

Nadeelcompensatieregeling Schiphol



Voor uitleg over de regeling en het proces

- **Maandag 8 mei - Arendshoeve** (Aalsmeerderbrug)
- **Dinsdag 9 mei - Schouwborg** (Amstelveen)
- **Maandag 15 mei - Gasterij de Kwakel** (De Kwakel)
- **Woensdag 17 mei - Gasterij de Kwakel** (De Kwakel)

Alle bijeenkomsten vinden plaats van 19.00 tot 20.30 uur.

Aanmelden kan via:

www.luchtvaartindetoekomst.nl/onderwerpen/nadeelcompensatieregeling-schiphol





Informatiesessie Nadeelcompensatieregeling Schiphol



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Schiphol en het beleid



Programma

Algemene uitleg Schiphol

Uitleg over de
nadeelcompensatie

Gestelde vragen en
antwoorden

Informatiemarkt

We begrijpen dat er veel vragen zijn. We willen u vragen om uw vragen te bewaren tot na de presentatie.



Een luchthaven met een
hubfunctie die zorgt voor
werkgelegenheid

Complexe vraagstukken die
samenkomen

Een complex banenstelsel in
alle windrichtingen

Hinder in de omgeving





Werken naar balans


- > Om de situatie te verbeteren werken we naar een betere balans. Uitgangspunt is de Luchtvaartnota 2020-2050.
- > In het coalitieakkoord werd de balans verder aangestipt.
- > Dit is verder uitgewerkt in de Kamerbrief van juni 2022.






Toewerken naar een betere balans


> Tussen de luchtvaart en de leefomgevingskwaliteit




Schiphol
en omgeving



Mainportbeleid
sterke ontwikkeling sinds de jaren 90



313 bestemmingen
in 2022



497.000 vliegtuigbewegingen
in 2019







Schiphol brengt Nederland veel, maar zorgt ook voor een **impact op de leefomgeving** zoals geluidshinder.

In juni 2022 heeft het kabinet besloten om toe te werken naar een betere balans, onder andere door een **reductie van het aantal vliegtuigbewegingen**.

Vanwege het internationale karakter van luchtvaart hebben zowel Nederlandse als buitenlandse belanghebbenden belang bij de besluitvorming. Dat maakt het een **complex proces**.

Het reduceren van geluidshinder is een van de manieren om de balans te herstellen. Om dat proces goed te doorlopen wordt voor spoor 2 de **Balanced Approach procedure** doorlopen.

Aanleiding tot het besluit

-  Het luchtvaartbeleid rondom Schiphol is complex. De continue belangenafweging dient te resulteren in een luchthaven die zorgt voor een **positief effect op Nederland als geheel**.
-  In die afweging worden alle belangen afgewogen, zoals **economische belangen en leefomgevingskwaliteit**.
-  In de Luchtvaartnota 2020-2050 worden **de vier publieke belangen** beschreven waar aan gewerkt wordt en hoe luchtvaart zich dient te ontwikkelen.
-  Het daaropvolgende regeerakkoord stelt dat er sprake moet zijn van een **vermindering van negatieve effecten op mens, milieu en natuur** en stoelt daarmee niet op groei.
-  Vervolgens is middels het kabinetsbesluit van **24 juni** besloten om te komen tot **drie sporen om de balans te verbeteren**.
-  De belangrijkste redenen daarvoor waren het versterken van de rechtspositie van omwonenden door middel van **stoppen anticiperend handhaven** en **vastleggen strikt preferentieel baangebruik** en het **reduceren van geluidshinder**.

Sporen

Het kabinet werkt aan een beter evenwicht tussen een goede internationale luchthaven en de kwaliteit van de leefomgeving. **Om het evenwicht te herstellen volgt het kabinet drie sporen:**

- 1 **Stoppen met anticiperend handhaven**
> **Experimenteerregeling**
- 2 **Verminderen geluidshinder**
> **Balanced Approach**
- 3 **Toekomstperspectief voor mileunormen**
> **Ontwikkelen nieuw stelsel**

Experimenteerregeling

Vastleggen **preferentieel baangebruik** door middel van experimenteerregeling.

Balanced Approach

Een Europese lidstaat mag niet zomaar het aantal vliegtuigbewegingen verlagen. **Nederland is de eerste in Europa die een BA-procedure doorloopt voor een geluidsreductie van deze omvang.**

Nieuw stelsel

In de toekomst wordt er niet gestuurd op het aantal vliegtuigbewegingen, maar **normen op het gebied van stoffen, emissies en geluidshinder.**

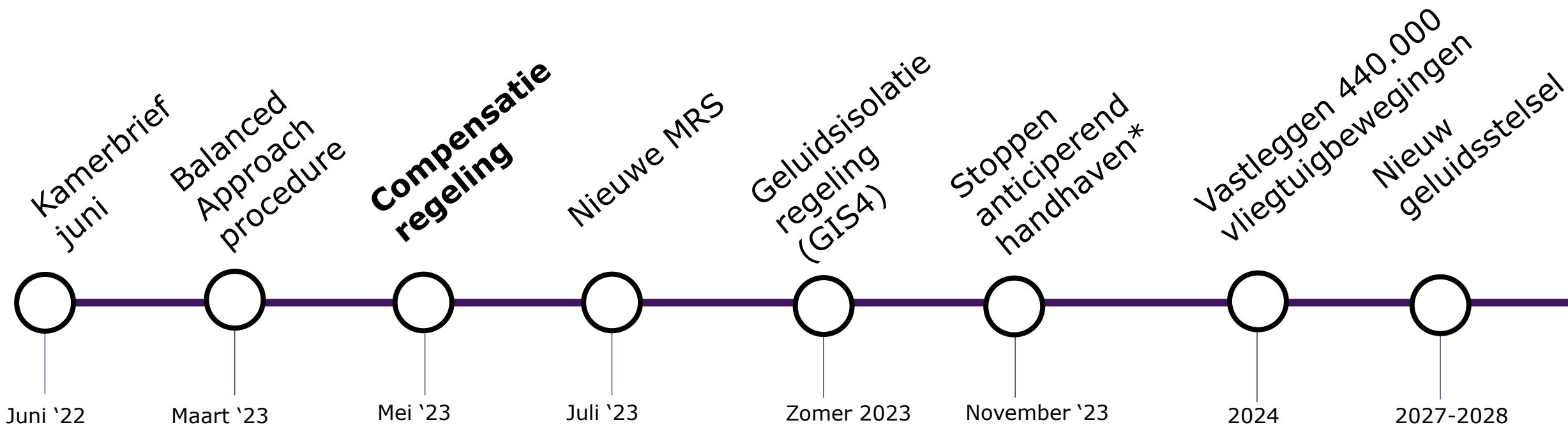
! Dit stelsel wordt nu ontwikkeld.

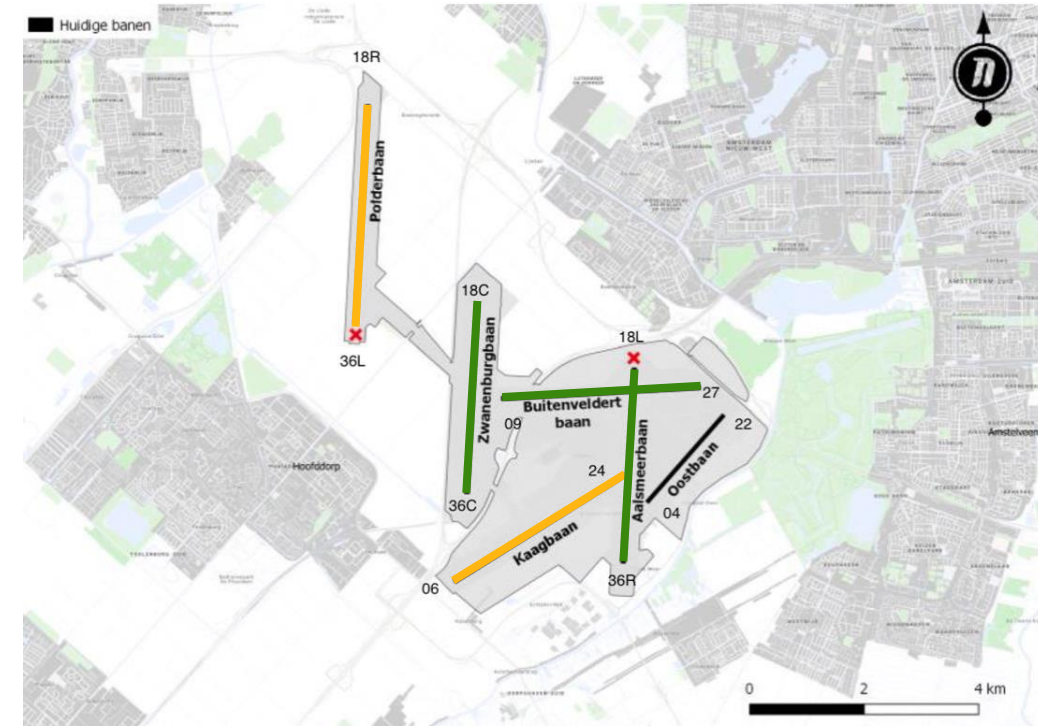
Balanced Approach toegelicht





Wat doen we onder meer?





Gebruik van landingsbanen

- > Zes landingsbanen, waarvan één voor klein verkeer
- > Voornamelijk gebruik van Polderbaan en Kaagbaan, zogenoemd primair en secundair baangebruik
- > Overige banen zijn dus secundair en worden volgens regels minder gebruik, want leveren hinder voor meer mensen op

Tabel 4.1: Preferentievolgorde van baancombinaties.

Preferentie	Landen		Starten	
	L1	L2	S1	S2
1	06 (36R)	36L (36C)	36L (36C)	
2	18R (18C)	24 (18L)	24 (18L)	
3	06 (36R)	09 (36L)	09 (36L)	
4	27 (18R)	24 (18L)	24 (18L)	
5a	36R (36C)	36L (36C)	36L (36C)	
5b	18R (18C)	18L (18C)	18L (18C)	
6a	36R (36C)	36L (09)	36L (09)	
6b	18R (18C)	18L (24)	18L (24)	

Periode 06:00 – 23:00

Preferentie	Landen	Starten
1	06	36L
2	18R	24
3	36C	36L
4	18R	18C

Nacht (23:00 – 06:00 uur)

Zichtcondities: goed en UDP

- zicht tenminste 5.000 m
- wolkenbasis tenminste 1.000 voet
- bij convergerend baangebruik wolkenbasis tenminste 2.000 voet
- in daglichtperiode (UDP)

Zichtcondities: goed

- zicht tenminste 5.000 m
- wolkenbasis tenminste 1.000 voet

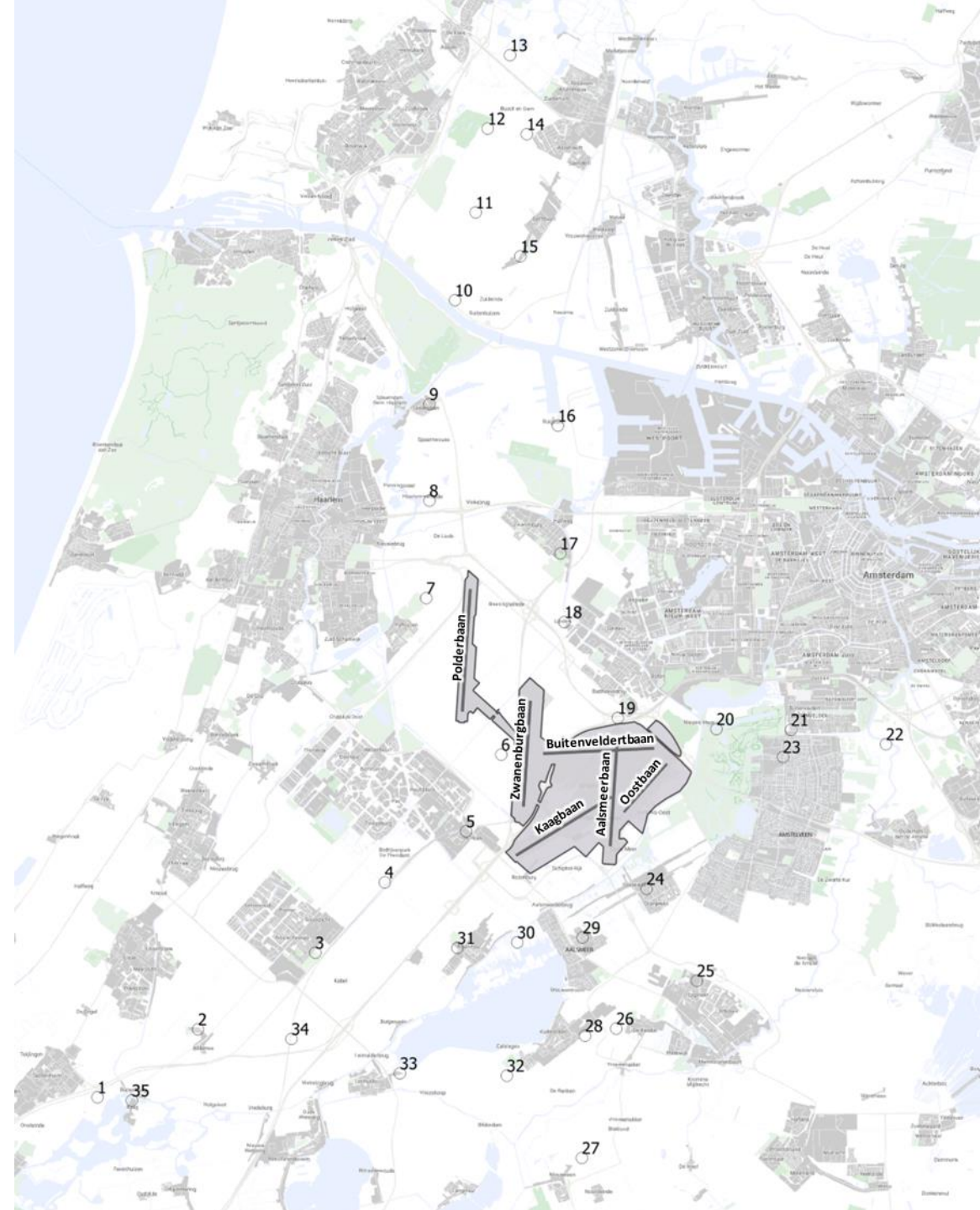
Zichtcondities: goed of marginaal

- zicht tenminste 1.500 m
- wolkenbasis tenminste 300 voet



LVB

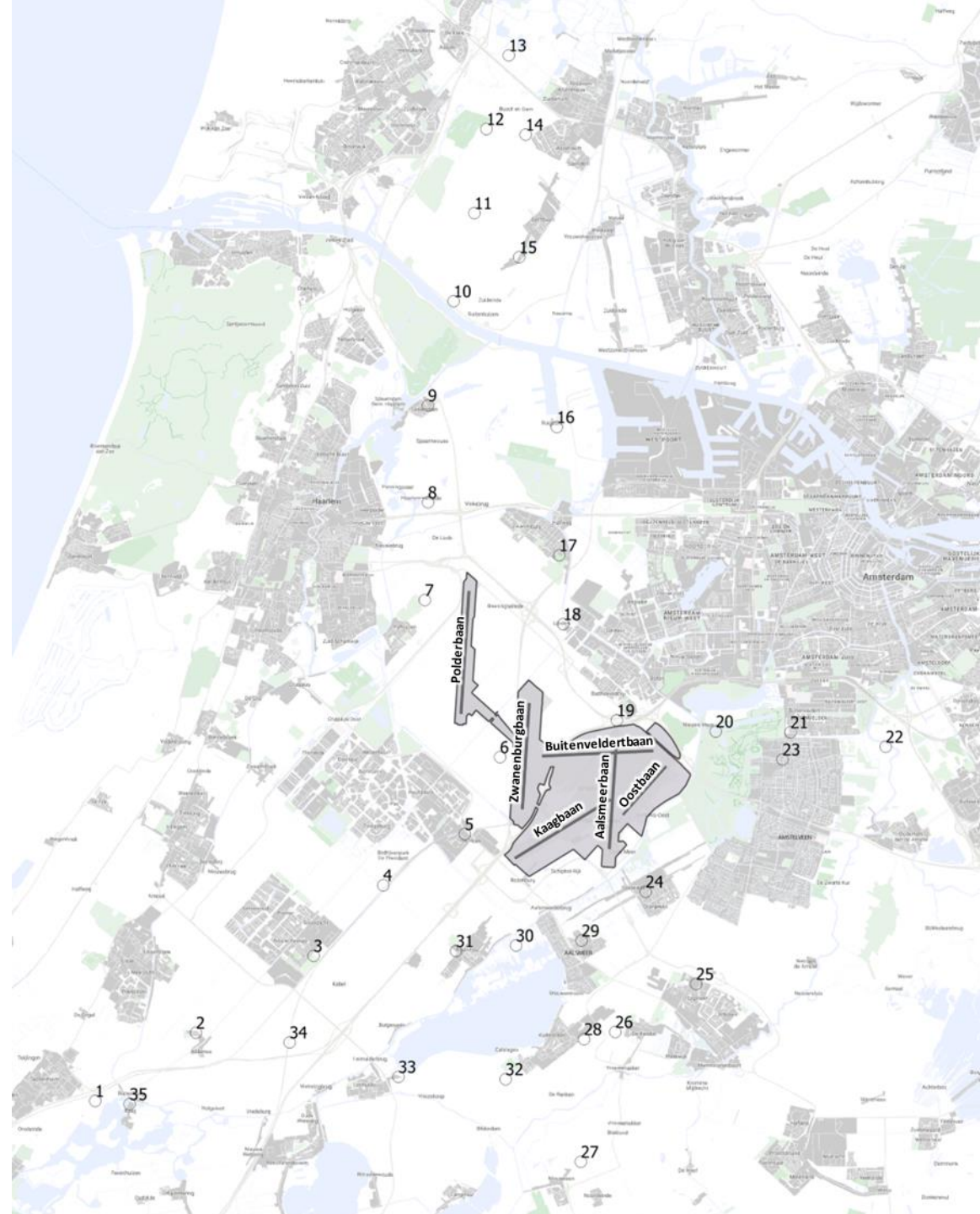
- › Luchtvaartbeleid vastgelegd in LVB 2008. In LVB staat onder andere vastgelegd wat de normen zijn wat betreft geluid.
- › Dit wordt gedaan met zogenaamde *handhavingspunten*. Hier zijn de handhavingspunten voor overdag te zien.
- › Sinds 2015 wordt via het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel gevlogen.





Handhavingspunten

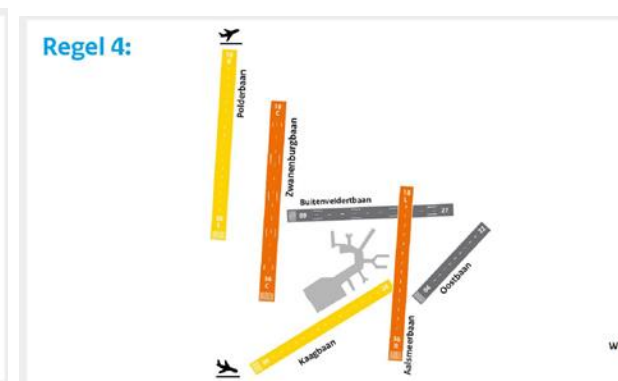
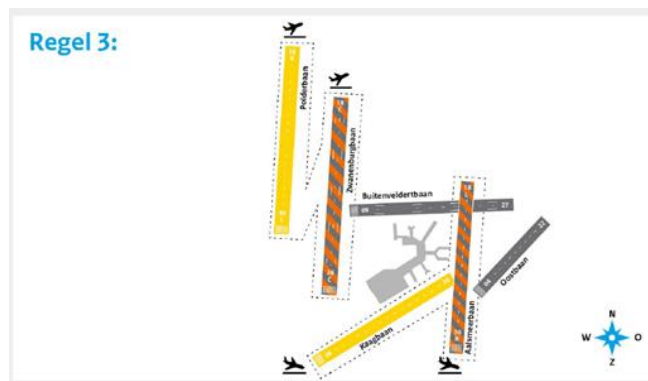
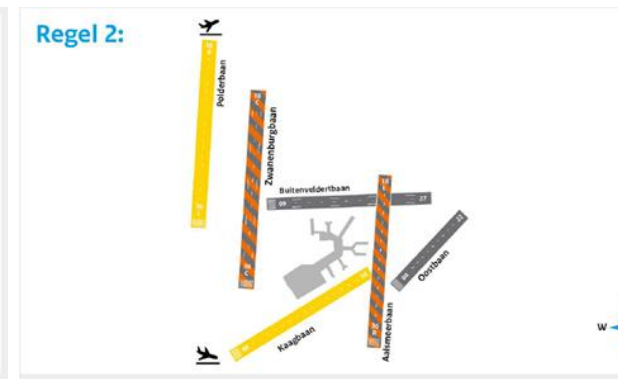
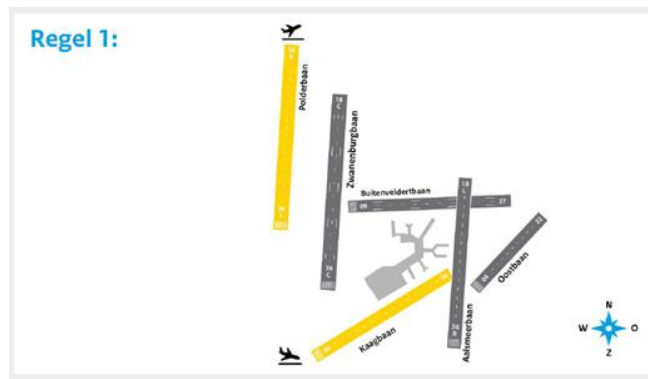
- › Handhavingspunten zijn een beleidsinstrument uit het verleden om het vliegverkeer volgens een bepaalde manier te laten vliegen
- › Handhavingspunten zijn **niet** hetzelfde als meetpunten (zoals NOMOS meetpunten). Beleid wordt gemaakt aan de hand van berekeningen.
- › In 2008 is aan de Alderstafel afgesproken om dit systeem in de toekomst niet meer te gebruiken.





Het NNHS

- > In het NNHS is het preferentieel vliegen vastgelegd, met als doel minder hinder voor meer mensen
- > Anticiperend handhaven betekent dat niet wordt gehandhaafd bij een overschrijding van een handhavingspunt als dit het gevolg is van vliegen volgens het NNHS.





Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Nadeelcompensatie- regeling



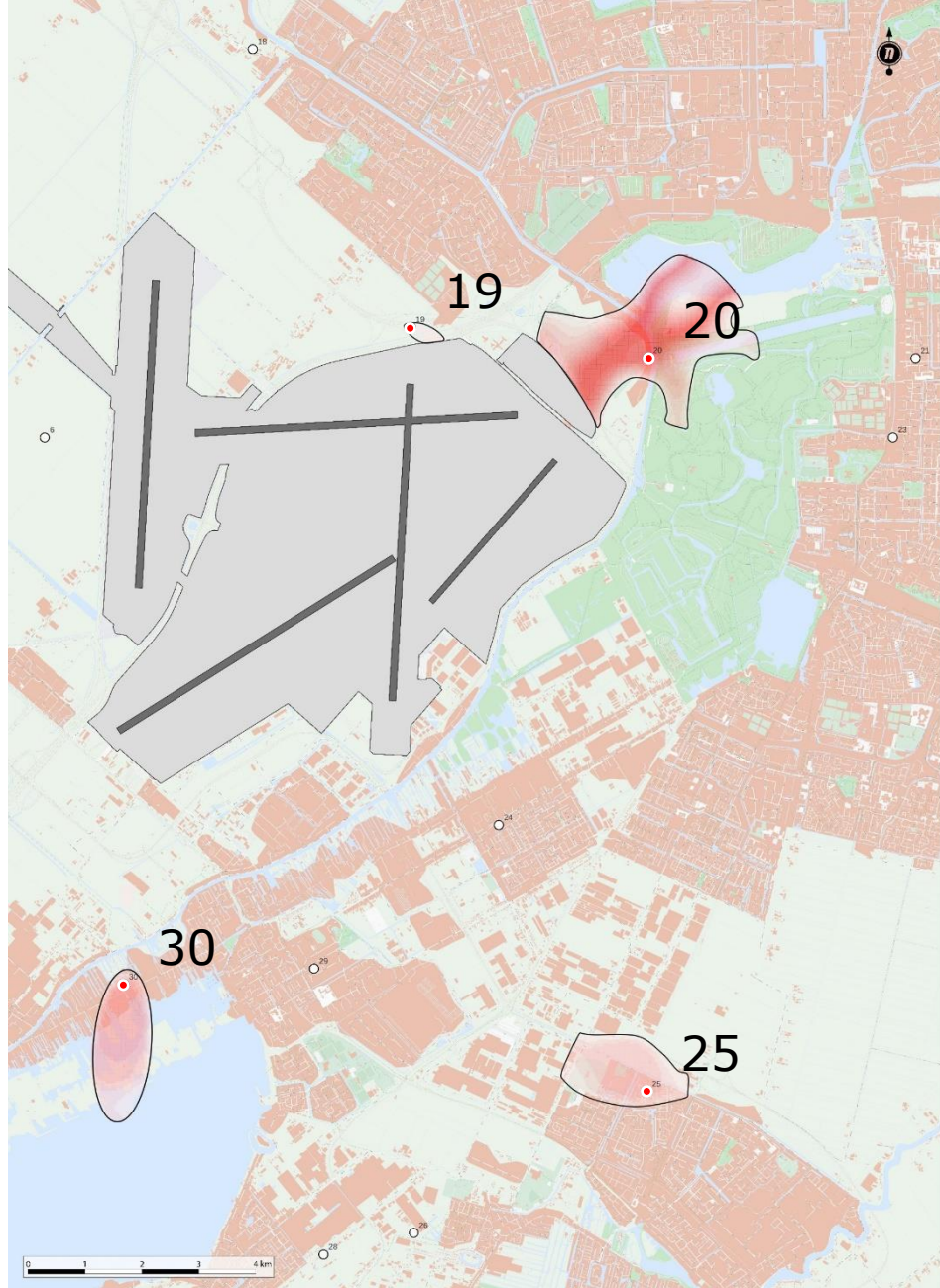
De nadeelcompensatieregeling

- > De aanleiding van de nadeelcompensatieregeling
- > De regeling
- > Welke adressen komen in aanmerking?
- > Een verzoek indienen
- > Het vervolgproces



Aanleiding nadeelcompensatieregeling

- > Verzoek om compensatie door negen bewoners twee jaar geleden
- > Schade door anticiperend handhaven: grenswaarde van een handhavingspunt is overschreden waartegen niet is opgetreden.
- > IenW heeft advies van onafhankelijke adviescommissie overgenomen
- > Dat betekent dat IenW bewoners in vergelijkbare situaties proactief informeert over de mogelijkheid om een aanvraag in te dienen.
- > Hiervoor is een aparte regeling opgesteld.

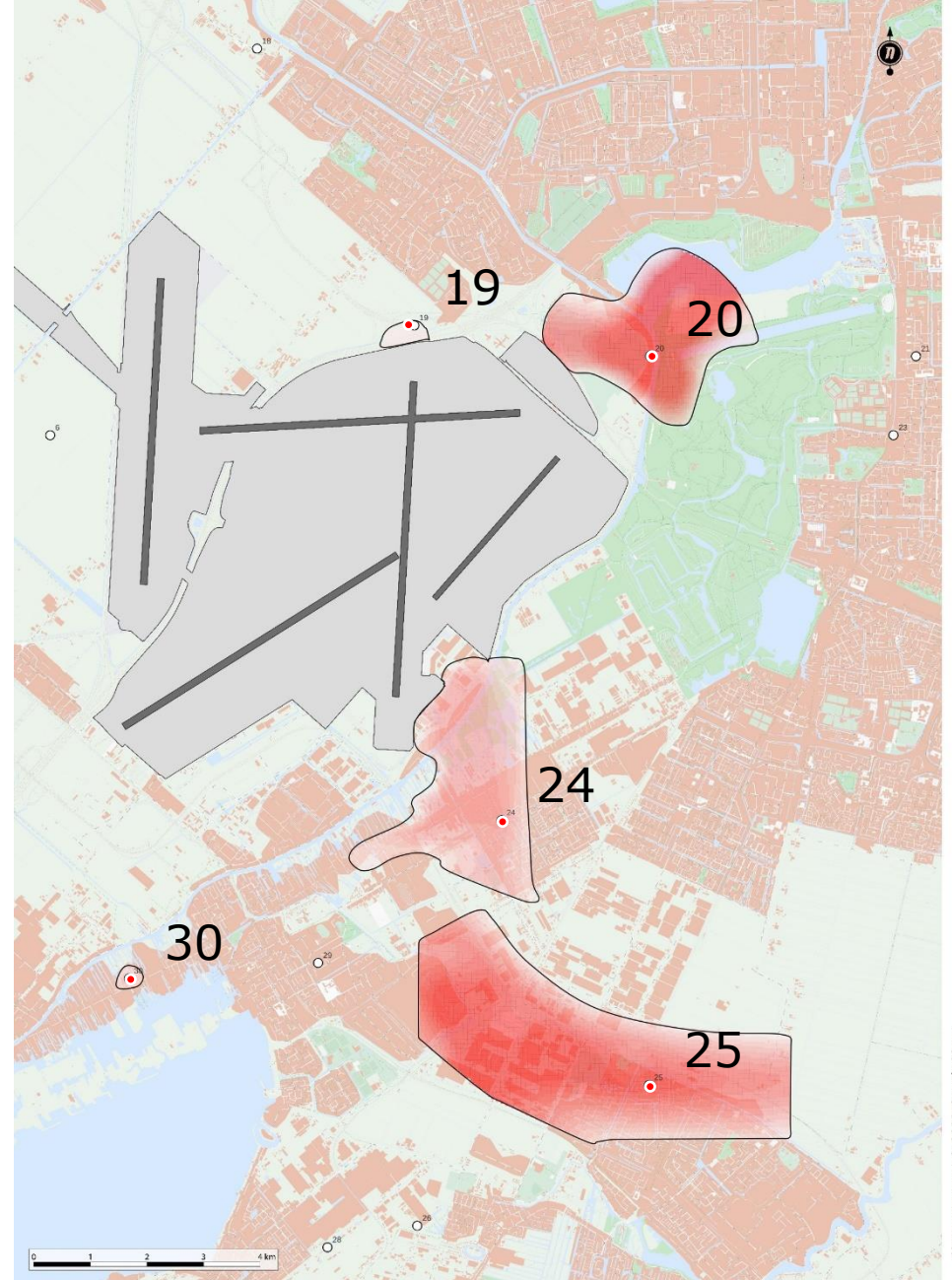


Kaartgegevens © 2023 Google Maps

○³² Handhavingspunten

● Toepassingsgebieden 2018. Gebieden met hogere geluidbelasting in 2018 a.g.v. overschrijding grenswaarden in handhavingspunten. Verschil in geluidbelasting:

- 0,0 dB(A) Lden
- 0,5 dB(A) Lden
- 1,0 dB(A) Lden



Kaartgegevens © 2023 Google Maps

○³² Handhavingspunten

● Toepassingsgebieden 2019. Gebieden met hogere geluidbelasting in 2019 a.g.v. overschrijding grenswaarden in handhavingspunten. Verschil in geluidbelasting:

- 0,0 dB(A) Lden
- 0,5 dB(A) Lden
- 1,0 dB(A) Lden



De regeling (1/2)

- > De regeling is een vergoeding voor gedeerd woongenot in de jaren 2018 en 2019 door het 'anticiperend handhaven'
- > **Voorbeeld en uitleg:** bij gedeerd woongenot staat het woongenot niet meer in verhouding tot de woonlasten. Het is dus een **vergoeding** voor het deel van de woonlasten wat **niet wordt genoten.**
- > Deze methode geldt niet alleen voor luchtvaart, maar ook voor andere dossiers.



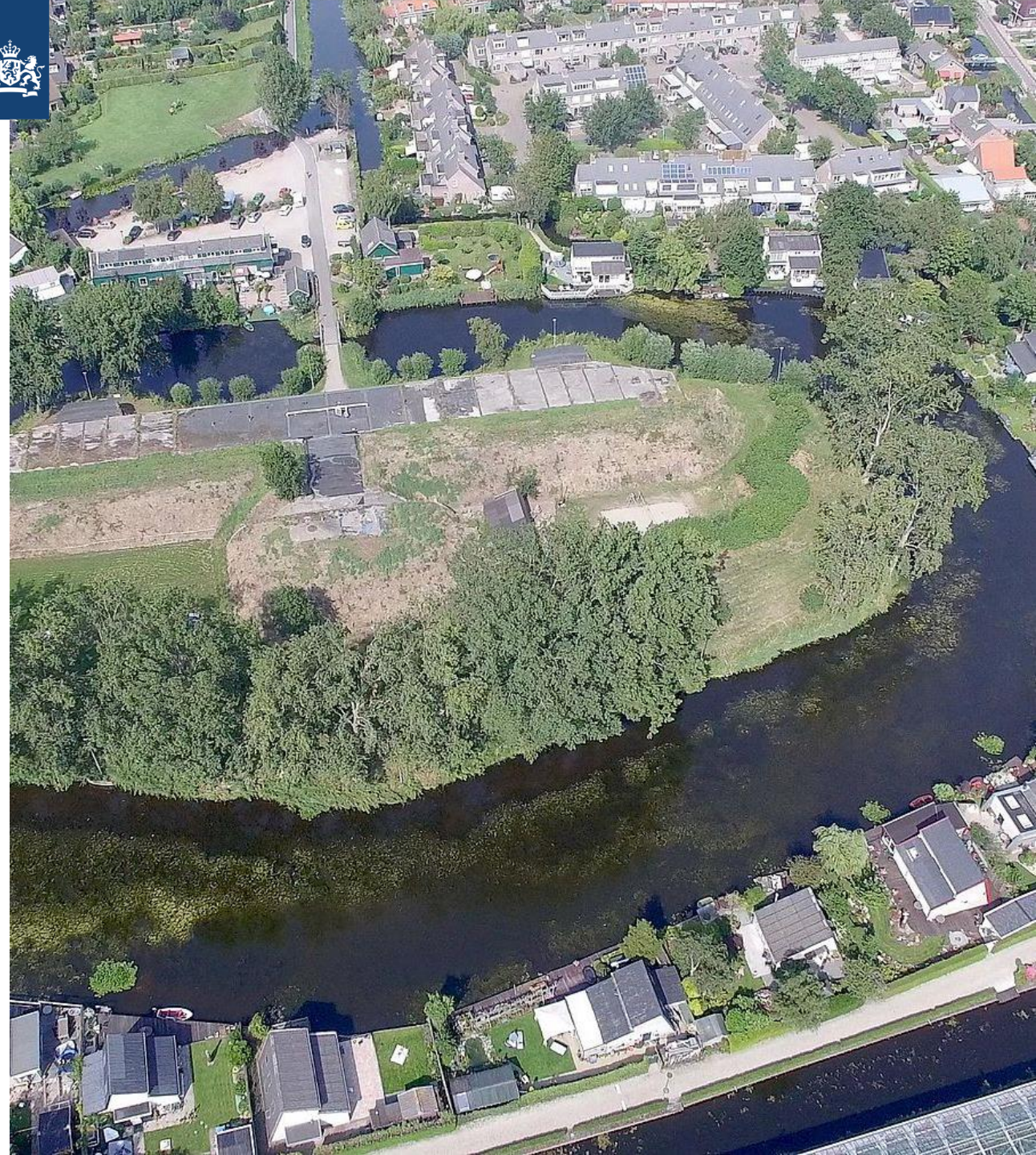
De regeling (2/2)

- › Circa 4600 adressen in de buurt van een handhavingspunt waarvan de grenswaarde voor geluid is overschreden zijn benaderd
- › Eén vergoeding per gebruiksjaar per adres
- › 75% van de vergoedingen zit tussen de 50 euro en de 2200 euro



Welke adressen komen in aanmerking?

1. De ligging van de woningen ten opzichte van het handhavingspunt binnen het gebied
2. De hoogte van de overschrijding van de grenswaarde
3. Bewoners die in de periode 1 november 2017 - 31 oktober 2019 in dat gebied woonden en de financiële woonlasten droegen





Hoe wordt het bedrag berekend?

- > De berekening is gebaseerd op het **advies** van de commissie Te Rijdt.
- > Sluit aan op berekeningen uit vergelijkbare situaties
- > De hoogte van de vergoeding is afhankelijk van twee factoren
 - De hoogte van de WOZ waarde
 - De overschrijding van de geluidsbelasting op de woonlocatie



Een verzoek indienen

- > Wanneer?
1 mei tot en met 31 juli 2023
- > Hoe?
Via het online
aanvraagformulier op
luchtvaartindetoekomst.nl

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Luchtvaart in de toekomst

Zoeken

Snel naar

- > Digitale informatiebijeenkomst over internetconsultatie terugdringen geluidsoverlast Schiphol
- > **Nadeelcompensatieregeling Schiphol**
- > Webinar Viregtuiggebruik 9 mei 2023
- > Luchtvaartnota 2020 - 2050

[Samenwerken](#)
Uw mening en ideeën zijn belangrijk. Lees alles over de mogelijkheden om mee te doen.

Leefomgeving Duurzaamheid Schiphol
Veiligheid Internationale bereikbaarheid Regionale luchthavens



Het vervolproces

- › Uiterlijk 25 september 2023 neemt het ministerie van IenW een besluit over uw aanvraag.
- › De uitbetaling van de compensatie vindt plaats in oktober/november 2023.

