resultaten moeten worden afgewacht;

- Additionele vlootvernieuwing:

KLM en Transavia committeren zich aan een snelle vlootvernieuwing in 2025;

- Weren lawaaige toestellen in de nacht:

Vliegtuigen moeten aan strengere geluidsnormen voldoen en dus stiller zijn om 's nachts (23:00 – 07:00 uur) te mogen starten of landen op Schiphol;

- Maximaal aantal nachtvluchten van 27.000 per jaar:

het maximale aantal vliegtuigbewegingen in de nacht is niet gewijzigd ten opzichte van het pakket van april 2024 en is lager dan de huidige 32.000;

- Maximum totaal aantal vluchten tussen 475.000 en 485.000 per jaar:

Het definitieve aantal wordt vastgesteld na controleberekeningen die op dit moment nog worden uitgevoerd. Dit aantal is hoger dan de 460.000-470.000 vluchten uit het pakket van april 2024 (en lager dan de huidige 500.000).

- Mogelijke nachtsluiting:

De mogelijke nachtsluiting die in april nog voor 2026 werd voorzien, is geen onderdeel meer van het aangepaste pakket. De impactanalyse nachtsluiting is nog niet opgeleverd en het kabinet besloot dat eerst het daadwerkelijke effect van het huidige maatregelenpakket een jaar wordt gemonitord en dat het daarna bekijkt welke verdere stappen nodig zijn.

Of dit maatregelenpakket van september 2024 daadwerkelijk uitgevoerd gaat worden, is nog niet zeker. Het pakket ligt nu ter beoordeling bij de Europese Commissie.

Wijziging Luchthavenverkeersbesluit (LVB)

Als de BA-procedure succesvol is afgerond, is de vervolgstap het vastleggen (in 2025) van een Luchthavenverkeersbesluit (LVB) én de uitwerking van het nieuwe geluidstelsel met daarin geluidnormen voor vliegverkeer en daarmee individuele bescherming van inwoners. Het rijk is (via een rechterlijke uitspraak) gehouden om dit LVB uiterlijk in maart 2025 vast te leggen.

Met dit LVB wordt de rechtsbescherming voor omwonenden verbeterd door het opnemen van extra punten waarop wordt gehandhaafd en in een groter gebied rondom de luchthaven. Waar deze handhavingpunten komen te liggen, wordt op dit moment onderzocht.

Het voornemen is om in het LVB ook de uitkomsten van de BA-procedure vast te leggen, zoals het maximum aantal vluchten per jaar. Voor de wijziging van het LVB is het opstellen van een milieueffectrapport (mer) noodzakelijk. Het mer-traject is inmiddels gestart.

Regionale inzet

Wij zijn verrast door de nieuwe koers van het kabinet, waarin o.a. een zeer bescheiden krimp van het aantal vluchten is opgenomen en maatregelen in de nacht uit het maatregelenpakket zijn verwijderd. We hadden graag gezien dat de ingezette koers van het vorige kabinet was doorgezet om zo meer recht te doen aan bescherming van de leefomgeving.

Onze regio (Alkmaar-BUCH-IJmond-Haarlem) is bezorgd over de bovengenoemde ontwikkelingen en staan op het standpunt dat er een toetsbare geluidsnorm moet komen die de gezondheid van bewoners beschermt. Ook is het standpunt dat er meer rust komt in de nacht, bijvoorbeeld doordat nachtvluchten worden afgeschaft. Vanuit onze regio blijven we aandacht vragen voor individuele bescherming van inwoners door het afronden van het nieuwe geluidstelsel met daarin geluidnormen voor vliegverkeer en door niet te vliegen tussen bepaalde uren in de nacht.

Het is niet duidelijk wat de minister gaat doen als de voorgestelde maatregelen van het maatregelenpakket van 4 september 2024 toch niet haalbaar blijken. Wanneer de maatregelen wel kunnen worden uitgevoerd, is het voor onze regio van belang dat wordt gehandhaafd op de uitvoering en dat wordt gestuurd op het tijdig behalen van de geluidsdoelen. Ook pleiten wij voor het vastleggen van de doelen en de betreffende maatregelen in het LVB.

Het is niet duidelijk wat de minister gaat doen als de voorgestelde maatregelen van het maatregelenpakket van 4 september 2024 toch niet haalbaar blijken. Wanneer de maatregelen wel kunnen worden uitgevoerd, is het voor onze regio van belang dat wordt gehandhaafd op de uitvoering en dat wordt gestuurd op het tijdig behalen van de geluidsdoelen. Ook pleiten wij voor het vastleggen van de doelen en de betreffende maatregelen in het LVB.

Omdat de geluidsdoelen zijn bepaald voor de totale Schipholregio, hebben wij het ministerie gevraagd duiding te geven aan de impact per regio om zo beeld te hebben bij de reductie van geluidbelasting in onze regio.

Regionale raadsbijeenkomst Schiphol op 9 oktober 2024

Op woensdagavond 9 oktober 2024 organiseren Omgevingsdienst IJmond en gemeente Zaandstad een bijeenkomst rondom Schiphol. De uitnodiging is bijgevoegd (zie bijlage 1). Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Schiphol en Luchtverkeersleiding Nederland geven een toelichting op o.a. de balanced approach procedure, luchtruimherziening en hinderbeperkende maatregelen. De bewonersvertegenwoordiger buitengebied Polderbaan zal een toelichting geven op de inzet van bewoners om de hinder van vliegverkeer te verminderen. De avond wordt geleid door Hans Luiten. Aanmelden kan via de link in de uitnodiging.

QuickScan primaire banen

In 2023/2024 voerden wij, samen met gemeenten onder de Kaagbaan, een Quick Scan Primaire Banen (Kaagbaan en Polderbaan) uit. Doel van de QuickScan is het in kaart brengen van de geluidshinderproblematiek in de regio's onder de primaire banen én oplossingsrichtingen voor het verminderen van de geluidsbelasting en hinder.

Als eerste is een feitenbasis opgesteld wat inzicht geeft in de ontwikkeling van het vliegverkeer op de primaire banen in de periode 2013-2019 en 2022. Op basis hiervan zijn – in samenwerking met inwoners (vertegenwoordigers) – 13 aandachtspunten geïdentificeerd die bijdragen aan de hinderbeleving. Aandachtspunten zijn bijvoorbeeld frequentie en spreiding van vliegroutes, vlieghoogte bij nadering naar de landingsbaan, duur en voorspelbaarheid van rustmomenten, remgeluiden bij naderingen.

Van deze aandachtspunten is onderzocht in hoeverre er oplossingsrichtingen (korte en lange termijn) zijn die bijdragen aan verminderde hinderbeleving. Hierbij is gekeken naar oplossingsrichtingen binnen de huidige systematiek (baangebruik, huidig vergunde maximaal aantal vliegtuigbewegingen en zonder dat verschuiving van hinder naar andere gebieden plaatsvindt. Er zijn 20 oplossingsrichtingen beschreven.

Resultaat:

Uit de QuickScan lijkt de problematiek van hinderbeleving bevestigd. Oplossingsrichtingen zijn bevestigd bij diverse stakeholders. Er zijn kansen voor hinderreductie door 'quick wins'. De verdeling en hoeveelheid van vliegtuigbewegingen dragen bij aan de geïdentificeerde oplossingen, maar deze liggen buiten de scope van QuickScan.

Vervolg

De uitkomsten van de Quick Scan worden meegenomen in de nieuwe Bestuurlijke Agenda Vliegverkeer Schiphol die in het eerste kwartaal van 2025 aan uw raad zal worden aangeboden.

Daarnaast brengen wij, waar mogelijk, de oplossingsrichtingen onder de aandacht bij de diverse stakeholders (waaronder het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Schiphol en Luchtverkeersleiding Nederland) in de uitwerking van de diverse programma's. De Quick Scan wordt ook met genoemde stakeholders en de Bestuurlijke Regie Schiphol gedeeld.

De QuickScan bestaat uit:

- een eindrapportage met daarin alle onderliggende analyses, aandachtspunten, oplossingsrichtingen en stakeholders (bijlage 2; bestaande uit 183 slides),
- een management samenvatting met beschrijving van de aandachtspunten en oplossingsrichtingen (bijlage 3 en Excel tabel bijlage 4)
- de Oplegger bestuurlijke reactie met daarin de bestuurlijke reactie op de Quick Scan (bijlage 5)
- de reactie van bewoners. In de totstandkoming van de QuickScan is veel samenwerking gezocht met bewoners. Via een notitie geven zij een reactie op de uitkomsten van de QuickScan en de gewenste vervolgrichting (bijlage 6).

Bijlagen

1. [Uitnodiging Regionale raadsbijeenkomst Schiphol](#)
2. [Eindrapportage Quick Scan](#)
3. [Management samenvatting Quick Scan](#)
4. [Excel tabel bij managementsamenvatting](#)
5. [Oplegger bestuurlijke reactie](#)
6. [Reactie bewoners](#)



Deze e-mail is verzonden aan [{{email}}](#).

Als u geen nieuwsbrief meer wilt ontvangen, kunt u zich [hier afmelden](#).

U kunt ook uw [gegevens inzien en wijzigen](#).

Voor een goede ontvangst voegt u webredactie@debuch.nl toe aan uw adresboek.