



Aan Minister

nota balanced approach-procedure

TER BESLISSING

Datum

20 augustus 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/227906

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme
Zaken

Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol
Cluster Geluid en
Internationaal

Beslistermijn

20 augustus 2024

Bijlage(n)

1

Aanleiding

Op maandag 19 augustus zijn de meest recente berekeningen van To70 in het kader van de balanced approach-procedure voor Schiphol gedeeld met het ministerie. De uitkomst van deze berekeningen zijn in de overleggen op maandag 19 augustus met u besproken.

Geadviseerd besluit

1. Kennis nemen van de uitkomsten van de laatste berekeningen van To70 en de bijbehorende aandachtspunten.
2. Instemmen met agendering van de balanced approach-procedure op de RFL van 27 augustus
3. Instemmen met verzending van de powerpoint sheets t.b.v. het BWO op donderdag 22 augustus.

Kernpunten

In deze nota wordt u meegenomen in het doorlopen proces en de uitkomst van de laatste berekeningen naar aanleiding van de aanpassingen in de uitgangspunten. Deze aanpassingen volgen op basis van de uitkomst van de aanvullende raadpleging en de aanvullende gesprekken die zijn gevoerd met sectorpartijen. Daarnaast wordt u meegenomen in het vervolgproces richting besluitvorming in de ministerraad van 30 augustus.

Krachtenveld

- De luchtvaartsector zal waarschijnlijk positief zijn dat de capaciteitsreductie minder groot is dan aanvankelijk gedacht. Aan de andere kant zullen er ook nog steeds van verschillen van inzicht zijn over de gehanteerde uitgangspunten (bv t.a.v. tariefdifferentiatie)
- Omwonenden kunnen teleurgesteld zijn over de uitkomsten en u mogelijk verwijten dat u te veel mee bent gegaan met de input van de luchtvaartsector.

Toelichting

Notificatiefase

Op 1 september 2023 heeft het ministerie een pakket met geluidsbeperkende maatregelen ingediend bij de Europese Commissie, Europese Lidstaten en andere

relevante partijen voor de luchthaven Schiphol. Tijdens de notificatiefase, vanaf 1 september 2023, is veelvuldig gesproken met de Europese Commissie en zijn verschillende aanvullende vragen gesteld over het pakket en het proces. Dit heeft ertoe geleid dat het ministerie een aangepast notificatiepakket heeft samengesteld. Van 24 mei 2024 tot en met 21 juni 2024 heeft een aanvullende raadpleging plaatsgevonden. Tijdens deze aanvullende raadpleging kon worden gereageerd op het voorstel voor een aangepast maatregelenpakket.

Datum

20 augustus 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/227906

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Prog.dir. Omgeving

Luchthaven Schiphol

Cluster Geluid en

Internationaal

Aan

Minister

Bijlage(n)

1

Uitkomsten aanvullende raadpleging en aanvullende gesprekken

Naar aanleiding van de reacties op de aanvullende raadpleging is opnieuw naar de maatregelen in het kader van de balanced approach-procedure gekeken. Bij uw aantreden als minister en tijdens kennismakingsgesprekken met de sector, heeft u geconstateerd dat er verschillen van inzicht zijn tussen de sector en het ministerie over de balanced approach-procedure en de gehanteerde uitgangspunten voor het berekenen van de maatregelen. Naar aanleiding van die constatering zijn er op uw verzoek verdiepende gesprekken gevoerd met Schiphol, KLM, Barin, TUI en LVNL om tot een beter inzicht te komen waar deze verschillen van inzicht vandaan komen en om zoveel mogelijk tot een gezamenlijk beeld te komen van de uitgangspunten en wijze van berekenen. Een meer uitgebreid overzicht van de uitkomsten van deze besprekingen is opgenomen in de bijlage van deze nota. Onderstaand geeft een overzicht van welke wijzigingen zijn doorgevoerd. Soms is een wijziging een gevolg van de inzichten of nieuwe informatie die naar aanleiding van de gesprekken is doorgevoerd. Andere wijzigingen vloeien rechtstreeks voort uit de inbreng van stakeholders in de aanvullende raadpleging. In de bijlage wordt een meer uitgebreid overzicht van de onderliggende redenen tot aanpassingen in de aannames toegelicht.

Aangepaste uitgangspunten

- > Inzet stillere toestellen in de nacht (vrijwillige maatregel KLM)
 - Eerst: implementatie per november 2024
 - Nu: implementatie per november 2025 na opmerkingen KLM over maakbaarheid per november 2024. Berekeningen op basis van nieuw aangeleverd schema KLM.
- > Tariefdifferentiatie
 - Eerst: Alleen verandering binnen de S1-categorie (meest lawaaiig)
 - Nu: Ook aanneme gedaan voor veranderingen in andere categorieën, mede n.a.v. voorstel Schiphol.
- > Additionele vlootvernieuwing
 - Eerst: Onzekerheidsmarge op alle additionele vlootvernieuwing tot november 2025
 - Nu: Onzekerheidsmarge enkel op toestellen geleverd in laatste drie maanden voor uiterlijke implementatiedatum van november 2025.
- > Verminderen secundair baangebruik
 - Eerst: Minder vluchten tussen 13:00 en 15:00, zodat secundaire banen niet meer ingezet hoeven worden. Verplaatsen van vluchten naar ander moment van de dag.
 - Nu: Geen onderdeel meer van het pakket
- > Weren lawaaiige toestellen in de nacht tot -13 EPNdB

- Eerst: Generieke aannames en uitgangspunten voor alle luchtvaartmaatschappijen die door deze maatregel geraakt worden.
 - Nu: Hybride aanpak. Voor KLM gedetailleerde informatie hoe zij reageren op deze maatregel. Voor de overige maatschappijen worden de meer generieke aannames en uitgangspunten toegepast
- > Maximum aantal nachtvluchten van 27.000 per jaar
 - Ongewijzigd.
 - > Maximum totaal aantal vluchten per jaar.
 - Uitkomst van berekeningen.

Datum

20 augustus 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/227906

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Prog.dir. Omgeving

Luchthaven Schiphol

Cluster Geluid en

Internationaal

Aan

Minister

Bijlage(n)

1

Uitkomsten berekeningen

Met dit pakket wordt 17% van de totale doelstelling gerealiseerd om de geluidsbelasting substantieel te verlagen. Uit de meest recente berekeningen blijkt dat naast de hiervoor genoemde maatregelen ook nog een capaciteitsreductie van het maximaal totaal aantal vluchten per jaar nodig is. Uit de berekeningen blijkt dat de maatregelen inclusief reductie tot maximaal 27.000 nachtvluchten zorgt voor een reductie van 13,6% op het etmaal. Dat betekent dat er nog -3,4% moet worden ingevuld om tot de hiervoor genoemde -17% te komen. De meest recente berekeningen laten zien dat een capaciteitsreductie nodig is tot in totaal 475.000 vluchten per jaar. Momenteel wordt op deze laatste berekening nog een second opinion uitgevoerd door NLR. Zodra die second opinion is uitgevoerd kan worden geconcludeerd wat het definitieve aantal is. Het subdoel voor de nacht van -15% wordt met het voorgestelde maatregelenpakket ruimschoots gehaald.

Resterend geluidsdoel

Met het voorgestelde maatregelenpakket wordt 17% van het geluidsdoel van 20% behaald. Dat betekent dat er nog 3% resteert die later moet worden ingevuld. Zoals met u besproken volgt er nog een apart mondeling overleg met u over de wijze waarop de resterende 3% kan worden ingevuld.

Aandachtspunten

Er zijn drie aandachtspunten die specifiek uw aandacht vragen, omdat u op deze onderdelen waarschijnlijk extra scherp bevraagd zult worden:

1. Effect additionele vlootvernieuwing a.d.h.v. keuze onzekerheidsmarge

De wijze waarop een onzekerheidsmarge wordt toegepast voor de berekeningen van de maatregel additionele vlootvernieuwing is in de laatste berekeningen van To70 aangepast. Dit leidt tot een groter effect van de maatregel additionele vlootvernieuwing dan voorheen.

De keuze voor een onzekerheidsmarge betreft in alle gevallen een inschatting van het op te treden effect. In de eerdere berekeningen is door To70 uitgegaan van een onzekerheidsmarge van 20% van de totaal geplande additionele vlootvernieuwing. Door deze benadering is het mogelijk dat toestellen die later dan oorspronkelijk gepland geleverd worden, maar waarvan de uiteindelijke

leverdatum nog wel vóór november 2025 plaatsvindt, in zijn geheel niet worden meegerekend in het effect.

In de benadering zoals gehanteerd door NLR wordt gekozen voor een onzekerheidsmarge van 20% op de toestellen die gepland zijn voor levering in de laatste drie maanden voorafgaand aan november 2025. Deze benadering biedt meer ruimte voor toestellen die weliswaar met vertraging worden geleverd maar nog wel voorafgaand aan de implementatiedatum van november 2025. Het nadeel van deze benadering is dat de kans aanwezig is dat het effect van een toestel wordt meegerekend dat in realiteit door vertraging niet voor november 2025 wordt ingezet.

Voor de toepassing van de onzekerheidsmarge is u voorafgaand aan de nieuwe berekeningen gevraagd om een besluit. U heeft gekozen voor de minder conservatieve benadering van de onzekerheidsmarge zoals eerder toegepast door NLR. Die methodiek is ook uitlegbaar, maar door de omwonenden kan dit worden gezien als een beweging richting de sector. Daarmee vormt het een aandachtspunt bij de nieuwe berekeningen. Hierbij speelt mee dat vlootvernieuwing vanuit het perspectief van omwonenden weinig bijdraagt aan de ervaren hinder van vliegbewegingen.

2. Effect weren lawaaiige toestellen op de dag

Voor de maatregel weren lawaaiige toestellen is een hybride aanpak gehanteerd in het berekenen van het effect. Voor de meest recente berekeningen is To70 uitgegaan van een hybride aanpak waarbij voor KLM gerekend wordt met meer gedetailleerde gegevens en voor de overige maatschappijen met een generieke aanname. Nieuw hierbij is het effect van hercertificering voor het gehele etmaal. KLM heeft aangegeven als reactie op deze maatregel enkele toestellen te laten hercertificeren voor het toegestane geluidsniveau om te kunnen voldoen aan deze maatregel in de nacht. Met een nieuw geluidscertificaat mag KLM deze toestellen minder zwaar beladen. Dit leidt ook tot een lager berekend geluidsniveau voor deze toestellen gedurende het gehele etmaal. Een toestel kan namelijk maar één geluidscertificaat hebben. Dit effect is eerder niet meegerekend.

Vanuit het oogpunt van de berekeningsmethodiek is het logisch om de nu beschikbare informatie van KLM mee te nemen in de berekeningen. Een aandachtspunt vormt het volgende. In de praktijk leidt hercertificering enkel tot een vermindering in geluid, wanneer de betreffende toestellen momenteel ook maximaal worden geladen. Hier kan niet één op één voor alle type toestellen vanuit worden gegaan met als gevolg dat dit effect wel meegerekend wordt in de berekeningen, maar door omwonenden niet als een reductie in geluid wordt ervaren ten opzichte van de huidige praktijk. De andere kant is dat met de hercertificering het ook echt niet langer mogelijk is om de toestellen zwaarder te belasten.

3. Reductiegetal buiten bandbreedte aanvullende raadpleging

De berekening van het aangepaste maatregelenpakket leidt naar huidig inzicht tot een benodigde capaciteitsreductie tot 475.000 bewegingen om het geluidsdoel tot 17% in te vullen. Dit valt hoger uit dan de bandbreedte van 460.000 tot 470.000 vliegbewegingen die tijdens de aanvullende raadpleging van 24 mei tot 21 juni

Datum

20 augustus 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/227906

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Prog.dir. Omgeving

Luchthaven Schiphol

Cluster Geluid en

Internationaal

Aan

Minister

Bijlage(n)

1

2024 is voorgelegd. Omdat het berekende effect van de andere maatregelen nu groter is, is de benodigde reductie om het geluiddoel te halen nu kleiner dan eerder berekend.

Deze uitkomst volgt dus op de aangescherpte aannames en aanpassingen op basis van de aanvullende raadpleging en de aanvullende en gedetailleerde informatie uit de gesprekken met stakeholders, maar vormt een aandachtspunt omdat belanghebbenden kunnen inbrengen dat zij niet hebben kunnen reageren op dit precieze aantal vliegbewegingen. [Procesbelang Staat](#)



Datum

20 augustus 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/227906

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol
Cluster Geluid en Internationaal

Aan

Minister

Bijlage(n)

1

RBV en retaliatie

De balanced approach-procedure is de snelste weg om te starten met opvolging te geven aan het RBV vonnis. Het vastleggen van de resultaten van de balanced approach-procedure is een eerste stap om te komen tot vermindering van geluidshinder. Daarnaast draagt het RBV-vonnis de Staat op een vorm van praktische en effectieve rechtsbescherming in het leven te roepen die toegankelijk is voor alle ernstig gehinderden en slaapverstoorden waarin de belangen van het individu voldoende geïndividualiseerd en gemotiveerd worden meegewogen. De stap die we nu zetten is belangrijk, maar er zijn dus meer stappen die gezet moeten worden om uitvoering te geven aan het RBV-vonnis.

Momenteel zijn er ongeveer 483.000 historische slots op Schiphol. [Procesbelang Staat](#)



Vervolg

BWO, RFL, MR

U informeert het BWO Schiphol van 22 augustus 2024 over de huidige stand van zaken met betrekking tot de balanced approach-procedure. In de bijlage ontvangt u de sheets ter ondersteuning van het BWO.

Op dinsdag 27 augustus vraagt u aan de Raad voor de Fysieke Leefomgeving om in te stemmen met het aanvullend notificeren van het pakket met maatregelen. U ontvangt hiervoor separaat een nota. Daarbij ontvangt u ook een concept-brief om de Tweede Kamer te informeren over de besluitvorming. Deze concept-brief zal ook voorliggen in de RFL en daarna in de MR van 30 augustus.

Notificatie na besluitvorming in de MR

De volgende stap in het proces, na interne besluitvorming in de MR van 30 augustus, betreft het indienen van een aanvullende notificatie bij de Europese Commissie, de EU-lidstaten en andere relevante partijen. Het notificatiedocument wordt op basis van de laatste berekeningen gefinaliseerd. U ontvangt het concept-notificatiedocument separaat voor akkoord.

Planning vastleggen in wet- en regelgeving (LVB)

De resultaten van de BA-procedure moeten in een LVB worden vastgelegd. Om dit te kunnen doen moet eerst een milieueffectrapport gemaakt worden. Zodra deze gereed is, start de voorhangprocedure in de Tweede- en Eerste Kamer, waarna de Raad van State hun oordeel zal vormen. Er wordt in een zeer krap tijdschema gewerkt aan de wijziging van het LVB. Dit is ook nodig om recht te doen aan de RBV-uitspraak. Zoals eerder met u besproken is het tijdschema daarvoor knellend. Er is een reële kans dat het gewijzigde LVB niet in het voorjaar van 2025 gereed is voor publicatie, maar later. Om de implementatietermijn van november 2025 zeker te stellen zal komende periode in beeld worden gebracht of het nodig en mogelijk is om naast de wijziging van het LVB nog beheersmaatregelen te treffen. Dat zou spoedwetgeving kunnen betreffen. U wordt daar nader over geïnformeerd.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

N.v.t.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
01.	Sheets BWO 22 augustus	

Datum

20 augustus 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/227906

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Prog.dir. Omgeving

Luchthaven Schiphol

Cluster Geluid en

Internationaal

Aan

Minister

Bijlage(n)

1

Bijlage

Naar aanleiding van de reacties op de aanvullende raadpleging is opnieuw naar de maatregelen in het kader van de balanced approach-procedure gekeken. Dit heeft geleid tot een aantal wijzigingen. Dit betreft onder andere de wenselijkheid van de maatregel verminderen van secundair baangebruik en de aannames voor de maatregel tariefdifferentiatie.

Bij uw aantreden als minister en tijdens kennismakingsgesprekken met de sector, heeft u geconstateerd dat er verschillen van inzicht zijn tussen de sector en het ministerie over de balanced approach-procedure en de gehanteerde uitgangspunten voor het berekenen van de maatregelen. Naar aanleiding van die constatering zijn er op uw verzoek verdiepende gesprekken gevoerd met Schiphol, KLM, Barin, TUI en LVNL om tot een beter inzicht te komen waar deze verschillen van inzicht vandaan komen en om zoveel mogelijk tot een gezamenlijk beeld te komen van de uitgangspunten en wijze van berekenen. Onderstaand geeft een uitgebreider overzicht van welke wijzigingen zijn doorgevoerd. Soms is een wijziging een gevolg van de inzichten of nieuwe informatie die naar aanleiding van de gesprekken is doorgevoerd. Andere wijzigingen vloeien rechtstreeks voort uit de inbreng van stakeholders in de aanvullende raadpleging. In de bijlage wordt een meer uitgebreid overzicht van de onderliggende redenen tot aanpassingen in de aannames toegelicht.

De sector heeft tijdens de aanvullende raadpleging een rapport ingebracht met andere berekeningen en uitkomsten, die verschillen van de berekeningen van het ministerie. Tijdens de verdiepende gesprekken met sectorpartijen in juli is geconstateerd dat er behoefte was om deze verschillen in de uitkomsten tussen de berekeningen van To70 en NLR te duiden. Hiertoe zijn To70 en NLR gezamenlijk in overleg gegaan.

Het wel of niet gebruik maken van meteomarges is daarbij aangeduid als mogelijk belangrijkste verschil in het verschil van de berekeningen. Meteomarges zijn onzekerheden gerelateerd aan weeromstandigheden. Meteomarges worden over het algemeen altijd toegepast bij dergelijke studie (MER, nachtonderzoek, gebruiksprognoses Schiphol). De verschillende partijen aan tafel onderstreepten over dit verschil in inzicht het belang van een consequente toepassing van methodiek, waarbij het toepassen van meteomarges als uitgangspunt steun krijgt.

Tijdens de gesprekken zijn ook de individuele maatregelen uit het pakket in de balanced approach besproken. Daarbij is gekeken waar de verschillen in inzicht zitten. Op een aantal maatregelen hebben de sectorpartijen aangegeven meer gedetailleerde informatie aan te kunnen leveren. Dit heeft, gezamenlijk met de uitkomsten van de aanvullende raadpleging, geleid tot een aantal wijzigingen, zowel in het aantal maatregelen als in de gehanteerde uitgangspunten voor de specifieke maatregelen ten behoeve van de berekeningen doorgevoerd.

- Inzet stillere toestellen in de nacht (vrijwillige maatregel KLM)

KLM heeft tijdens de aanvullende raadpleging aangegeven deze maatregel niet meer per november 2024 te kunnen realiseren. Dit heeft te maken met de deadlines van het internationale slotallocatieproces. Dit leidt tot een aanpassing

Datum

20 augustus 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/227906

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Prog.dir. Omgeving

Luchthaven Schiphol

Cluster Geluid en

Internationaal

Aan

Minister

Bijlage(n)

1

van de implementatiedatum en het effect van de maatregel in de laatste doorrekeningen van To70.

Tijdens de aanvullende gesprekken is daarnaast gebleken dat de eerste doorrekening van To70 voor de nachtoptimalisatie KLM een ongewenst modelmatig effect opleverde in de verandering van baangebruik, terwijl dit geen realistisch effect is. KLM heeft daarom een aangepast vervangingsschema aangeleverd aan To70, gebaseerd op de Gebruiksprognose 2023 van Schiphol (die de inzet van bepaalde vliegtuigtypes voor de luchtvaartmaatschappijen bevat) waar tijdens de gehele procedure mee is gewerkt en gerekend. Dit aangepaste vervangingsschema, waarin bepaalde KLM-toestellen uit de Gebruiksprognose in de nacht worden vervangen door stillere types, is gehanteerd voor het doorrekenen van het geluidseffect van de maatregel.

- Tariefdifferentiatie

Schiphol heeft tijdens de aanvullende raadpleging voor de maatregel tariefdifferentiatie aangegeven dat het effect van deze maatregel hoger zal liggen op basis van het nieuwe voorstel van Schiphol voor de vaststelling van tarieven. Schiphol heeft deze reactie openbaar ingediend.

Voor de tarieven geldt dat deze iedere 3 jaar opnieuw worden vastgesteld door Schiphol. Dit voorstel voor de nieuwe tarieven was nog niet bekend ten tijde van de aanvullende raadpleging een heeft IenW na afronding van de raadpleging vertrouwelijk ontvangen.

Dit is aanleiding geweest voor IenW om direct na de aanvullende raadpleging nogmaals te kijken naar de uitgangspunten voor de maatregel tariefdifferentiatie. Voor de tarieven op Schiphol gelden 7 geluid categorieën (S1 tot en met S7). Hierover heeft IenW op 28 juni informatie opgevraagd bij Schiphol. Deze gevraagde informatie betrof het aantal "visiting airlines" binnen de S1 en S2 categorie. Naar aanleiding daarvan was IenW voornemens om voorafgaand aan de aanvullende notificatie, het uitgangspunt van de maatregel uit te breiden naar een effect in zowel de S1 als de S2 categorie, in plaats van enkel S1. Hier heeft IenW To70 op 28 juni de opdracht toe gegeven. De uitkomsten van deze berekeningen zijn ingehaald door de aanvullende gesprekken die hebben geleid tot een verdere gedetailleerde aanpassingen in de uitgangspunten.

- > Additionele vlootvernieuwing

Voor het aanvullende raadplegingsdocument is door To70 een onzekerheidsmarge van 20% op de gehele additionele vlootvernieuwing van KLM toegepast. Na overleg blijkt dat NLR een onzekerheidsmarge heeft toegepast van 20% op de toestellen die voor levering gepland staan in de laatste drie maanden voor de uiterste implementatiedatum van 1 november 2025. Ten tijde van de aanvullende raadpleging had To70 nog geen berekening uitgevoerd van het individuele effect van de maatregel additionele vlootvernieuwing. Aan de start van de aanvullende gesprekken was dit effect wel bekend. Het inzicht in deze berekening verklaarde al een deel van het verschil in de uitkomsten van de berekeningen tussen To70 en NLR.

Tijdens de gesprekken is geconstateerd dat beide methodes van het doorrekenen van de onzekerheidsmarge representatief kunnen zijn. Voor beide methodes kan

Datum

20 augustus 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/227906

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Prog.dir. Omgeving Luchthaven Schiphol
Cluster Geluid en Internationaal

Aan

Minister

Bijlage(n)

1

een navolgbare onderbouwing worden gemaakt en aangezien het hier een aanneme van een onzekerheidsmarge betreft, blijft het altijd een inschatting en daarmee een keuze. Hierbij geldt dat in de methode zoals toegepast door NLR het effect van toestellen die desalniettemin later worden geleverd dan gepland, maar alsnog voor de implementatietermijn van november 2025, in praktijk alsnog meegerekend kunnen worden in het effect.

Op de keuze voor dit uitgangspunt is uw besluit gevraagd. In het gesprek van 24 juli in aanwezigheid van KLM en Schiphol, heeft de u daarbij aangegeven met de methode voor het berekenen van de onzekerheidsmarge van 20% in te kunnen stemmen.

Verminderen secundair baangebruik

In de aanvullende raadpleging zijn veel reacties ingediend over de maatregel secundair baangebruik, waarbij zowel door sectorpartijen als omwonenden kritisch gereageerd is op deze maatregel. Omwonenden hebben daarbij aangegeven dat het tijdstip van de maatregel weinig oplevert en dat dit mogelijk leidt tot hinderverschuiving als onwenselijk effect. Sectorpartijen hebben zorgen geuit over de uitvoerbaarheid van de maatregel en het effect op de betrouwbaarheid van de operatie. De brede weerstand voor deze maatregel is aanleiding geweest voor het ministerie om de minister te adviseren de maatregel uit het pakket te laten vallen. Dit beoogde advies is tijdens de aanvullende gesprekken gecommuniceerd aan de sectorpartijen en aan de MRS in het overleg van 29 juli.

Weren lawaaiige toestellen in de nacht tot -13 EPNdB

Tijdens de aanvullende raadpleging heeft KLM een reactie gegeven op deze maatregel en het effect. KLM heeft hierbij ten aanzien van het effect aangegeven dat de berekeningen zoals doorgevoerd door NLR een hoger effect opleveren dan door To70 en het ministerie wordt voorgesteld. De maatregel weren van lawaaiige toestellen is een nieuwe maatregel ten opzichte van het pakket van de notificatie van september 2023. De aanvullende raadpleging die liep tot 21 juni 2024 was de eerste keer dat partijen, waaronder KLM, kon reageren op deze maatregel en het effect.

Tijdens de aanvullende gesprekken is gekeken waar het verschil in de uitkomst voor deze maatregel tussen de berekeningen van To70 en NLR vandaan komt. Hieruit is gebleken dat NLR een grotere reductie berekent door een analyse met meer detail die gebaseerd is op de operatie van KLM, waarbij To70 is uitgegaan van een meer generieke aanneme om te berekenen hoe maatschappijen op deze maatregel kunnen en zullen reageren. To70 beschikte niet over deze gedetailleerde gegevens van KLM, NLR als opdrachtgever voor KLM wel. Voor de meest recente berekeningen is To70 uitgegaan van een hybride aanpak waarbij voor KLM gerekend wordt met meer gedetailleerde gegevens en voor de overige maatschappijen met een generieke aanneme. Wel is daarbij aan KLM gevraagd realistische (en dus aangepaste) gegevens aan te leveren voor het berekenen van deze hybride aanpak, die ook daadwerkelijk zullen worden uitgevoerd door KLM. De gegevens op basis waarvan To70 in de meest recente berekeningen voor deze maatregel is gaan rekenen zijn daarom ook anders dan op basis waarvan NLR in eerste instantie is gaan rekenen voor deze maatregel.

Datum

20 augustus 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/227906

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Prog.dir. Omgeving Luchthaven Schiphol Cluster Geluid en Internationaal

Aan

Minister

Bijlage(n)

1

Nieuw hierbij is het effect van hercertificering voor het gehele etmaal: de mitigerende actie van KLM om enkele toestellen de laten hercertificeren voor het toegestane geluidsniveau om te voldoen aan deze maatregel in de nacht, leidt tot ook een lager geluidsniveau voor deze toestellen gedurende het gehele etmaal. Dit effect is een nieuw effect in de meest recente berekeningen. Het hercertificeren van alle toestellen die niet voldoen aan het toegestane geluidsniveau is onderdeel van het gedetailleerde voorstel van KLM en is niet eerder opgebracht. Daarom is dit extra effect niet in de eerdere berekeningen meegenomen.

- > Maximum aantal nachtvluchten van 27.000 per jaar

Deze maatregel is ongewijzigd gebleven.

- > Maximum totaal aantal vluchten per jaar

Uit de berekeningen volgt een reductie tot 475.000 vliegbewegingen per jaar om 17% van het geluidsdoel in november 2025 te behalen. Er vindt nog second opinion nodig op de berekeningen.

Datum

20 augustus 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/227906

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme
Zaken
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol
Cluster Geluid en
Internationaal

Aan

Minister

Bijlage(n)

1