



Digitale informatiebijeenkomst Balanced Approach

We starten op 16 mei om 18.00 uur.





Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Informatiesessie Consultatie Balanced Approach

16 mei 2023



Doel van de informatiesessie

- › Toelichting consultatiedocument Balanced Approach
- › Beantwoording vragen



Mentimeter

Voor deze digitale informatiebijeenkomst gebruiken wij Mentimeter

Voor vragen scan de QR-code of ga naar www.menti.com en vul de volgende code in: 6865 3543





Aanleiding en achtergrond



Vertrek Departures 2



Aanleiding

- > Het kabinet heeft in juni 2022 gekozen om de balans te herstellen tussen luchtvaart en leefomgevingskwaliteit. → de “hoofdpijnenbrief”
- > Er is besloten om met voorrang de geluidsoverlast rondom Schiphol aan te pakken
- > Afweging geweest tussen verschillende publieke belangen





In drie stappen naar minder geluidsoverlast

Stoppen anticiperend
handhaven →
experimenteerregeling

De Balanced Approach

Ontwikkeling nieuw
geluidsstelsel
(systeemconcept)



De balanced approach procedure (BA)



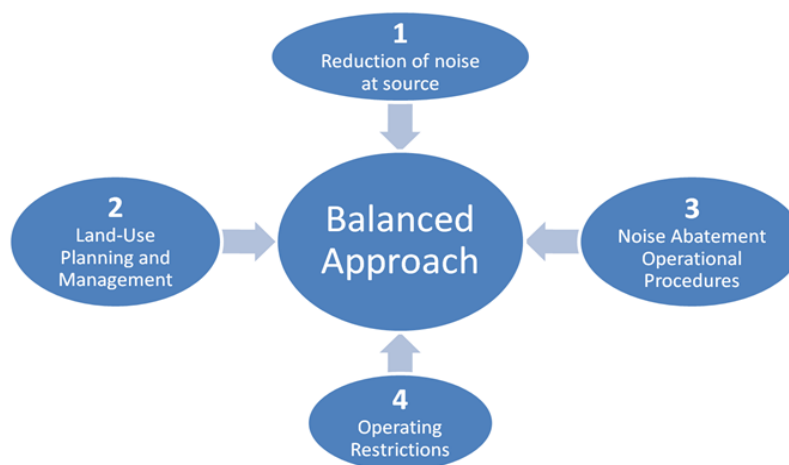
Waarom een BA?

- Een Europese lidstaat mag niet zomaar het aantal vliegtuigbewegingen omlaag brengen.
- Hiervoor moet een BA-procedure gevolgd worden (Conform Verordening (EU) 598/2014)



De stappen van een BA-procedure

1. Het bepalen van een geluidsdoel, onderzoek doen naar en inventariseren van geluidsmaatregelen & technisch overleg met luchtvaartsector

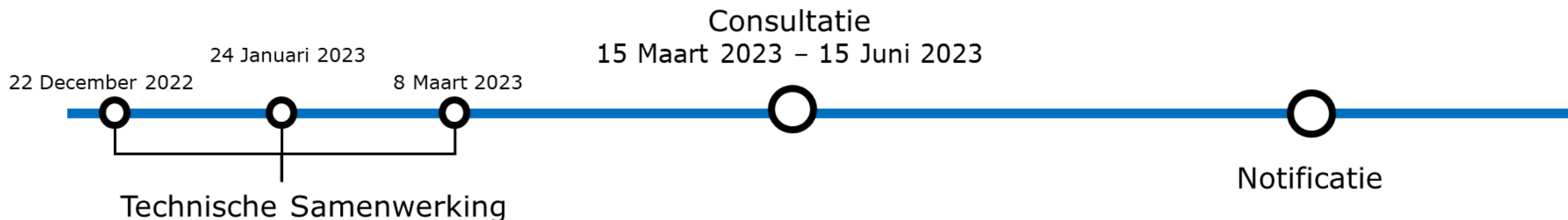


<https://www.icao.int/environmental-protection/pages/noise.aspx>



De stappen van een BA-procedure

2. Brede open consultatie (3 maanden)
3. Notificatie richting Europese Commissie en de lidstaten (6 maanden)





Vragen Proces



Het geluidsdoel

	Effect in november 2024 t.o.v. baseline*
Aantal woningen met een geluidbelasting van 58 dB(A) Lden of hoger	-20%
Aantal personen dat ernstig wordt gehinderd bij een geluidbelasting van 48 dB(A) Lden of hoger	-20%
Aantal woningen met een geluidbelasting van 48 dB(A) Lnight of hoger	-15%
Aantal personen dat ernstig in de slaap wordt gestoord bij een geluidbelasting van 40 dB(A) Lnight of hoger	-15%

De baseline is de situatie in november 2024 ervan uitgaande dat er geen maatregelen op gebied van geluid worden genomen. Het gaat hierbij om 500.000 vliegtuigbewegingen, waaronder 32.000 nachtvluchten.

- Lange termijn (>'27): continue afname van geluidhinder



Vragen Geluidsdoel



Maatregelen

- Volgens de BA-procedure dient er gekeken te worden naar vier type maatregelen:

Type maatregel

1. De bron van het geluid (de vliegtuigen)
2. Ruimtelijke ordening & het beheer van die ruimte
3. Operatie en/of procedures
4. Exploitatiebeperking (incl. vermindering van het aantal vluchten)



Longlist met maatregelen

Verminder geluid bij de bron

- Stimuleer luchtvaartmaatschappijen om stillere vliegtuigen te gebruiken door differentiatie van luchthavengelden
- Het gebruik van stillere vliegtuigen stimuleren door middel van monitoring van geluidsprestaties
- Stimuleer het achteraf aanbrengen van geluiddempende maatregelen op vliegtuigen ('winglets', aanpassingen aan de uitlaat van de motor, enz.)

Planning en beheer van grondgebruik

- Isolatie (conventionele isolatie, noise—cancelling-ramen, enz.)
- Onteigening
- Bouwvoorwaarden en -beperkingen (waaronder geluidsaanpassing sprogramma's voor gebouwen)
- Verandering van de functie van gebouwen (omzetting van kantoren in woningen en vice versa).

Operationele procedures voor geluidsreductie

- Het aantal 'continuous descend approaches' (glijvluchten) verhogen (bovenop autonome ontwikkeling)
- Het aantal vliegtuigen verhogen dat N-1 taxioperaties/taxibotoperaties uitvoert
- Routeoptimalisaties om het totale aantal ernstig gehinderden te verminderen
- Optimalisatie van de huidige procedures (minimaliseer niveausegmenten, optimaliseer de klimsnelheid, intersectiestarts, gereduceerde stuwkrachtstart, enz.)
- Nieuwe procedures introduceren (inclusief RNP-AR-naderingen tijdens parallelle naderingen)
- De concentratie van vliegroutes te verhogen om de algehele blootstelling aan geluid te minimaliseren
- Verlenging van het nachtregime door meer gebruik van de primaire banen (zowel 's avonds als 's morgens vroeg)
- Sluiting van een baan (volledige sluiting van een baan of onder specifieke omstandigheden)
- De capaciteit van de banen te vergroten (bovenop de autonome ontwikkeling)
- Verhoging van de limieten voor de dwarswind en de rugwind voor het selectieproces van de baan
- Minimaliseer het gebruik van de secundaire banen

Exploitatiebeperkingen

- Een verbod op lawaaiige vliegtuigen (algemeen of op specifieke tijden van de dag)
- Reductie van het aantal jaarlijkse bewegingen
- Reductie van het aantal jaarlijkse bewegingen in de nacht
- Beperkingen nachtopenstelling /nachtsluiting
- Aanvullende slotcriteria



Selectiecriteria

- › **Veiligheid** → de maatregel mag geen veiligheidsrisico opleveren.
- › **Haalbaarheid** → de maatregel moet realiseerbaar zijn per november 2024.
- › **Overeenstemming met wetgeving** → de maatregel mag niet in strijd zijn met de Europese of nationale wetgeving.
- › **Betrouwbaarheid van de operatie** → de maatregel mag de betrouwbaarheid van de operatie niet aanzienlijk verminderen.
- › **Verspreiding van hinder** → de maatregel mag de overlast niet slechts naar andere gebieden rond de luchthaven verplaatsen.
- › **Kwaliteit van de netwerkconnectiviteit** → de maatregel mag niet resulteren in een onomkeerbaar negatief effect op de kwaliteit van de netwerkconnectiviteit.
- › **Uitstoot** → de vermindering van het geluidsniveau mag niet ten koste gaan van een aanzienlijke toename van uitstoot van stoffen.
- › **Modellering** → het moet mogelijk zijn om het effect van de maatregel te bepalen met behulp van ECAC Doc29 geluidsmoellering zoals geïmplementeerd voor Schiphol Airport.



Shortlist met maatregelen

Verminder geluid bij de bron

- **Stimuleer luchtvaartmaatschappijen om stillere vliegtuigen te gebruiken door differentiatie van luchthavengelden**
- Het gebruik van stillere vliegtuigen stimuleren door monitoring van geluidsprestaties
- Stimuleer het achteraf aanbrengen van geluiddempende maatregelen op vliegtuigen ('winglets', aanpassingen aan de uitlaat van de motor, enz.)

Planning en beheer van grondgebruik

- Isolatie (conventionele isolatie, noise—cancelling-ramen, enz.)
- Onteigening
- Bouwvoorwaarden en -beperkingen (waaronder geluidsaanpassing programma's voor gebouwen)
- Verandering van de functie van gebouwen (omzetting van kantoren in woningen en vice versa).

Operationele procedures voor geluidsreductie

- Het aantal 'continuous descend approaches' (glijvluchten) verhogen (bovenop autonome ontwikkeling)
- Het aantal vliegtuigen verhogen dat N-1 taxioperaties/taxibotoperaties uitvoert
- Routeoptimalisaties om het totale aantal ernstig gehinderden te verminderen
- Optimalisatie van de huidige procedures (minimaliseer niveausegmenten, optimaliseer de klimsnelheid, intersectiestarts, gereduceerde stuwkrachtstart, enz.)
- Nieuwe procedures introduceren (inclusief RNP-AR-naderingen tijdens parallelle naderingen)
- De concentratie van vliegroutes te verhogen om de algehele blootstelling aan geluid te minimaliseren
- **Verlenging van het nachtrecht door meer gebruik van de primaire banen (zowel 's avonds als 's morgens vroeg)**
- **Sluiting van een baan (volledige sluiting van een baan of onder specifieke omstandigheden)**
- De capaciteit van de banen te vergroten (bovenop de autonome ontwikkeling)
- Verhoging van de limieten voor de dwarswind en de rugwind voor het selectieproces van de baan
- **Minimaliseer het gebruik van de secundaire banen**

Exploitatiebeperkingen

- Een verbod op lawaaige vliegtuigen (algemeen of op specifieke tijden van de dag)
- **Reductie van het aantal jaarlijkse bewegingen**
- **Reductie van het aantal jaarlijkse bewegingen in de nacht**
- Beperkingen nachtopenstelling /nachtsluiting
- Aanvullende slotcriteria



Analyse doelbereik maatregelen

- Shortlist maatregelen doorgerekend op geluidimpact
 - Ordegrootte afname tussen de 1,5% en 26%
 - Afname afhankelijk van type indicator (L_{den} / L_{night}) en contour
- Geen van de maatregelen op zichzelf leidt tot doelbereik van het volledige geluidsdoel
- Daarom: combinaties van maatregelen (pakketten)



Drie combinaties van maatregelen

Combinatie B	Combinatie C	Combinatie D
<ul style="list-style-type: none">• Beperken secundair baangebruik• 'verlengen' van de periode die als nacht wordt beschouwd, waarin strengere regels voor geluid gelden• Gedeeltelijke sluiting van de Buitenveldertbaan• Stimuleren stillere vliegtuigen via de luchthaventerreinen• Maximaal 440.000 vliegbewegingen per jaar, waarvan maximaal 29.000 's nachts	<ul style="list-style-type: none">• Beperken secundair baangebruik• 'verlengen' van de periode die als nacht wordt beschouwd, waarin strengere regels voor geluid gelden• Gedeeltelijke sluiting Buitenveldert• Stimuleren stillere vliegtuigen via de luchthaventerreinen• Reductie nachtvluchten tot maximaal 25.000 per jaar	<ul style="list-style-type: none">• 'verlengen' van de periode die als nacht wordt beschouwd, waarin strengere regels voor geluid gelden• Stimuleren stillere vliegtuigen via de luchthaventerreinen• Maximaal 440.000 vliegbewegingen per jaar, waarvan maximaal 29.000 's nachts



Vragen Maatregelen en Samenstelling Combinaties



Pauze

Doelbereik combinaties



Impact op doel				
Doel:	-20%	-20%	-15%	-15%

Combi	Maatregelen	Huizen in 58dB L _{den}	Ernstig	Huizen in de 48 L _{nigh} t	Ernstig
			gehin-derden in de 48L _{den}		slaapverstoorden in de 40 L _{night}
B	M10 – Vermindering van het gebruik van de secundaire banen M7b – Verlenging van het nachtrecht (avond + ochtend) M8 – Vermindering van het gebruik van de Buitenveldertbaan M1 – Stimuleer luchtvaartmaatschappijen om stillere vliegtuigen te gebruiken door differentiatie van luchthavengelden M14 – Reductie van de capaciteit tot 440.000 vluchten in totaal / 29.000 nachtvluchten	-49,5%	-29,8%	-25,7%	-18,6%

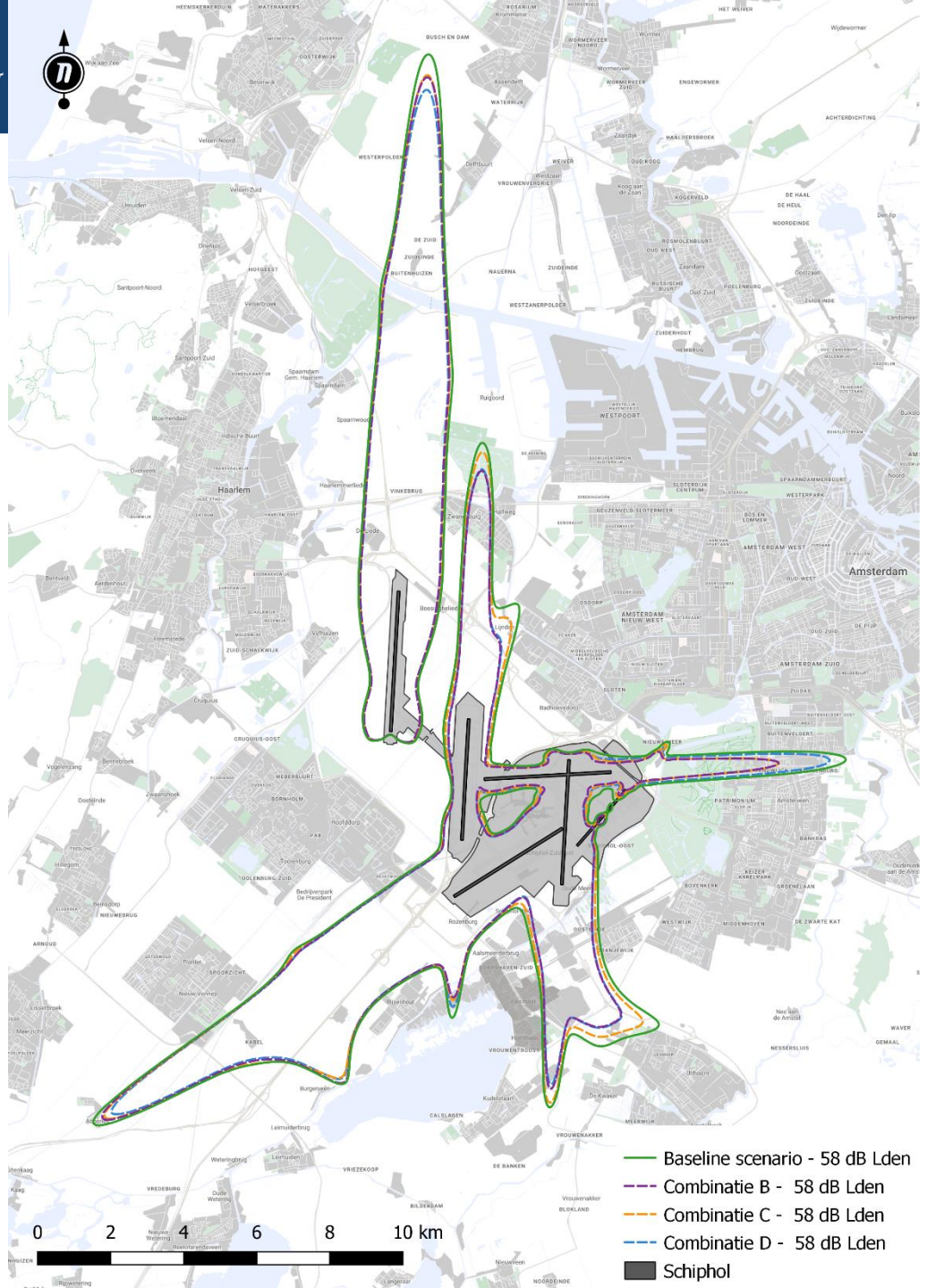
Impact op doel				
Doel:	-20%	-20%	-15%	-15%

Combi	Maatregelen	Huizen in 58dB L _{den}	Ernstig	Huizen in de 48 L _{nigh} t	Ernstig
			gehin-derden in de 48L _{den}		slaapverstoorden in de 40 L _{night}
C	M10 – Vermindering van het gebruik van de secundaire banen M7b – Verlenging van het nachtrecht (avond + ochtend) M8 – Vermindering van het gebruik van de Buitenveldertbaan M1 – Stimuleer luchtvaartmaatschappijen om stillere vliegtuigen te gebruiken door differentiatie van luchthavengelden M15c – Capaciteit nachtvluchten verminderen 25.000 (500.000 totaal)	-42,5%	-21,1%	-56,8%	-33,8%
D	M7b – Verlenging van het nachtrecht (avond + ochtend) M1 – Stimuleer luchtvaartmaatschappijen om stillere vliegtuigen te gebruiken door differentiatie van luchthavengelden M14 – Reductie van de capaciteit tot 440.000 vluchten in totaal / 29.000 nachtvluchten	-20,4%	-24,1%	-22,0%	-14,9%



Regionale effecten

- › Op verzoek van Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) zijn de regionale effecten in beeld gebracht.
- › Nagenoeg in alle gemeenten is er een verbetering ten opzichte van de referentie (= situatie zonder maatregelen) voor combinatie B, C en D.
- › Meest substantiële effecten in Amstelveen, Amsterdam, Haarlemmermeer, Uithoorn, Aalsmeer, Zaanstad (absolute reductie van het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden).



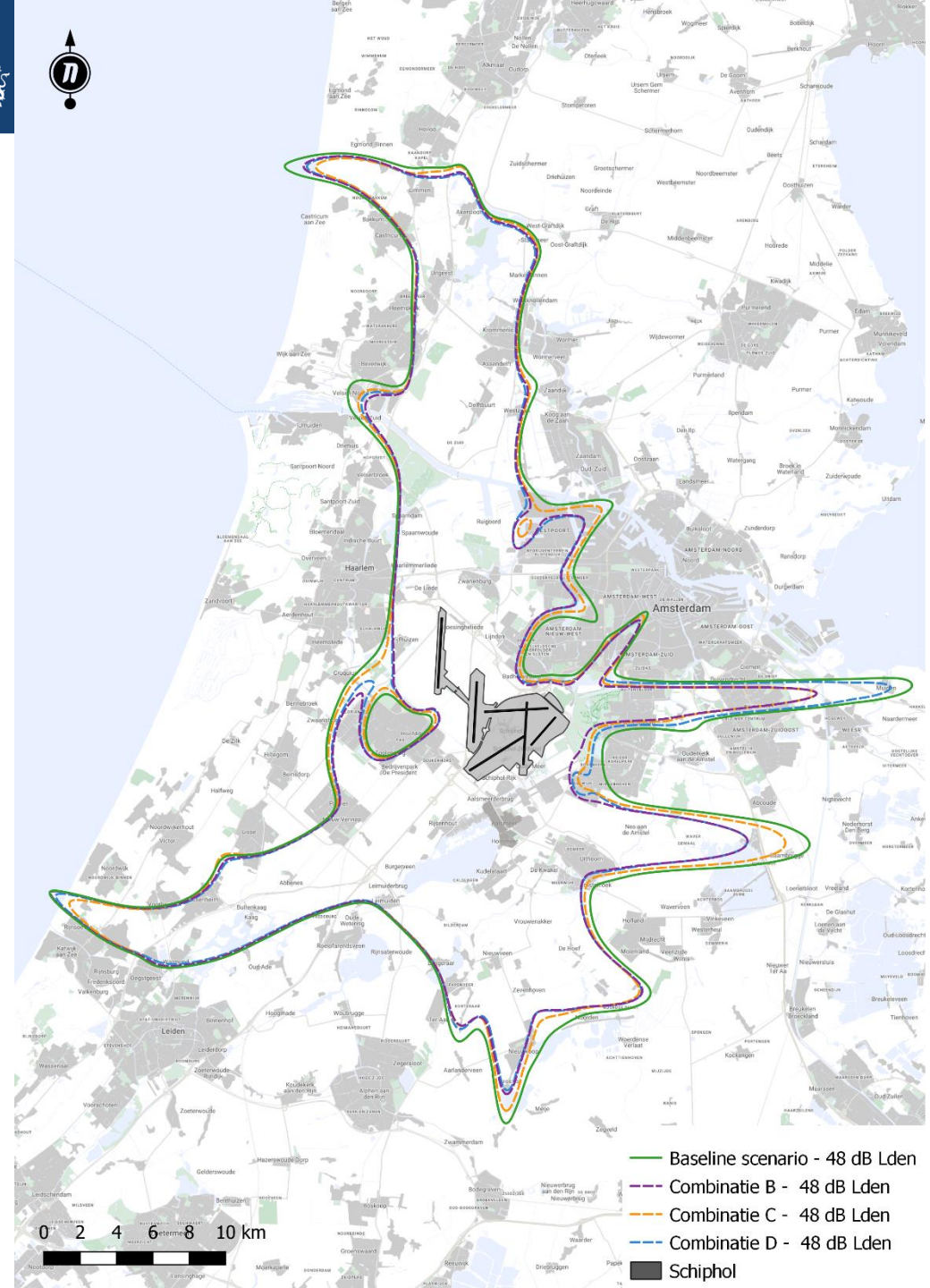
Regionale effecten

- > 58 dB Lden
- > Totaaleffect van de combinaties:
 - B: -49%
 - C: -42%
 - D: -20%
- > Effect sterk zichtbaar in Amstelveen, Aalsmeer en Haarlemmermeer



Regionale effecten

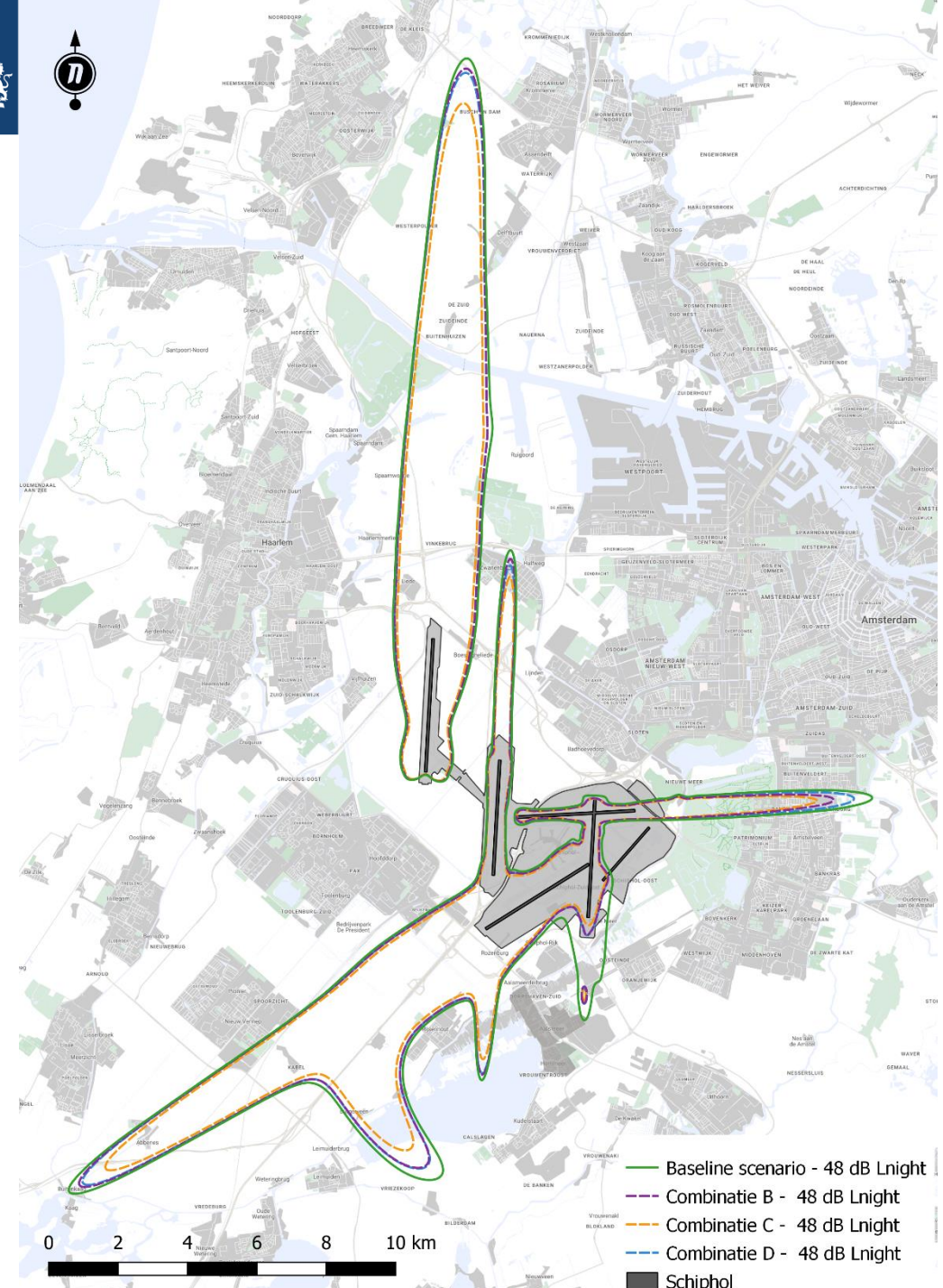
- > 48 dB Lden
- > Totaaleffect van de combinaties:
 - B: -30%
 - C: -21%
 - D: -24%
- > Effecten sterk zichtbaar in Amsterdam, Amstelveen, Haarlemmermeer, Uithoorn, Velsen





Regionale effecten

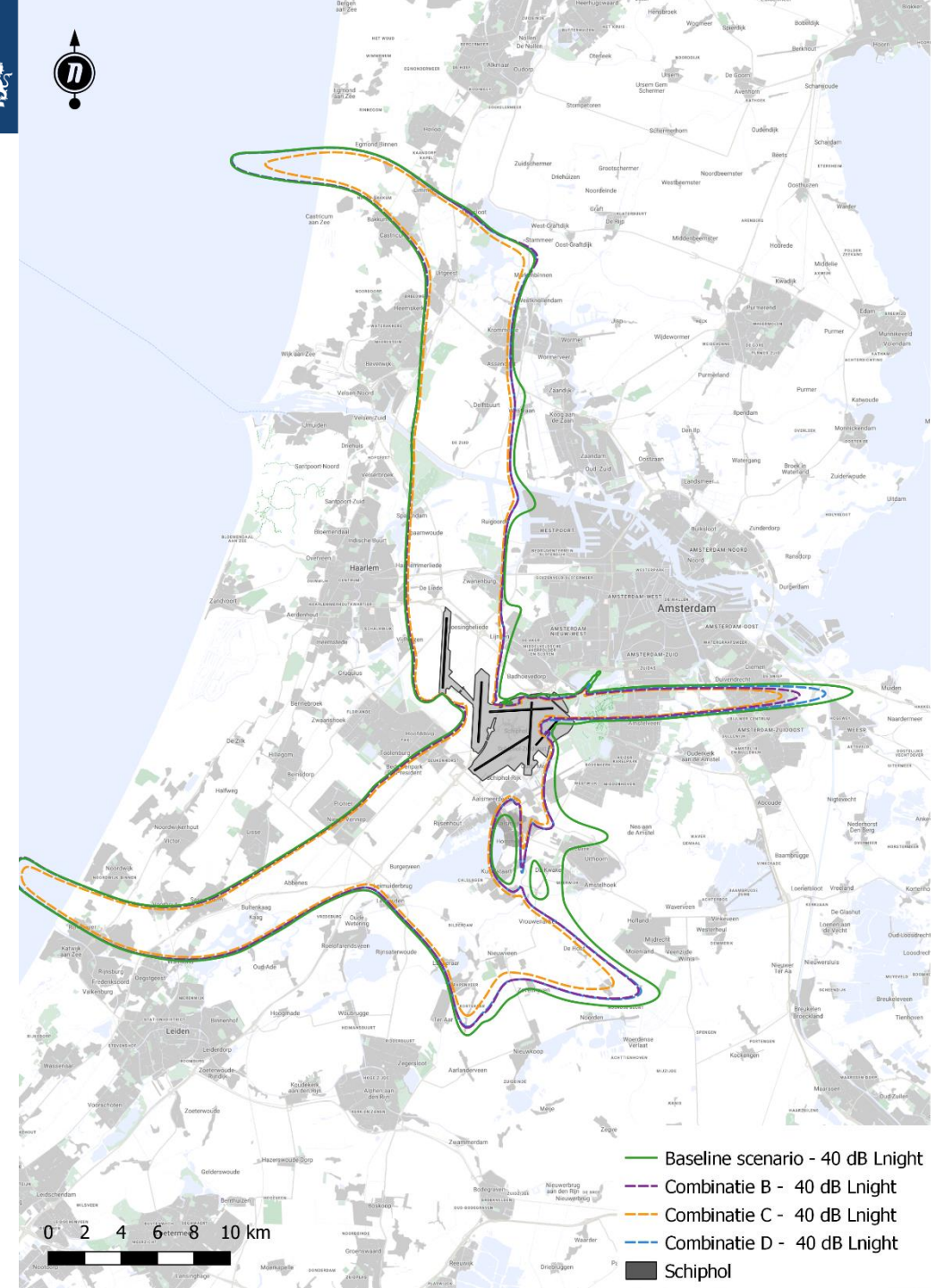
- > 48 dB Lnight
- > Totaaleffect van de combinaties:
 - B: -26%
 - C: -57%
 - D: -22%
- > Effecten sterk zichtbaar in Aalsmeer, Amsterdam, Amstelveen, Haarlemmermeer





Regionale effecten

- › 40 dB Lnight
- › Totaaleffect van de combinaties:
 - B: -19%
 - C: -34%
 - D: -15%
- › Effecten sterk zichtbaar in Aalsmeer, Amsterdam, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Nieuwkoop, Teylingen, Uithoorn, Zaanstad





Kosteneffectiviteit

- › Brede definitie van kosten die ook in Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) wordt gehanteerd. Kosten voor:
 - Passagiers: Verandering bereikbaarheid (reistijd en reiskosten) en welvaart.
 - Luchtvaartmaatschappijen, luchthaven, luchtverkeersleiding: verandering in operationele kosten, efficiency en winsten.
 - Overheid: verandering in uitgaven en belastinginkomsten
 - Economie: verandering in productiviteit en vestigingsklimaat
 - Maatschappij: verandering emissies en klimaat.

- › Kosteneffectiviteit van de maatregelen berekend op basis van kosten van vermindering per:
 - Geluidsbelaste huishouden (58dB Lden en 48dB Lnight),
 - Ernstig gehinderde persoon (48dB Lden)
 - Ernstig slaapverstoorde persoon(40dB Lnight)



Kosteneffectiviteit

Kosteneffectiviteit eerst per maatregel berekend:

Vermindering aan de bron:

1. Stimuleren vlootvernieuwing (Stillere vliegtuigen) door verhoging luchthavengelden oudere toestellen

Operationele procedures:

2. Verlenging van het nacht regime (strengere regels voor geluid)
3. Gedeeltelijke sluiting Buitenveldertbaan
4. Beperking secundair baangebruik

Restricties op capaciteit:

5. Reductie naar 440.000 vluchten en 29.000 in de nacht
6. Vermindering vluchten gedurende de nacht

Daarna combinaties van maatregelen gemaakt:

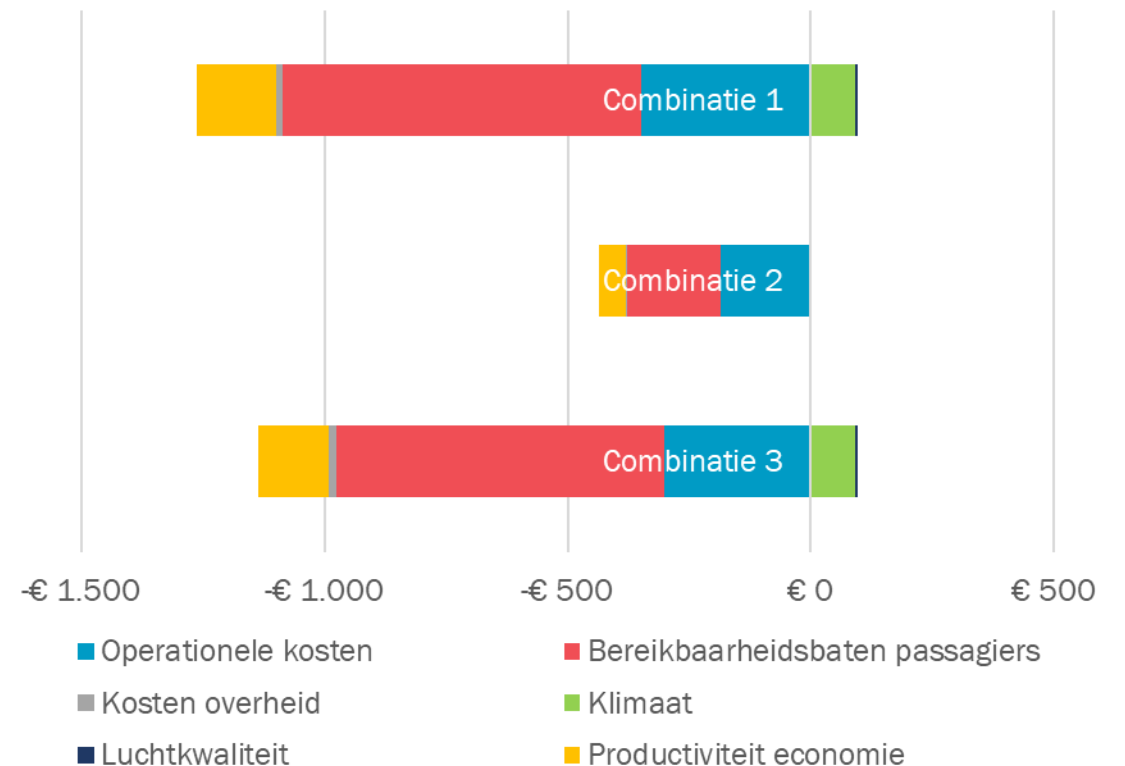
- Combinatie 1 (B): 2, 3, 4, 1 en 5
- Combinatie 2 (C): 2, 3, 4, 1 en 6
- Combinatie 3 (D): 2, 1, 5



Kosteneffectiviteit

- > Kosten berekend van november 2024 – november 2025, jaar dat maatregelen in combinaties zijn gerealiseerd.
- > Combinatie 2 (C) met restrictie in nacht van 25.000 nachtvluchten (ipv. capaciteitsrestrictie 440.000 en 29.000 nachtvluchten van combinatie 1 (B)) heeft laagste maatschappelijke kosten.
- > Minder vliegen in Combinatie 1 (B) en 3 (D) door capaciteitsrestrictie naar 440.000 vliegbewegingen zorgt voor positieve baten klimaat en luchtkwaliteit, maar welvaartsverlies voor passagiers.

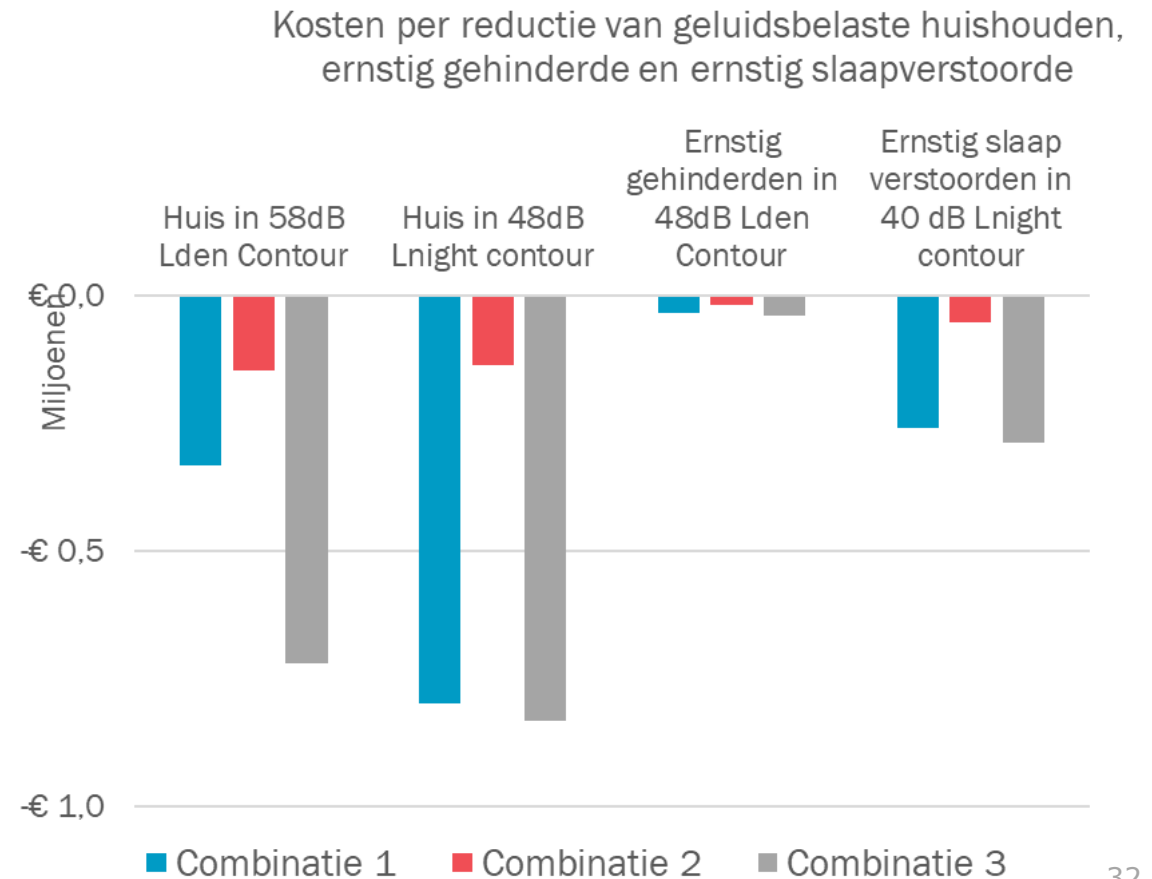
Maatschappelijke kosten en baten pakketten





Kosteneffectiviteit

- > Combinatie 2 (C) meest kosteneffectief op basis van maatschappelijke kosten en baten per reductie van geluidsbelaste huishouden, ernstig gehinderde en ernstig slaapverstoorde.
- > Combinatie 1 (B) heeft qua geluidscontouren de hoogste reductie over de hele dag (58 dB en 48 dB Lden)
- > Combinatie 2 (C) heeft gedurende de nacht de hoogste geluidsreductie (48dB en 40 dB Lnight)
- > Combinatie 3 (D) haalt geluidsdoel reductie 15% slaap verstoorden in 40 dB Lnight net niet.





Vragen Doelbereik en Kosteneffectiviteit



Hoe nu verder?

Wat doet het ministerie van IenW?

- > Gelijk speelveld creëren voor alle belanghebbenden om vanuit de eigen positie en belangen te reageren op de maatregelen
- > Gesprekken met verschillende stakeholders, zowel nationaal als internationaal



Hoe nu verder?

Wat kunt u doen?

- > Het consultatiedocument is te downloaden op:
https://www.internetconsultatie.nl/balanced_approach_schiphol/

- > Reageren op:
 - Selectie, effecten, wenselijkheid en samenstelling van voorgestelde maatregelen
 - Mogelijkheid om alternatieve maatregelen of alternatieve combinaties in te brengen

- > Reageren kan tot en met 15 juni



Vragen?



Bedankt voor uw aandacht!

Voor andere vragen stuur een mail naar: BA.stakeholders@minienw.nl

