



Aan

Minister

nota

Aanvullen notificatiepakket balanced approach-procedure
en informeren Tweede Kamer

TER BESLISSING

Datum

5 december 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/354896

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol
Cluster BBP, Gebiedsagenda
en Stikstof

Beslistermijn

06-12-2024

Bijlage(n)

4

Aanleiding

Bij nota van 4 december (Bijlage 3) is aan u de concept-kamerbrief voorgelegd over de balanced approach-procedure ter bespreking in de Ministerraad van 6 december. Bijgaand treft u de definitieve versie aan ter ondertekening en verzending aan de Tweede Kamer. Ook is een brief aan de Europese Commissie bijgevoegd waarmee de definitieve berekeningen worden aangeleverd en waarmee de notificatie van 4 september jl. wordt gecomplementeerd.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om

1. Gelet op het kabinetsbesluit van de ministerraad van 6 december 2024 in te stemmen met de brief aan de Europese Commissie.
2. In te stemmen met het op 6 december 2024 indienen van de aanvulling van het notificatiepakket in het kader van de balanced approach-procedure Schiphol bij de Europese Commissie, n.a.v. het besluit van de ministerraad op 6 december 2024.
3. Instemmen met verzending van bijgevoegde brief hierover, inclusief bijlagen, aan de Tweede Kamer.

Kernpunten

- In de kamerbrief wordt uiteengezet waarom het kabinet kiest voor een andere fasering van het geluidsdoel. Namelijk 15% per november 2025 en 5% in een latere fase.
- Met bijgevoegde brief aan de Europese Commissie zorgt u ervoor dat de definitieve berekeningen en de tot nu toe nog ontbrekende informatie bij de Europese Commissie wordt aangeleverd. Op basis van deze informatie kan de Commissie overgaan tot advisering.
- In de brief aan de Europese Commissie wordt verwezen naar de kamerbrief en de onderbouwing die daarin staat voor de keuze van het kabinet om voor een andere fasering van het geluidsdoel te kiezen.
- Ambtelijk zullen daarnaast nog een aantal meer technische vragen van de Commissie worden beantwoord.
- Aan de Commissie zullen de rapporten van de berekeningen en de expert reviews worden meegestuurd. Deze rapporten zullen ook op de website www.luchtvaartindetoekomst.nl worden gepubliceerd.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
01.	Beslisnota vervolgstappen uitkomsten berekeningen	
02.	Beslisnota vervolg balanced approach-procedure	
03	Beslisnota Agendering MR 6 december 2024	

Datum

5 december 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/354896

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol
Cluster BBP, Gebiedsagenda
en Stikstof

Aan

Minister

Bijlage(n)

Vul hier het aantal bijlagen in



Aan Minister van Infrastructuur en Waterstaat

nota

Vervolgstappen uitkomst berekeningen balanced
approach-procedure

TER BESLISSING

Datum

13 november 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/327242

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol
Cluster Geluid en
Internationaal

Beslistermijn

19-11-2024

Bijlage(n)

1

Aanleiding

Op 1 september heeft het kabinet besloten om 17% geluidsreductie te realiseren (van de 20% reductie in totaal). Dit wordt ingevuld met een pakket aan maatregelen, met capaciteitsreductie als sluitstuk. Dit pakket is op 4 september ter notificatie aan de Europese Commissie aangeleverd. In verband met de instabiliteit van de berekeningen op dat moment is voor de capaciteitsreductie een bandbreedte opgenomen tussen de 475.000 en 485.000 vliegtuigbewegingen per jaar. De daadwerkelijke berekeningen moesten nog worden aangeleverd.

Om tot een exact aantal vliegtuigbewegingen per jaar te komen zijn nieuwe berekeningen uitgevoerd, met correcte gegevens (o.a. nieuwe toesteltypes). Op deze berekeningen hebben gelet op de zorgvuldigheid nog aanvullende reviews plaatsgevonden. De uitkomsten van de berekeningen zijn bekend. U bent hier eerder mondeling over geïnformeerd. Middels deze nota wordt u gevraagd een besluit te nemen wat de vervolgstappen zijn naar aanleiding van de uitkomsten. In deze nota wordt achtereenvolgens **1)** de uitkomsten van het proces van de berekeningen toegelicht, **2)** de opties voor het vervolg en **3)** het vervolgproces toegelicht. Bijgevoegd bij deze nota vindt u de presentatie zoals eerder met u besproken.

Geadviseerd besluit

- U wordt geadviseerd om door te gaan met de huidige balanced approach-procedure en het maatregelenpakket met capaciteitsbeperking die optelt tot - 17% geluidsreductie aan de Europese Commissie aan te bieden ter notificatie (**optie 1**).
- U wordt geadviseerd om dit met het kabinet te bespreken, waarbij ook wordt aangegeven welke alternatieven zijn afgewogen (de stukken hiervoor zullen separaat worden aangeboden).
- U wordt geadviseerd dit pakket voor 22 november aan de Europese Commissie aan te bieden om zo te voldoen aan de door de Commissie gestelde deadline.

Ad 1. Uitkomst berekeningen

De bureaus To70 en NLR hebben nieuwe berekeningen uitgevoerd. Ten opzichte van de eerdere berekeningen is er nu gerekend met een geactualiseerde en accuraat functionerende database waarin onder andere nieuwe vliegtuigtypes zijn doorgevoerd. Daarnaast wordt de maatregel *additionele* vlootvernieuwing nu op

een juiste manier doorgerekend. Ook zijn de uitgangspunten met betrekking tot de maatregel Tariefdifferentiatie geactualiseerd naar aanleiding van de door Schiphol vastgestelde tarieven.

Uit de berekeningen blijkt dat een capaciteitsreductie tot 466.000 - 467.000 vliegtuigbewegingen nodig is om het geluidsdoel van -17% te halen. Dit aantal vliegtuigbewegingen valt buiten de genotificeerde bandbreedte van 475.000 - 485.000, waar u het mandaat voor heeft om de notificaties richting de Europese Commissie aan te vullen. Dit betekent dat opnieuw een besluit van de MR nodig is om vervolgstappen te kunnen zetten.

Ad2. De opties voor het vervolg

Nu de berekeningen bekend zijn, zijn er een aantal keuzes hoe er invulling kan worden gegeven aan het vervolgproces. Vanuit de zuiverheid van de procedure en de uitlegbaarheid/consistentie van het verhaal adviseren wij u om optie 1 als voorkeursoptie aan te merken, en optie 2 als terugvaloptie.

Optie 1: Invulling geven aan de 17%

Deze optie betekent dat wordt vastgehouden aan de eerder door het kabinet gekozen invulling van 17% van het geluidsdoel, om de geluidshinder op Schiphol terug te brengen. Daardoor is een lager aantal vliegtuigbewegingen mogelijk dan eerder verwacht. Desondanks is dit is een consistent verhaal; u heeft immers steeds aangegeven dat de uitkomst de uitkomst is, en dat dit ook buiten de bandbreedte kan liggen.

De invulling van -17% leidt tot een capaciteitsreductie tot maximaal 466.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Het resterende percentage van -3% blijft hetzelfde en daar kunt u, zoals reeds aan de Kamer gecommuniceerd, na monitoring van de maatregelen een besluit over nemen.



Nederland is het eerste land dat zich gedwongen ziet om deze beweging te maken, en daarmee is er geen historisch precedent waar we ons op kunnen baseren.

Datum

13 november 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/327242

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol
Cluster Geluid en
Internationaal

Aan

Minister van Infrastructuur en
Waterstaat

Bijlage(n)

1

Optie 1	Invulling geven aan de 17%	
	Makkelijk	Moeilijk
Regeerakkoord/ politiek	<ul style="list-style-type: none"> Uitlegbaar/ consistent verhaal: 17% = 17% In lijn met regeerakkoord Zo snel mogelijk herstel van rechtszekerheid 	<ul style="list-style-type: none"> Terug naar MR, Lager dan eerder gecommuniceerde bandbreedte aantal vliegtuigbewegingen.
Europese Commissie	<ul style="list-style-type: none"> Zuiver doorlopen van de procedure Notificatie is al ingezet op 17% 	<ul style="list-style-type: none"> Ander aantal VTB's dan waarmee notificatie is gestart

	<ul style="list-style-type: none"> Past binnen de consultatie mei/juni [Redacted] 	
Stakeholders	<ul style="list-style-type: none"> MRS/BRS (beperkt) positief 	<ul style="list-style-type: none"> Volle druk sector door lager resultaat dan eerder genotificeerde bandbreedte
Impact RBV	<ul style="list-style-type: none"> [Redacted] 	
Totstandkoming LVB	<ul style="list-style-type: none"> Maatregelenpakket kan grotendeels ingaan per 1 november 2025. Vanwege MER kan de capaciteitsreductie mogelijk iets later ingaan (overleg slotcoördinator, Schiphol nodig) 	
Retaliatie		<ul style="list-style-type: none"> [Redacted]

Datum
13 november 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/327242

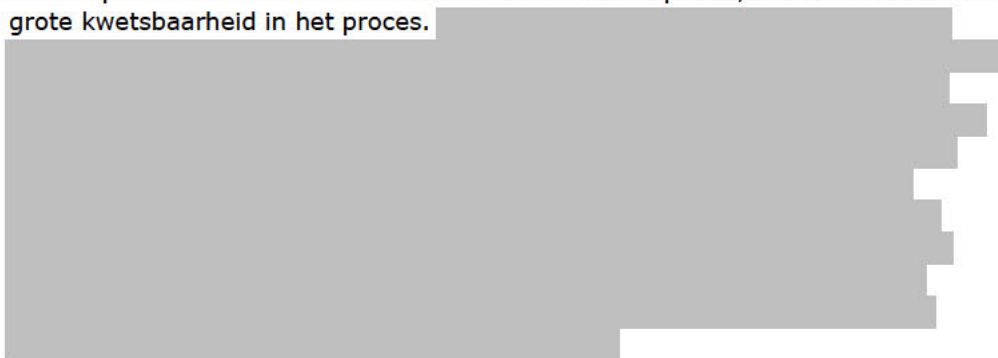
Opgesteld door
Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol
Cluster Geluid en Internationaal

Aan
Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Bijlage(n)
1

Optie 2: geluidsdoel per november 2025 verlagen naar -15%

U kunt terugkomen op uw eerdere toezegging en per november 2025 een lager percentage van het geluidsdoel in te vullen, namelijk tot -15%. De verwachting is dat om -15% te behalen een capaciteitsreductie tussen de 475.000 – 480.000 nodig is. Hiermee komt dit scenario binnen de bandbreedte van de notificatie. Er wordt echter wel gekozen voor een ander percentage dan reeds genotificeerd aan de Europese Commissie. Hoewel dit een uitvoerbare optie is, betekent dit wel een grote kwetsbaarheid in het proces.



Optie 2	Geluidsdoel per november 2025 verlagen	
	Makkelijk	Moeilijk
Regeerakkoord/politiek	<ul style="list-style-type: none"> In lijn met regeerakkoord Herstel Rechtszekerheid 	<ul style="list-style-type: none"> Minder consistent verhaal Terug naar MR, want buiten eerder gecommuniceerde bandbreedte aantal vliegtuigbewegingen Hoger restpercentage fase 2; hypotheek op de toekomst

		<ul style="list-style-type: none"> Evt. nieuwe cap. beperking in de toekomst nodig voor de resterende 5%
Europese Commissie	<ul style="list-style-type: none"> Percentage geconsulteerd, [Redacted] 	<ul style="list-style-type: none"> [Redacted] Onduidelijk wat dit betekent voor het proces advisering Bandbreedte niet geconsulteerd
Stakeholders	<ul style="list-style-type: none"> Sector neutraal 	<ul style="list-style-type: none"> MRS/BRS negatief, doelredenering Druk sector door lager resultaat dan aantal historische slots
Impact RBV		<ul style="list-style-type: none"> [Redacted]
Totstandkoming LVB	<ul style="list-style-type: none"> Bij positief/neutraal advies Europese Commissie kan maatregelenpakket grotendeels ingaan per 1 november 2025. Vanwege MER kan de capaciteitsreductie mogelijk iets later ingaan (overleg slotcoördinator, Schiphol nodig) 	<ul style="list-style-type: none"> [Redacted]
Retaliatie		<ul style="list-style-type: none"> [Redacted]

Datum
13 november 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/327242

Opgesteld door
Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol
Cluster Geluid en Internationaal

Aan
Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Bijlage(n)
1

Optie 3: Uitstellen, opnieuw beginnen of stoppen

U kunt er voor kiezen om langer de tijd te nemen om het besluit te nemen, opnieuw te beginnen of te stoppen met de gehele procedure. In feite komen de opties uitstellen en opnieuw beginnen op hetzelfde neer. In beide gevallen moet een nieuw implementatiejaar vast worden gesteld en moeten nieuwe berekeningen uit worden gevoerd. De keuze om volledig te stoppen met de balanced approach-procedure zal gepaard moeten gaan met het vastleggen van maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar in een gewijzigd LVB. Het is zeer de vraag of een dergelijk LVB houdbaar is, als het überhaupt lukt om vast te leggen.

Optie 3	Uitstellen, opnieuw beginnen of stoppen
----------------	--

	Makkelijk	Moeilijk
Regeerakkoord/ politiek		<ul style="list-style-type: none"> Niet in lijn met regeerakkoord Geen uitlegbaar/consistent verhaal Terug naar MR, want huidige procedure wordt stopgezet Herstel rechtszekerheid niet aan de orde.
Europese Commissie	• [Redacted]	• [Redacted]
Stakeholders	• Sector tevreden	• MRS/BRS zeer ontevreden
Impact RBV		<ul style="list-style-type: none"> • [Redacted] Belangen omwonenden niet expliciet meegewogen.
Totstandkoming LVB		<ul style="list-style-type: none"> Onzeker of LVB met 500.000 vastgelegd kan worden. Onzeker/onwaarschijnlijk of LVB met 500.000 standhoudt als het vastgelegd kan worden.
Retaliatie	• Voor nu geen retaliatie	

Datum
13 november 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/327242

Opgesteld door
Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol
Cluster Geluid en Internationaal

Aan
Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Bijlage(n)
1

Ad3. Vervolgproces

Met het oog op de zorgvuldigheid en vanwege de in de zomer geconstateerde instabiliteit zijn er een aantal extra reviews ingebouwd op de berekeningen. Zo is er naast de al geplande second opinion door NLR ook voorzien in een aanvullende check door een onafhankelijk expert. Op dit moment worden de laatste reviews uitgevoerd. Vooralsnog geven de reviews die al gedaan zijn geen aanleiding om aan de juistheid van de berekeningen te twijfelen. Achtereenvolgens zullen de komende periode onderstaande overleggen worden gevoerd:

14 november	DG overleg, inhoudelijke toelichting cijfers
15 november	BWO
19 november	RFL
22 november	Ministerraad besluitvorming optie

Daarnaast zullen er ook gesprekken worden gevoerd met betrokken stakeholders evenals met de Europese Commissie. Vlak na de RFL zullen er gesprekken met Schiphol en KLM worden gepland evenals gesprekken met de voorzitters van de MRS en de BRS. Voor het besluit in de ministerraad zal er ook contact zijn met de Europese Commissie om hen te informeren over het aankomende besluit en de uitkomsten van de berekeningen.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02.	Presentatie BA resultaten berekeningen	Presentatie met de uitkomsten van de berekeningen en mogelijke vervolgstappen

Datum

13 november 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/327242

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol
Cluster Geluid en
Internationaal

Aan

Minister van Infrastructuur en
Waterstaat

Bijlage(n)

1



TER BESLISSING

Datum

22 november 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/335567

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol
Cluster Geluid en
Internationaal

Beslistermijn

22-11-2024

Bijlage(n)

-

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

nota

Vervolg balanced approach procedure

Aanleiding

Bij nota van 13 november 2024 (IenW/BSK-2024/327242) en in diverse mondelinge overleggen bent u geïnformeerd over de uitkomst van de berekeningen in de balanced approach procedure. Uit de berekeningen blijkt dat een capaciteitsreductie tot +/- 466.000 vliegtuigbewegingen nodig is om het door het kabinet gestelde geluidsdoel van -17% te halen, als eerste stap van het totale geluidsdoel van 20%. Dit aantal vliegtuigbewegingen valt buiten de bandbreedte van 475.000 – 485.000 uit het notificatiedocument.

Ook bent u geïnformeerd over de mogelijke opties voor het vervolg. U heeft eerder op basis van deze informatie aangegeven dat het doorgaan met de huidige balanced approach procedure met een maatregelenpakket dat optelt tot 17% geluidsreductie uw voorkeur heeft. Deze voorkeursoptie lag ook voor in de RFL van 18 november jl, inclusief twee alternatieven.

Na de RFL is contact geweest met Brussel.

In de afgelopen dagen heeft u naast het gesprek in de RFL ook gesproken met diverse stakeholders. Op dinsdag 19 november heeft u samen met de minister van Economische Zaken overleg gehad met de CEO's van Schiphol en KLM. Op woensdag 20 november sprak u met de voorzitters van de BRS en de MRS.

In deze nota wordt u geïnformeerd over de uitkomsten van het proces dat na de RFL, de contacten met Brussel en het overleg met KLM en Schiphol in gang is gezet. Ook wordt u geïnformeerd over het ambtelijk contact met de Europese Commissie over de gestelde deadline voor de reactie op de vragen van de EC met betrekking tot het notificatiedocument. U wordt gevraagd een besluit te nemen over het eventueel uitvoeren van aanvullende berekeningen.

Geadviseerd besluit

- U wordt geadviseerd om de bureaus To70 en NLR te vragen om in ieder geval een aanvullende berekening te maken waarbij in beeld wordt gebracht welke capaciteitsreductie nodig is bij een doelbereik van 15% (in plaats van 17%).
- U wordt geadviseerd kennis te nemen van de aandachtspunten bij de andere punten die met KLM en Schiphol zijn besproken. U wordt geadviseerd een besluit te nemen over:
 - Het meenemen van de nieuwe informatie vanuit Schiphol over de impact van de tariefdifferentiatie in een aanvullende berekening, zoals ook met u besproken, tbv besluitvorming in de MR.
 - Het advies is om, indien u de keuze maakt om de berekening uit te laten voeren, indien in de tijd mogelijk, parallel aan de berekeningen een extra check te doen op de nieuwe informatie van Schiphol.
 - Met u is besproken om de nacht en de vlootvernieuwing nu niet mee te nemen. Enerzijds om inhoudelijke en praktische redenen (in de tijd) anderzijds om deze mogelijk in te kunnen zetten voor het resterend percentage dat op termijn ingevuld moet worden.
- Gezien de tijd is het niet mogelijk om alle opties voor de aangepaste deadline door te rekenen. Resterende opties blijven in beeld voor een volgende fase (resterend percentage)
- Op basis van deze aanvullende berekeningen komende week een definitief besluit te nemen over het vervolg van de balanced approach procedure en deze voorkeursoptie in te brengen voor besluitvorming in de RFL en MR van respectievelijk 3 en 6 december 2024.

1. Overleg Schiphol, KLM en bureaus

In het overleg met Schiphol en KLM en de M EZ heeft u afgesproken om naast de opties die al in beeld zijn (optie 17% en optie 15% geluidsreductie) ook te kijken of het mogelijk is aanvullende berekeningen uit te voeren naar andere maatregelen/opties, zodat mogelijk geen verdergaande capaciteitsreductie nodig is dan de eerder aangekondigde bandbreedte. Besproken zijn (conform de volgorde die in het CEO overleg afgelopen dinsdag is afgesproken):

- Additionele vlootvernieuwing van KLM/Transavia na 1 november 2025, tot de ingang van het zomerseizoen 2026 toch mee te laten tellen als onderdeel van de maatregel additionele vlootvernieuwing;
- Rekenen met andere aannames voor de maatregel tariefdifferentiatie vanwege nieuwe inzichten van Schiphol;
- Het verlagen van het percentage naar 15% dat in de eerste fase moet worden ingevuld.
- Het aantal nachtvluchten beperken tot 25.000 vliegtuigbewegingen (i.p.v. 27.000)
- Het uit de nacht halen van 4 KLM-vrachtvliegtuigen en naar de dag verplaatsen.

Naar aanleiding van het overleg is op uw verzoek – samen met KLM en Schiphol – overleg gevoerd met To70 over de mogelijkheden voor aanvullende berekeningen in het korte tijdspad dat resteert tot aan de MR van 6 december as. (ontstaan mede als gevolg van de vertraging in de berekeningen eerder in het traject). Het ministerie van AZ heeft aangegeven dat voor ordentelijke besluitvorming de stukken uiterlijk donderdag 28 november aangeleverd moeten worden. Uitgaande van deze tijdslijn betekent dit dat nieuwe berekeningen uiterlijk op dinsdag 26 november moeten zijn afgerond. Omdat er geen andere bureaus in Nederland zijn

Datum

22 november 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/335567

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol
Cluster Geluid en
Internationaal

Aan

Minister van Infrastructuur en
Waterstaat

Bijlage(n)

-

die deze berekeningen kunnen uitvoeren, zijn we afhankelijk van hun inschatting en beschikbaarheid.

To70 heeft van bovenstaande opties in beeld gebracht wat de mogelijkheden zijn. Zij geven het volgende aan:

- 15% berekenen kost twee dagen, is op maandag 25 november klaar.
- Tariefdifferentiatie kost 5-6 (werk)dagen (+ ca 2 voorbereiding). Die doorlooptijd gaat uit van dat To70 alleen tariefdifferentiatie berekent. Samenloop met andere berekeningen (bijv de 15%) zorgt voor een langere doorlooptijd. Verwachting is dat de berekeningen dan 3 december gereed zijn.
- Vlootvernieuwing na november 2025 kost 6-7 (werk)dagen (plus ca 2 voorbereiding), eveneens zonder rekening te houden met andere berekeningen
- Nachtreductie naar 25.000 kost minimaal twee weken.

Gegeven de beschikbare tijd slaagt To70 er dus niet in om alle opties op tijd te berekenen. In het overleg met uw ambtenaren op donderdagmiddag 21 november bent u over deze doorlooptijden geïnformeerd. Besloten is de volgende berekeningen te laten uitvoeren:

- 15% van het huidige pakket met de huidige aannames (opdracht is inmiddels verleend)
- Tariefdifferentiatie (vrijdag 22 november is er overleg tussen Schiphol en IenW om de uitgangspunten helder te krijgen)
- Opnieuw 15% maar dan met de aannames van Schiphol op tariefdifferentiatie.

U heeft besloten om 25.000 in de nacht en vlootvernieuwing niet door te laten rekenen vanwege de verwachte impact op KLM, Transavia en vracht.

Alvorens de definitieve opdracht aan To70 te geven om tariefdifferentiatie ook uit te laten rekenen, willen wij u graag een aantal aandachtspunten meegeven. Ook geven wij reflectie op de maatregel vlootvernieuwing (Juridische check).

Tariefdifferentiatie met uitgangspunten Schiphol

Met Schiphol is vastgesteld dat het verschil van inzicht ziet op de mate van gedragsverandering die luchtvaartmaatschappijen zullen laten zien als gevolg van de maatregel. Schiphol heeft hierover in de afgelopen twee weken nieuwe inzichten opgehaald en daarvoor intensief met de airlines gesproken.

De CEO van Schiphol heeft in het overleg het resultaat van een interne studie – nieuwe en meer gedetailleerde informatie – neergelegd. Immers Schiphol heeft kennis van gedrag van de airlines en kan dit goed beoordelen. Wederzijds vindt nu afstemming en nadere duiding plaats om de informatie van Schiphol te checken en in de modellen te kunnen verwerken. We spreken Schiphol erop aan dat ze het voorgestelde effect ook realiseren.

Echter het zonder meer overnemen van de aannames van Schiphol in dit stadium is ook kwetsbaar. Anderen kunnen u verwijten dat u de aannames wijzigt om tot een hogere capaciteit te komen. U kunt daarnaast van anderen het verwijt krijgen dat Schiphol geen onafhankelijke partij is.

Datum

22 november 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/335567

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol
Cluster Geluid en
Internationaal

Aan

Minister van Infrastructuur en
Waterstaat

Bijlage(n)

-

Het advies is daarom – indien de maatregel tariefdifferentiatie wordt meegenomen in de berekeningen – om parallel aan de berekeningen een onafhankelijk expert in te schakelen voor een externe toets. De uitkomsten van die toets en de berekeningen kunnen dan betrokken worden bij de finale afweging.

Dit is des te belangrijker omdat uit ambtelijk overleg met Schiphol op 22 november blijkt dat er vragen zijn over een aantal aannames van Schiphol. Zo hanteren zij verschillende zichtjaren (2025, 2026) voor de tariefdifferentiatie en rekenen ze vliegtuigen mee die momenteel al op Schiphol ingezet worden. Dat laatste kan dus niet aan tariefdifferentiatie worden toegerekend. Het is belangrijk dat deze punten opgehelderd worden voordat een berekening wordt gemaakt.

Aandachtspunt is dat dit in de tijd moeilijk te organiseren is voor besluitvorming in de RFL en MR op respectievelijk 3 en 6 december. We onderzoeken dat nu. Een alternatieve optie is om de uitgangspunten van Schiphol te laten reviewen, parallel aan de notificatie. Deze informatie kan betrokken worden bij de monitoring en bij de invulling van het resterende percentage van het geluidsdoel. Mocht uit de monitoring blijken dat de maatregel meer doet dan nu ingeschat, dan kan dit in mindering worden gebracht op het resterende geluidsdoel. En vice versa. Voor fase 1 wordt dan vastgehouden aan de uitgangspunten van IenW.

Dit ondervangt ook het punt dat de tarieven nog lange tijd onzeker zijn, omdat luchtvaartmaatschappijen nog de mogelijkheid hebben om hun beklag te doen bij de ACM. De verwachting is dat hiervan gebruik zal worden gemaakt.

Vlootvernieuwing uit eerste half jaar 2026 ook meetellen

Voor vlootvernieuwing is – in de eerder vastgestelde procedure – een ingangsdatum van november 2025 als uitgangspunt vastgesteld. Het maatregelenpakket moet dan ook op die datum gerealiseerd zijn.

Vliegtuigen die na die datum geleverd worden veroorzaken weliswaar minder geluid, maar dragen niet bij aan het geluidsdoel dat op 1 november bereikt moet zijn. Dit past niet in de gekozen systematiek en is daarmee kwetsbaar. Er zal dan een nieuwe procedure gestart moeten worden met een andere zichtdatum. Deze vlootvernieuwing kan wel meegenomen voor de volgende fase (de 3% of de 5%)

Terugbrengen van het aantal bewegingen in de nacht naar 25.000

Een dergelijke reductie heeft significante impact op vluchtschema's, routes en inzet van toesteltypes. Om dat goed te kunnen modelleren zijn complexe berekeningen nodig. To70 heeft aangegeven dat het daarom niet mogelijk is dit binnen een week te doen. KLM heeft zich in het overleg met u en ook daarna heel kritisch uitgelaten over de impact van deze maatregel op zowel KLM als Transavia. Bekend is dat dit ook geldt voor andere partijen, zoals de vrachtsector en andere maatschappijen (onder andere United en Delta). Mede gelet hierop heeft u besloten om deze maatregel niet mee te nemen in de berekeningen voor deze ronde. U wordt geadviseerd om wel parallel aan de notificatie de mogelijke impact van deze maatregel op specifieke luchtvaartmaatschappijen nader in beeld te brengen, zodat deze maatregel eventueel betrokken kan worden bij het vervolg en bij de invulling van het resterende percentage.

Het uit de nacht halen van 4 KLM-vrachtvliegtuigen en naar de dag verplaatsen

Datum

22 november 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/335567

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol
Cluster Geluid en
Internationaal

Aan

Minister van Infrastructuur en
Waterstaat

Bijlage(n)

-

Hiervoor geldt dat de tijd te beperkt is om deze maatregel goed te kunnen doorrekenen. KLM heeft eerder een ander voorstel gedaan mbt deze toestellen, dat is meegenomen in de berekeningen zoals die nu voorliggen.

Standpunt MRS/BRS

De MRS heeft aangegeven dat een capaciteitsreductie als belangrijkste maatregel wordt gezien. Inspanningen om op een lagere capaciteitsreductie uit te komen kan niet op waardering rekenen. De BRS heeft neutraal gereageerd op uw terugkoppeling van de berekeningen, en geen voorkeur uitgesproken.

2. Gevolgen voor de planning van het LVB

To70 en NLR hebben de afgelopen weken meer tijd moeten besteden aan de BA-berekeningen dan eerder verondersteld is. Als ook in de komende weken nog meer berekeningen voor de BA moeten worden uitgevoerd, gaat dit (deels) ten koste van de inzet die voorzien was voor de mer Schiphol. Dit betekent mogelijk vertraging in de planning voor de mer en het LVB. De precieze impact moet nog in beeld gebracht worden met alle bij de mer betrokken onderzoeksbureaus. I&W is ook goed in gesprek met de bureaus om deze vertraging zoveel mogelijk te voorkomen.

Duidelijk is wel dat de planning om voor november 2025 een LVB vastgesteld te hebben al strak was. Met name de voorhang bij beide Kamers is kritisch, die moet voor het zomerreces afgerond worden. Met het uitvoeren van aanvullende berekeningen voor de BA lijkt het op dit ontstaat er een risico dat het LVB voor november 2025 vastgesteld kan worden. Dit wil niet meteen zeggen dat het maatregelenpakket dan niet per 1 november 2025 ingevoerd kan worden.

Eerder bent u geïnformeerd dat voor wat betreft de BA-maatregelen een LVB nodig is om het maximumaantal vliegtuigbewegingen voor etmaal en nacht vast te leggen. De overige maatregelen kunnen zonder LVB geïmplementeerd worden. We zullen de impact van de bijgestelde planning nader in beeld brengen en u adviseren over mogelijke mitigerende maatregelen, waaronder de optie van spoedwetgeving en het geven van een aanwijzing aan Schiphol.

Ad 2. Europese Commissie

Bij brief van datum 27 september 2024 heeft de Europese Commissie aangegeven uiterlijk op 22 november de aanvullende berekeningen te willen ontvangen zodat het formele adviestraject (van 3 maanden) kan beginnen. Aangezien de berekeningen en de besluitvorming hieromtrent langer duurt dan eerder gedacht, is er ambtelijk contact geweest met de Europese Commissie over de deadline van 22 november.

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Datum

22 november 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/335567

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol
Cluster Geluid en
Internationaal

Aan

Minister van Infrastructuur en
Waterstaat

Bijlage(n)

-

Ad 3. Vervolgproces

Om de deadline van 6 december te halen staan wij de volgende planning voor.

26 nov	overleg met de minister
26/27 nov	interdepartementale afstemming (DG overleg)
26/27 nov	overleg met stakeholders (MRS, BRS, sector)
27 nov	interne afstemming stukken RFL
28 nov	Aanleveren stukken RFL bij AZ (indien AZ akkoord, anders 25 november)
3 dec	RFL
4 dec	uiterlijke aanleverdatum stukken MR
6 dec	MR

Datum

22 november 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/335567

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol
Cluster Geluid en
Internationaal

Aan

Minister van Infrastructuur en
Waterstaat

Bijlage(n)

-

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Onder kopje ad 2 Europese commissie

Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's

Datum	Naam beslisnota	Toelichting
13 november 2024	Vervolgstappen uitkomst berekeningen balanced approach-procedure	In deze nota worden 1) de uitkomsten van het proces van de berekeningen toegelicht, 2) de opties voor het vervolg en 3) het vervolgproces toegelicht.



Aan

Minister

nota

Agenderen ministerraad stand van zaken balanced
approach-procedure

TER BESLISSING

Datum

4 december 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/353547

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol
Cluster BBP, Gebiedsagenda
en Stikstof

Beslistermijn

5 december 2024

Bijlage(n)

2

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 wordt momenteel de balanced approach-procedure doorlopen.

Op 4 september heeft er een aanvulling op het notificatiepakket plaats gevonden. De berekeningen die zijn uitgevoerd om het effect van het maatregelenpakket te bepalen waren op het moment van de aanvulling nog niet stabiel. Het kabinet heeft om die reden besloten om een bandbreedte te notificeren, terwijl parallel een controle op de berekeningen plaats vond.

Inmiddels is de controle op de berekeningen uitgevoerd. U bent hierover bij nota (IenW/BSK-2024/327242) geïnformeerd. Ook hebben nog aanvullende berekeningen plaatsgevonden gericht op de maatregel tariefdifferentiatie en een andere fasering van het geluidsdoel (15% in plaats van 17%). In de bijlage is ten behoeve van de bespreking in de ministerraad het gevolgde proces nog een keer voor u uiteengezet.

Zoals met u besproken zijn er verschillende opties om vervolg te geven aan de balanced approach-procedure. U heeft in een overleg op 2 december jl. aangegeven dat het uw voorkeur heeft om door te gaan met een andere fasering van het geluidsdoel. Daarbij kiest u om per november 2025 15% procent van het geluidsdoel te realiseren en de resterende 5% in een latere fase. Deze voorkeursoptie heeft u ook in de RFL van 3 december jl. besproken. Daarbij gaat u uit van de uitgangspunten van IenW voor wat betreft tariefdifferentiatie. Bijgaand treft u een concept-kamerbrief aan die past bij deze voorkeursoptie en die u ter besluitvorming aan de ministerraad kunt voorleggen.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om in te stemmen met verzending van bijgevoegde concept-kamerbrief aan de ministerraad, ter besluitvorming op 6 december a.s.

Parallel hieraan zal ter finale besluitvorming de aanvulling op de notificatie aan u worden voorgelegd. Daarmee wordt de notificatie bij de Europese Commissie compleet gemaakt zodat de Commissie over kan gaan tot haar advies.

Datum
4 december 2024
Onze referentie
IENW/BSK-2024/353547

Kernpunten

In de concept-kamerbrief wordt:

- de uitkomst van de controle van de berekening leidt tot een uitkomst die buiten de bandbreedte 467.000 vliegtuigbewegingen .
- geschetst dat het kabinet de economische gevolgen van deze uitkomst te zwaar acht en gelet daarop kiest voor een andere fasering van het geluidsdoel. Namelijk: 15% per november 2025 en 5% in een latere fase. Dat leidt tot een capaciteitsreductie tussen de 477.000 en 478.000 bewegingen, het kabinet kiest 478.000.
- aangegeven dat daarbij ook een rol heeft gespeeld dat de uitkomst van een review van twee experts met betrekking tot de maatregel tariefdifferentiatie waaruit blijkt dat de door Schiphol gehanteerde aannames te optimistisch zijn en die van IenW mogelijk te conservatief
- benadrukt dat het kabinet convenanten met Schiphol en KLM wil sluiten over monitoring en handhaving van het pakket en dat verschillende maatregelen op een verschillende manier wordt verankerd.
- aangegeven dat het LVB niet per november 2025 gereed is, maar dat het kabinet snel met een voorstel zal komen om de capaciteit toch tijdig te kunnen verankeren en dat deze stap nu nodig is in het totale proces.

Ontbreekt: Getal buiten de gecommuniceerde bandbreedte vormt een ernstig juridisch risico voor het succesvol doorlopen van de balanced approach.

Opgesteld door
Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol
en Stikstof
Minister
Bijlage(n)
2

Aandachtspunten

In de afgelopen weken is met u gesproken over verschillende opties en bijbehorende voor- en nadelen. Dat geldt ook voor de door u gekozen voorkeursoptie. Voordeel van deze optie is dat de uitkomst binnen de door het kabinet gekozen bandbreedte ligt. Daarmee wordt een verdere reductie nu voorkomen.

Een capaciteitsreductie tot 478.000 vliegbewegingen leidt tot een beperking van de beschikbare capaciteit op Schiphol ten aanzien van het aantal historische slots. De slotcoördinator ACNL heeft aangegeven mogelijkheden te onderzoeken om deze impact te mitigeren.

Aan de andere kant zal de Commissie zich moeten buigen over het uiteindelijke advies en is daarmee politiek.

. Door de fasering in de tijd resteert er een hoger percentage dat later ingevuld zal moeten worden. Er moeten nieuwe maatregelen gevonden worden om dat resterende percentage in te vullen. Mogelijk is daarvoor een tweede balanced approach procedure noodzakelijk.

De rechter zal moeten oordelen of het kabinet tot een redelijke

belangenafweging is gekomen. Omwonenden zullen teleurgesteld zijn over het opnieuw naar beneden bijstellen van het geluidsdoel. Dat kan de vertrouwensrelatie nog meer onder druk zetten. Ook de sector zal teleurgesteld zijn. Zij hadden gehoopt op een uitkomst waarmee in ieder geval geen historische slots worden geraakt.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

De passages inzake de Europese Commissie en lopende rechtszaken komen in verband met het procesbelang van de Staat niet voor openbaarmaking in aanmerking.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02	Aanbiedingsformulier MR	
03	Concept-Kamerbrief	

Datum

4 december 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/353547

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol
Cluster BBP, Gebiedsagenda
en Stikstof

Aan

Minister

Bijlage(n)

2

Toelichting proces aanvullende informatie en berekeningen

U bent in de afgelopen periode via diverse nota's geïnformeerd over de diverse stappen die zijn gezet in de afgelopen weken, met name over het proces dat met de sector is doorlopen. Onderstaand vindt u aanvullend daarop de laatste informatie over de resultaten van de aanvullende berekeningen en de uitkomst van de expert review op de maatregel tariefdifferentiatie.

Tariefdifferentiatie

Zoals eerder met u in nota's en gesprekken gedeeld is er met Schiphol gesproken over de aannames rondom de effecten van de maatregel tariefdifferentiatie. Met Schiphol is vastgesteld dat er een verschil van inzicht is in de mate van gedragsverandering die luchtvaartmaatschappijen zullen laten zien als gevolg van de maatregel. Schiphol heeft hierover in de afgelopen weken nieuwe inzichten opgehaald en daarvoor met de airlines gesproken.

Na intensief contact is in het overleg met Schiphol op 22 november gebleken dat er vragen resteren over de aannames van Schiphol. Die contacten hebben niet tot overeenstemming van de uitgangspunten geleid. IenW constateert dat de onderbouwing van Schiphol onvoldoende is voor aanpassing van de huidige aannames. Zo hanteert Schiphol verschillende zichtjaren (2025, 2026) voor de tariefdifferentiatie en worden vliegtuigen meegerekend die momenteel al op Schiphol ingezet worden. Om deze reden is besloten om parallel aan de berekeningen twee onafhankelijk experts in te schakelen voor een externe toets.

Uitkomsten expert review tariefdifferentiatie

Er zijn twee verschillende reviews door experts uitgevoerd (zie bijgevoegd). Rogier Lieshout van Beelining en Floris de Haan van het Erasmus UPT.

Lieshout concludeert dat de aannames van Schiphol en IenW niet ver uit elkaar liggen en allebei realistisch lijken. De onzekerheden die in de aannames zitten

kunnen gereduceerd worden door meer informatie van relevante airlines te ontvangen. Schiphol heeft al informatie van airlines gekregen, echter het blijft daarbij nog onduidelijk wanneer welke airlines daadwerkelijk stillere toestellen willen gaan inzetten in 2025.

De Haan geeft aan dat de gesprekken waar de onderbouwing van de percentages van Schiphol op is gebaseerd waardevol zijn. Echter Schiphol heeft cruciale informatie niet opgehaald (of: kunnen ophalen). Daardoor blijven bepaalde onzekerheden een grote rol spelen en lijken de percentages van Schiphol optimistisch. De percentages van IenW lijken aan de andere kant weer conservatief. Dat is deels te verklaren door het feit dat IenW alleen kijkt naar de (mogelijke) wisselingen als gevolg van de nieuwe tarieven. De effecten van vlootvernieuwing tellen mee als aparte maatregel.

Uitkomsten extra berekeningen

Er zijn conform uw eerdere besluit in de afgelopen week twee aanvullende berekeningen gedaan. Die leiden tot de volgende uitkomsten.

1. Om het geluidsdoel van -17% in te vullen met de aannames voor tariefdifferentiatie van Schiphol is een capaciteitsreductie tot 470.000 tot 472.000 bewegingen nodig om het doel in te vullen. Het individuele effect van de maatregel tariefdifferentiatie op het meest beperkende doel (de 58 Lden contour is -2% ipv -1.3% bij de aannames van IenW)
2. Invullen van de capaciteit die nodig is om het -15% geluidsdoel in te vullen. Dit leidt tot een capaciteitsreductie tussen de 477.000 en de 478.000 vliegtuigbewegingen.

Datum

4 december 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/353547

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol
Cluster BBP, Gebiedsagenda
en Stikstof

Aan

Minister

Bijlage(n)

2