



# Consultatierapport

Balanced Approach Schiphol 2023



# Consultatierapport

Balanced Approach Schiphol 2023

24 augustus 2023



**AT OSBORNE**

# 1. Managementsamenvatting

Tussen 15 maart en 15 juni 2023 heeft een internetconsultatie plaatsgevonden over de Balanced Approach Schiphol. De consultatie heeft 224 reacties opgeleverd, waarvan er 173 met toestemming van de respondenten openbaar beschikbaar zijn. De reacties zijn verwerkt in voorliggend rapport.

AT Osborne is in mei 2023 gevraagd om, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: Ministerie van IenW), de binnengekomen reacties te rubriceren, te analyseren en te vertalen naar een uitgebreid consultatieverslag. AT Osborne is hierin onafhankelijk en op basis van eigen expert judgement te werk gegaan. De analyse is gestart met gegevensoverdracht van de binnengekomen reacties. De respondenten zijn verdeeld in 3 groepen: *'Omwonenden en burgers'*, *'Sectorpartijen en andere landen'* en *'Gemeenten, provincies, natuurorganisaties, belangenorganisaties'*. Alle reacties zijn handmatig en individueel gecontroleerd, geanalyseerd en gecategoriseerd. Vervolgens is een uitgebreid consultatieverslag opgesteld. Deze is ter controle voorgelegd aan experts van het Ministerie van IenW en daarna afgerond in dit rapport.

Dit uitgebreid consultatieverslag ziet toe op de gehouden internetconsultatie (van 15 maart 2023 tot en met 15 juni 2023) over de Balanced Approach. De hoofdlijnen zijn hieronder beschreven.

## Algemeen beeld

- > Er is geen duidelijke, expliciete voorkeur voor één van de voorgestelde pakketten (B, C, D) als voorkeursvariant.
- > Naast inhoudelijke inbreng, zijn ook reacties ontvangen die zich richten op de manier waarop het ministerie de Balanced Approach procedure toepast. In reacties wordt gesteld dat het ministerie dat niet conform internationaal voorgeschreven procedures en vereisten doet.
- > De groepen *'Omwonenden en burgers'* en *'Gemeenten, provincies, natuurorganisaties en belangenorganisaties'* spreken vaker voorkeur uit voor maatregelen die leiden tot (verregaande) exploitatiebeperking, de groep *'Sectorpartijen en andere landen'* legt meer nadruk op bronbeleid, ruimtelijke ordening en beheer, en operationele procedures.
- > Reductie van het aantal vliegtuigbewegingen moet volgens een deel van de indieners geen doel op zich worden. Het terugdringen van hinder van luchtvaart weegt het zwaarst. Sommige indieners roepen op om in dat kader breder te kijken dan alleen naar geluid. Ook emissies en klimaat zouden meegenomen moeten worden.

## Reacties van omwonenden en burgers

- > Omwonenden benoemen veelal de ervaren overlast, willen stillere vliegtuigen, meer spreiding van het baangebruik en wijzen op het uitplaatsen van vliegtuigbewegingen naar bijv. Lelystad, en/of de trein als alternatief.

- > Ten aanzien van reductie van het aantal vliegtuigbewegingen is het beeld genuanceerd; een deel bepleit (verdere) beperkingen, een ander deel wijst op nadelige economische effecten daarvan en andere manieren voor het terugbrengen van hinder/overlast.

### **Sectorpartijen en andere landen**

- > Deze reacties zijn vaak afkomstig (van koepels) van luchtvaartmaatschappijen en luchthavens. Tussen sommige reacties zit overlap, soms wordt in reacties naar andere reacties verwezen. Opvallend is dat er een substantieel aantal internationale reacties zijn, of (koepels van) buitenlandse luchtvaartmaatschappijen. Vakbonden (luchtvaartpersoneel) zijn ook als sectorpartij gerekend.
- > Bijna alle sectorpartijen en andere landen vinden de manier waarop de Balanced Approach procedure wordt doorlopen bezwaarlijk en wijzen daarbij op de korte doorlooptijd (specifiek de ingang van maatregelen per november 2024) en geven aan dat gestelde vragen niet beantwoord zijn door het ministerie. Door de korte doorlooptijd vallen volgens indieners effectieve maatregelen - zoals vlootvernieuwing - af en dreigen niet-proportionele of ineffektieve maatregelen te worden ingezet. Exploitatiebeperkingen zouden volgens sectorpartijen en andere landen het laatste redmiddel moeten zijn, maar lijken in het voorstel van het ministerie een doelredenering te worden (440.000 vliegbewegingen). Enkele partijen zijn genuanceerder in hun standpunt en spreken zich niet of in mindere mate uit tegen reductie van het aantal vliegtuigbewegingen.
- > Diverse sectorpartijen hebben ingebracht dat de effecten op het brede luchtvaartnetwerk onvoldoende in kaart zijn gebracht.
- > Partijen geven aan dat er in de argumentatie van het ministerie gebruik wordt gemaakt van een GGD-onderzoek naar de beleving van geluid. Volgens deze partijen zijn de conclusies van het onderzoek subjectief en niet objectief vast te stellen. Ook is er kritiek dat het referentiejaar geluid in de toekomst (2024) ligt.
- > Sectorpartijen noemen verschillende concrete alternatieve pakketten met maatregelen. In die pakketten ligt het accent op bronbeleid, ruimtelijke ordening en beheer, en operationele procedures. Exploitatiebeperkingen worden door een beperkt aantal partijen gezien als laatste redmiddel dat hooguit tijdelijk en zo terughoudend mogelijk ingezet zou mogen worden.
- > Verder wordt aandacht gevraagd voor deelbelangen van de luchtvaart zoals effecten op vrachtvervoer, verbindingen naar Caribisch Nederland, vakantievluchten en express cargo vervoer. Enkele indieners stellen dat in het huidige voorstel onvoldoende aandacht voor deze zaken is, of dat deze belangen onevenredig hard geraakt worden. Ook wordt gewezen op de onzekerheden ten aanzien van het inleveren van historische slotrechten.
- > In de inbreng van andere landen wordt, in het kader van de Balanced Approach, gewezen op de verplichtingen uit de luchtvaartverdragen die zijn afgesloten tussen de EU-VS en EU-Canada.

- > Enkele indieners uiten hun zorgen over de onafhankelijkheid van IenW (die zowel fungeert als beleidsmaker, als uitvoerder van de Balanced Approach procedure) en Schiphol (die alternatieve maatregelen operationeel toetst en tegelijkertijd belanghebbende is).

#### **Gemeenten, provincies, natuurorganisaties, belangenorganisaties<sup>1</sup>**

- > Gemeenten, provincies en de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) zijn over het algemeen voorstander van exploitatiebeperkingen. Een aantal daarvan geeft expliciet aan géén voorstander van pakket C met 500.000 vliegtuigbewegingen te zijn.
- > Een aantal partijen pleiten specifiek voor het openen van Lelystad airport om een deel van het verkeer van Schiphol over te nemen (bijv. vakantievluchten).
- > Natuurorganisaties willen dat het aantal vliegtuigbewegingen gemaximeerd wordt op 440.000 (Combinatie D) en dat snelle uitvoering van het 8-puntenplan van Schiphol (o.a. nachtsluiting en verbod op privéjets) ondersteund wordt.
- > Diverse maatschappelijke samenwerkingsverbanden willen dat doelen in termen van geluid of exploitatiebeperking ambitieuzer worden gesteld en vragen aandacht voor de hinder die reeds ervaren wordt.
- > Partijen geven aan dat de discussie over de kwaliteit van de leefomgeving ondersneeuwt door de focus op aantallen vliegbewegingen. Partijen geven ook aan dat - naast geluid - emissies en klimaat prominenter aandacht zouden moeten krijgen in de Balanced Approach.
- > De pakketten bieden volgens belangengroepen onvoldoende inzicht in aantallen vliegbewegingen per baan, waardoor het onduidelijk is wat het effect op de frequentie en aantal vliegtuigbewegingen in de omgeving van de Aalsmeerbaan en de andere banen zal zijn.

---

<sup>1</sup> Niet zijnde belangenorganisaties uit de luchtvaartsector.



# Inhoudsopgave

<b>1. Managementsamenvatting</b>	<b>4</b>
<b>2. Inleiding: Balanced Approach en het consultatieproces</b>	<b>10</b>
2.1 Besluit en Balanced Approach	10
2.2 Doel van de consultatie	10
2.3 Het consultatieproces	10
<b>3. Beschrijving analyse</b>	<b>15</b>
3.1 Groeperen	15
3.2 Hoofdthema's	15
3.3 Subcategorieën	16
<b>4. Uitkomsten en grafieken</b>	<b>18</b>
4.1 Algemeen beeld van de inzendingen	18
4.1.1 Wie hebben er gereageerd op de internetconsultatie?	18
4.1.2 Waar komen de reacties van omwonenden en burgers vandaan? (top 5)	18
4.1.3 Verschilt de inhoud op hoofdlijnen per reagerende partij?	18
4.2 Overzicht reacties omwonenden en burgers	19
4.2.1 Voor of tegen exploitatiebeperkingen	19
4.2.2 Voorkeur B, C of D	19
4.2.3 Voorstellen	20
4.2.4 Algemeen en internetconsultatie	20
4.3 Overzicht reacties sectorpartijen en andere landen	21
4.3.1 Voor of tegen exploitatiebeperkingen	21
4.3.2 Kritiek op proces	21
4.3.3 Kritiek op doel en maatregelen	22
4.3.4 Alternatieven	22
4.4 Overzicht reacties gemeenten, provincies, natuurorganisaties en belangenorganisaties	23
4.4.1 Voor of tegen exploitatiebeperkingen	23
4.4.2 Voorkeur B, C of D	23
4.4.3 Maatregelen	24
<b>5. Reacties en opmerkingen omwonenden en burgers per hoofdthema</b>	<b>25</b>
5.1 Hoofdthema 1.1: Voor of tegen exploitatiebeperkingen	25
5.2 Hoofdthema 1.2: Voorkeur combinatie B, C of D	25
5.3 Hoofdthema 1.3: Voorstellen	27
5.4 Hoofdthema 1.4: Algemeen en internetconsultatie	28
<b>6. Reacties en opmerkingen sectorpartijen en andere landen per hoofdthema</b>	<b>30</b>
6.1 Hoofdthema 2.1: Voor of tegen exploitatiebeperkingen	30
6.2 Hoofdthema 2.2: Kritiek op het proces	30
6.3 Hoofdthema 2.3: Kritiek op doel en maatregelen	32



6.4	Hoofdthema 2.4: Alternatieven	33
<b>7.</b>	<b>Reacties en opmerkingen van gemeenten, provincies, natuurorganisaties en belangenorganisaties per hoofdthema</b>	<b>34</b>
7.1	Hoofdthema 3.1: Voor of tegen exploitatiebeperkingen	34
7.2	Hoofdthema 3.2: Voorkeur combinatie B, C of D	34
7.3	Hoofdthema 3.3: voorkeur ten aanzien van maatregelen	36

## **2. Inleiding: Balanced Approach en het consultatieproces**

### **2.1 Besluit en Balanced Approach**

Op 24 juni 2022 heeft het kabinet een besluit genomen over de toekomst van Schiphol. Met dit besluit wil het kabinet een nieuwe balans vinden tussen het belang van een internationale luchthaven voor de verbinding van Nederland met de rest van de wereld en de kwaliteit van de leefomgeving rondom de luchthaven.

De zogenaamde Balanced Approach procedure dient te worden doorlopen wanneer een EU-lidstaat een geluid gerelateerde exploitatiebeperking wil doorvoeren op een luchthaven met meer dan 50.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Om het geluidsdoel van het kabinet te halen is mogelijk een exploitatiebeperking vereist. Om die reden moet de Balanced Approach procedure gevolgd worden, in overeenstemming met Europese wet- en regelgeving. Deze procedure vereist dat het geluidsprobleem in kaart wordt gebracht en een doel voor de vermindering van geluidsoverlast wordt gesteld. Vervolgens moeten maatregelen geïnventariseerd worden die kunnen bijdragen aan het behalen van het geluidsdoel. Deze inventarisatie, inclusief analyse op kosteneffectiviteit, is voorafgaand aan deze internetconsultatie afgerond. Een onderdeel van de Balanced Approach procedure is het houden van een consultatie, waarbij partijen kunnen reageren op het voorstel.

### **2.2 Doel van de consultatie**

Het consultatiedocument presenteert drie combinaties van mogelijke maatregelen met voldoende impact om het geluidsdoel te behalen. Deelnemers aan deze consultatie worden uitgenodigd om te reageren op de selectie, samenstelling, effect en wenselijkheid van de drie gepresenteerde combinaties van maatregelen. Deelnemers worden ook uitgenodigd alternatieve maatregelen of alternatieve combinaties van maatregelen voor te stellen die het geluidsdoel behalen en per november 2024 gerealiseerd kunnen worden.

### **2.3 Het consultatieproces**

De consultatie Balanced Approach Schiphol is in de periode van 15 maart tot en met 15 juni 2023 opengesteld voor het geven van reacties. Via de internetconsultatie hebben omwonenden, luchtvaartsector, overheden en maatschappelijke organisaties kennis kunnen nemen van het voorstel voor de regeling en hun ideeën hierover kenbaar kunnen maken.

### 3. Beschrijving analyse

Het ministerie van IenW heeft AT Osborne gevraagd om de binnengekomen reacties te analyseren, te rubriceren en te vertalen naar een uitgebreid consultatieverslag. De analyse is gestart na gegevensoverdracht van de binnengekomen reacties. Alle reacties zijn handmatig en individueel gecontroleerd, geanalyseerd en gecategoriseerd.

#### 3.1 Groeperen

De eerste stap bestond uit het indelen van de reacties in drie groepen. Een indeling in groepen is niet altijd nodig, maar omdat verschillende type indieners hier duidelijke verschillende visies hebben op Schiphol is het nodig om een onderscheid te maken. Zonder een onderverdeling in groepen zouden de uitkomsten uitmiddelen, of zouden sommige geluiden minder duidelijk naar voren komen. De drie groepen zijn:

- Omwonenden en burgers;
- Luchtvaartsector en andere landen;
- Gemeenten, provincies, natuurorganisaties en belangenorganisaties (niet zijnde belangenorganisaties uit de luchtvaartsector);

#### 3.2 Hoofdthema's

De eerste stap bestond uit het, per groep, analyseren van enkele tientallen reacties. Op basis hiervan zijn de hoofdthema's geformuleerd. Eén hoofdthema, 'voor of tegen exploitatiebeperking<sup>2</sup>', komt bij alle groepen terug. De hoofdthema's zijn verschillend, hoewel ze soms wel op elkaar lijken.

De hoofdthema's zijn als volgt:

Groep	Omwonenden en burgers	Luchtvaartsector en andere landen	Gemeenten, provincies, natuurorganisaties en belangenorganisaties
<b>Hoofdthema's</b>	1. Voor of tegen exploitatiebeperking 2. Voorkeur maatregelenpakket B,C,D 3. Voorstellen (maatregelen) 4. Algemeen en internetconsultatie	1. Voor of tegen exploitatiebeperking 2. Kritiek op proces 3. Kritiek op doel en maatregelen 4. Alternatieven	1. Voor of tegen exploitatiebeperking 2. Voorkeur maatregelenpakket B,C,D 3. Maatregelen

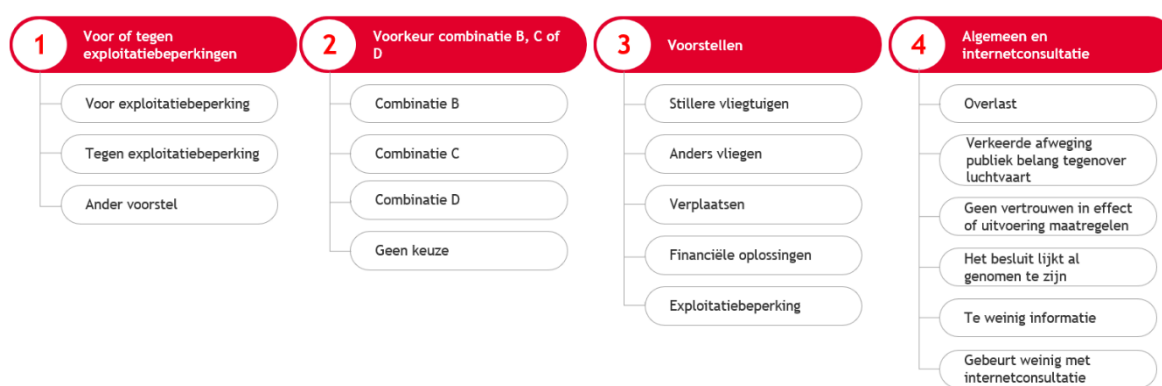
<sup>2</sup> Exploitatiebeperking bevat als begrip in ieder geval reductie van het aantal vliegbewegingen, maar kent een brede definitie. Een verbod op vrachtluchten of een nachtsluiting valt hier bijvoorbeeld ook onder.

### 3.3 Subcategorieën

De hoofdthema's zijn op basis van veelvoorkomende aspecten nader ingedeeld in subcategorieën. Deze subcategorieën zijn ook gevormd bij het analyseren van de eerste tientallen reacties. Iedere reactie is handmatig geanalyseerd. Tijdens deze analyse zijn alle reacties gegroepeerd, gekoppeld aan de hoofdthema's en subcategorieën. Een reactie kan uit meerdere opmerkingen bestaan en dus meerdere labels hebben. In het geval dat in een latere reactie bij nader inzien een nieuwe subcategorie nodig was, is deze toegevoegd aan de set.

Het totaaloverzicht aan hoofdthema's en subcategorieën ziet er als volgt uit:

#### Reacties en opmerkingen omwonenden en burgers



#### Reacties en opmerkingen sectorpartijen en andere landen



## Reacties en opmerkingen gemeenten, provincies, natuurorganisaties en belangenorganisaties



## 4. Uitkomsten en grafieken

### 4.1 Algemeen beeld van de inzendingen

Van 15 maart tot en met 15 juni 2023 kon worden gereageerd op de Balanced Approach Schiphol. In totaal zijn er 224 reacties ontvangen. Het grootste deel van deze reacties (173) is openbaar. De meeste reacties zijn een verzameling van opmerkingen over verschillende thema's. Een reactie kan dus meerdere opmerkingen bevatten.

In sommige gevallen is door een persoon of organisatie meerdere keren een reactie ingediend. Deze reacties zijn meegenomen als unieke reacties, tenzij de reactie een kopie was.

#### 4.1.1 Wie hebben er gereageerd op de internetconsultatie?

- Omwonenden en burgers;
- Bedrijven en organisaties luchtvaartsector en andere landen;
- Gemeenten, provincies, natuurorganisaties en belangenorganisaties.

#### 4.1.2 Waar komen de reacties van omwonenden en burgers vandaan? (top 5)

- Amsterdam
- Amstelveen
- Oegstgeest
- Haarlem
- Den Haag

#### 4.1.3 Verschilt de inhoud op hoofdlijnen per reagerende partij?

Voorafgaand aan de analyse zijn de reacties in 3 groepen verdeeld. Elke groep is apart gelabeld. Daardoor is één op één vergelijken niet mogelijk. Voor een deel overlappen de labels. Op die onderdelen is een duidelijk onderscheid te zien tussen de type indieners.

Bij omwonenden en burgers is het beeld ten aanzien van exploitatiebeperkingen genuanceerd; een deel bepleit (verdere) beperkingen, een ander deel wijst op nadelige economische effecten daarvan en andere manieren voor het terugbrengen van hinder/overlast. 77 omwonenden en burgers zijn voor exploitatiebeperking. 28 omwonenden en burgers zijn tegen.

Bij de sectorpartijen en andere landen is de inhoud van de reacties heel duidelijk. Niemand is voor exploitatiebeperking, 20 partijen zijn tegen. Tot slot is van een aantal het standpunt niet helder uitgesproken.

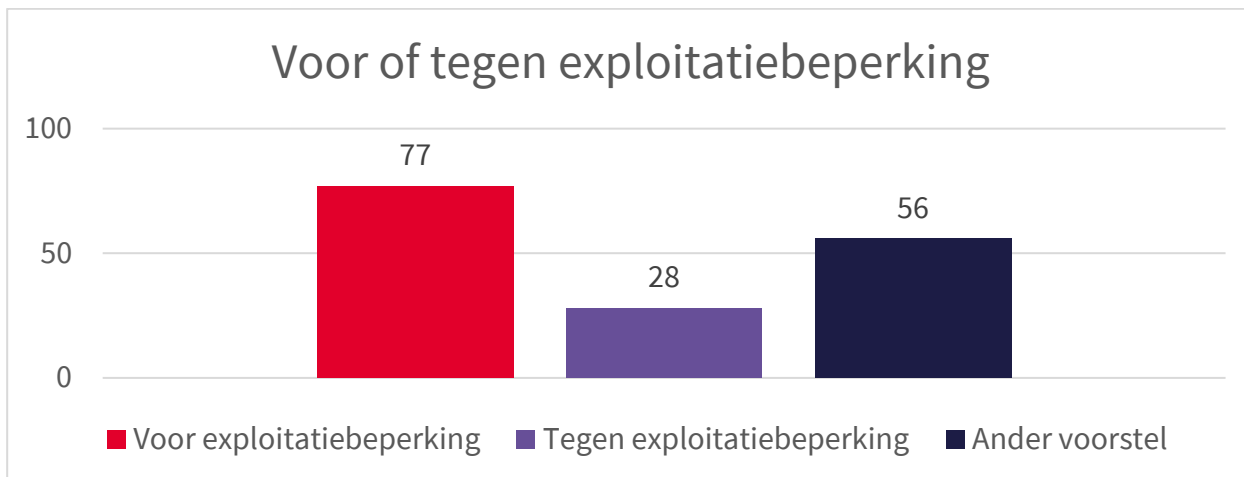
Bij de Gemeenten, provincies, natuurorganisaties, belangenorganisaties is het ook duidelijk maar dan tegengesteld. 15 reacties zijn voor de exploitatiebeperking en niemand is tegen de exploitatiebeperking.

## 4.2 Overzicht reacties omwonenden en burgers

In onderstaande grafieken zijn de uitkomsten van omwonenden en burgers op de hoofdthema's weergegeven. In hoofdstuk 5 is een verdere uitsplitsing en nadere toelichting te vinden.

### 4.2.1 Voor of tegen exploitatiebeperkingen

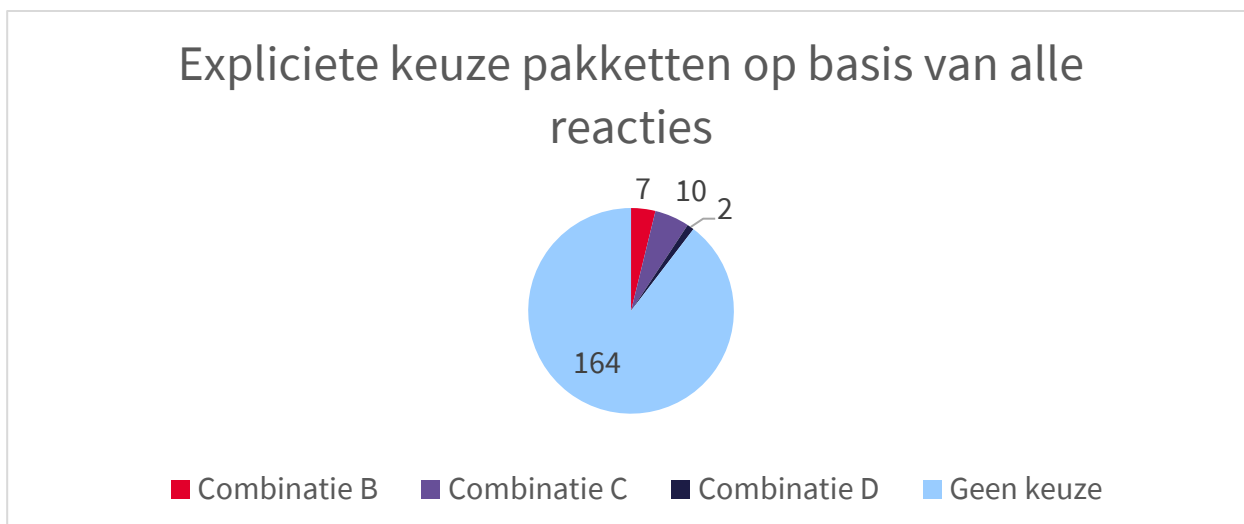
Onderstaande grafiek laat zien in hoeverre de betreffende groep kijkt naar exploitatiebeperking.



De subcategorieën zijn: voor (77), tegen (28) of ander voorstel (56)

### 4.2.2 Voorkeur B, C of D

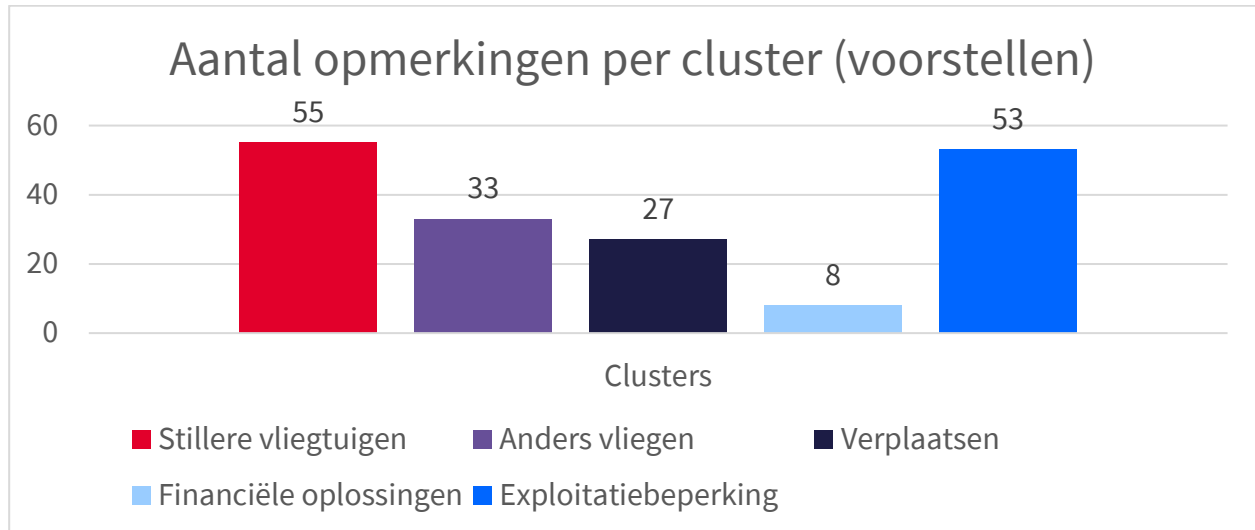
In het consultatiedocument zijn 3 combinaties van maatregelen voorgesteld. Onderstaande grafiek laat zien waar de voorkeur wel of niet ligt.



De subcategorieën zijn: combinatie B (7), combinatie C (10), combinatie D (2) en geen expliciete keuze (164)

### 4.2.3 Voorstellen

Onderstaande grafiek laat de type voorstellen zien die burgers zelf benoemen. Hierbij is een clustering aangebracht in vijf type voorstellen.



De subcategorieën zijn: Stillere vliegtuigen (55), Anders vliegen (33), verplaatsen (27), financiële oplossingen (8) en exploitatiebeperkingen (53)

### 4.2.4 Algemeen en internetconsultatie

Naast de inhoudelijke opmerkingen zijn er nog algemene en procesopmerkingen binnengekomen. De belangrijkste is het ervaren van overlast (58). Verder wordt aangegeven dat in de verhouding publiek belang / luchtvaart teveel naar de luchtvaart is geluisterd (23). Andere opmerkingen gaan erover dat niet geloofd wordt dat maatregelen uitgevoerd worden of voldoende effect hebben (9). Tot slot gaan nog enkele opmerkingen over de internetconsultatie zelf: het besluit lijkt al te zijn genomen (3), te weinig informatie om keuze te kunnen maken (3) en er gebeurt te weinig met Internetconsultatie (3).

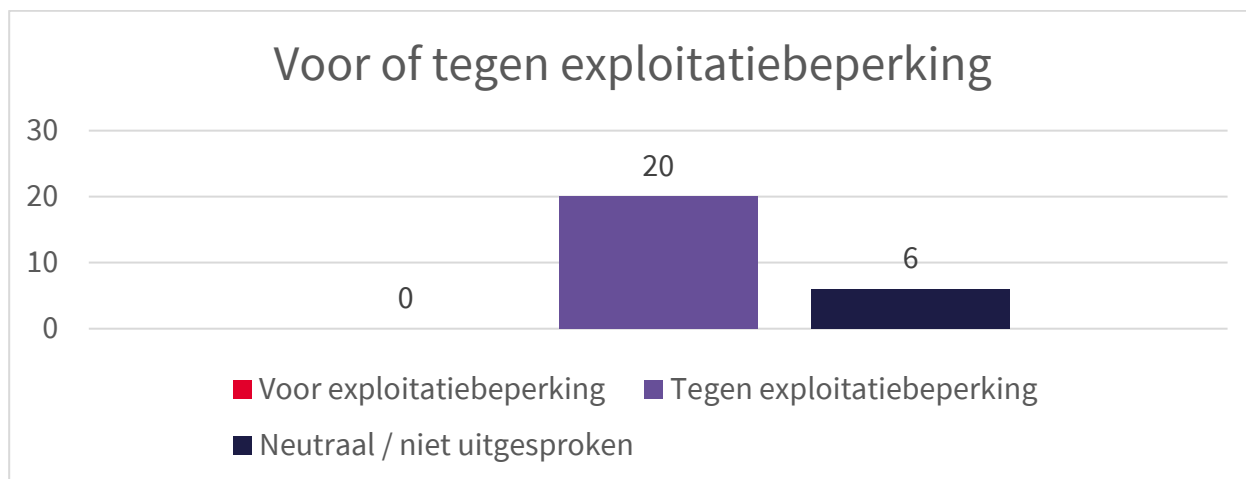


### 4.3 Overzicht reacties sectorpartijen en andere landen

In onderstaande grafieken zijn de uitkomsten van sectorpartijen en andere landen op de hoofdthema's weergegeven. In hoofdstuk 6 is een verdere uitsplitsing en nadere toelichting te vinden.

#### 4.3.1 Voor of tegen exploitatiebeperkingen

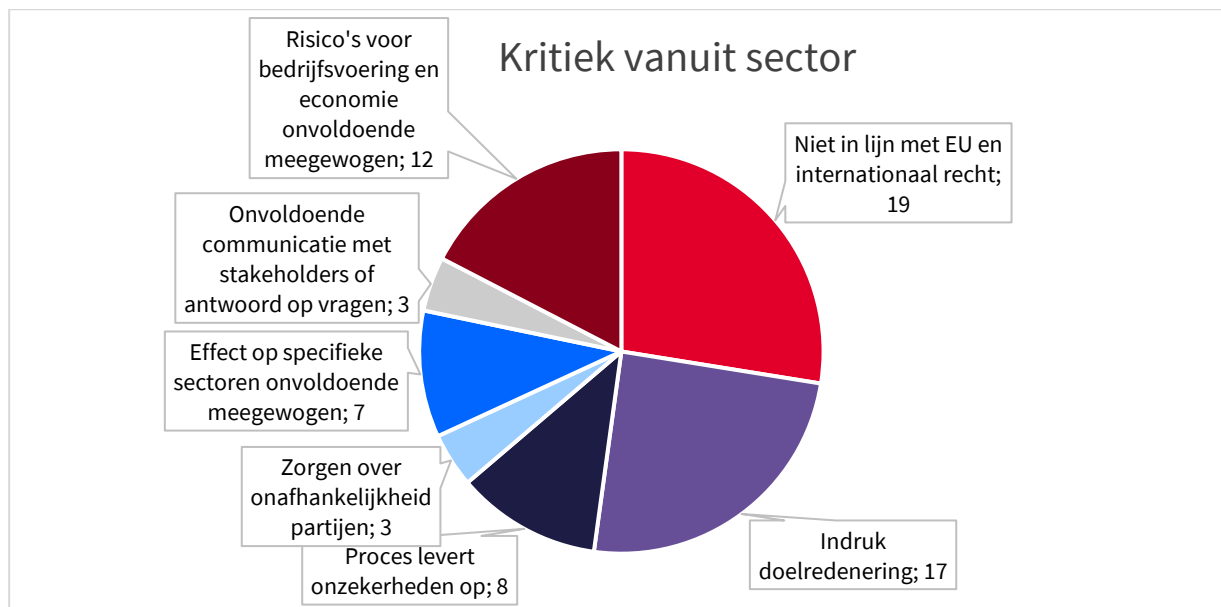
Onderstaande grafiek laat zien hoe de betreffende groep kijkt naar exploitatiebeperkingen.



De subcategorieën zijn: voor (0), tegen (20) of neutraal / niet uitgesproken (6)

#### 4.3.2 Kritiek op proces

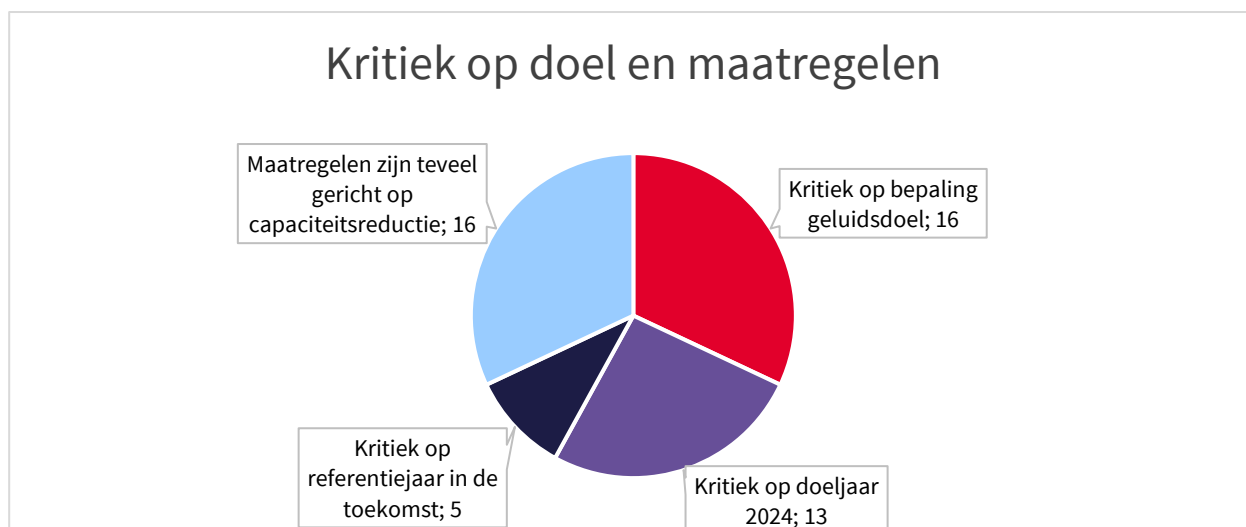
Onderstaande grafiek laat in verschillende categorieën zien waar de kritiek op het (BA) proces uit voort komt.



De subcategorieën zijn: niet in lijn met EU en internationaal recht (19), indruk doelredenering (17), proces levert onzekerheden op (8), zorgen over onafhankelijkheid partijen (3), effect op specifieke sectoren onvoldoende meegewogen (7), onvoldoende communicatie met stakeholders of antwoord op vragen (3), risico's voor bedrijfsvoering en economie onvoldoende meegewogen (12).

### 4.3.3 Kritiek op doel en maatregelen

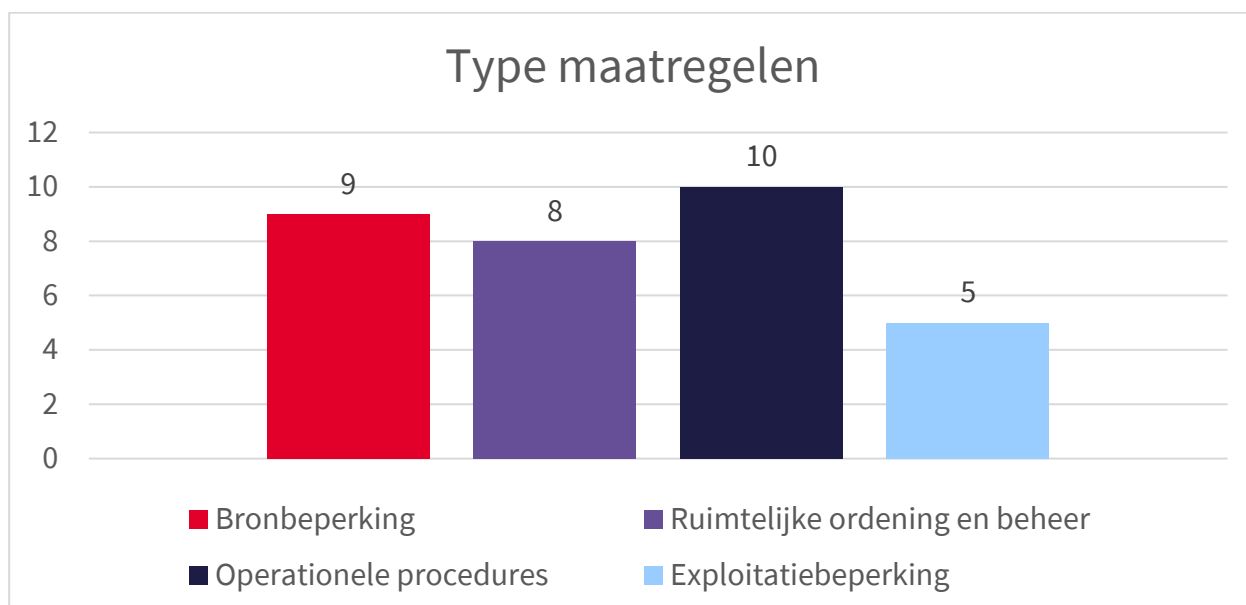
Onderstaande grafiek laat in verschillende categorieën zien waar de kritiek op het (BA) proces uit voort komt.



De subcategorieën zijn: maatregelen zijn teveel gericht op capaciteitsreductie (16), kritiek op referentiejaar in de toekomst (5), kritiek op doeljaar 2024 (13), kritiek op bepaling geluidsdoel (16)

### 4.3.4 Alternatieven

Vanuit de luchtvaartsector zijn verschillende alternatieven aangedragen. Deze zijn ingedeeld aan de hand van de typologie die binnen de Balanced Approach gebruikt wordt. Onderstaande grafiek geeft aan hoeveel opmerkingen gericht waren op bepaalde types. Deze grafiek is ter indicatie, verderop in het rapport wordt in meer detail ingegaan op de alternatieven.



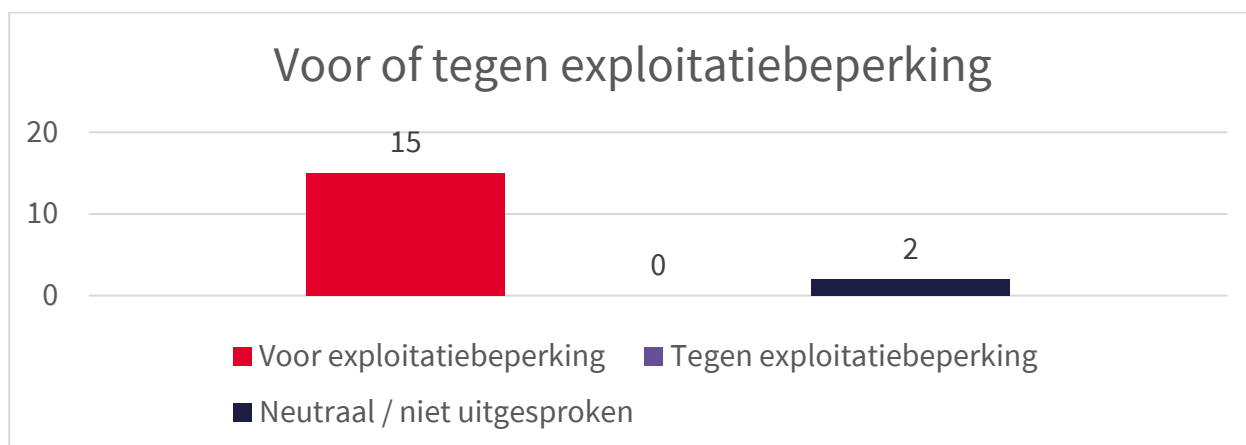
De subcategorieën zijn: bronbepierking (9), ruimtelijke ordening en beheer (8), operationele procedures (10), exploitatiebepierking (5).

## 4.4 Overzicht reacties gemeenten, provincies, natuurorganisaties en belangenorganisaties

In onderstaande grafieken zijn de uitkomsten van gemeenten, provincies, natuurorganisaties en belangenorganisaties op de hoofdthema's weergegeven. In hoofdstuk 7 is een verdere uitsplitsing en nadere toelichting te vinden.

### 4.4.1 Voor of tegen exploitatiebeperkingen

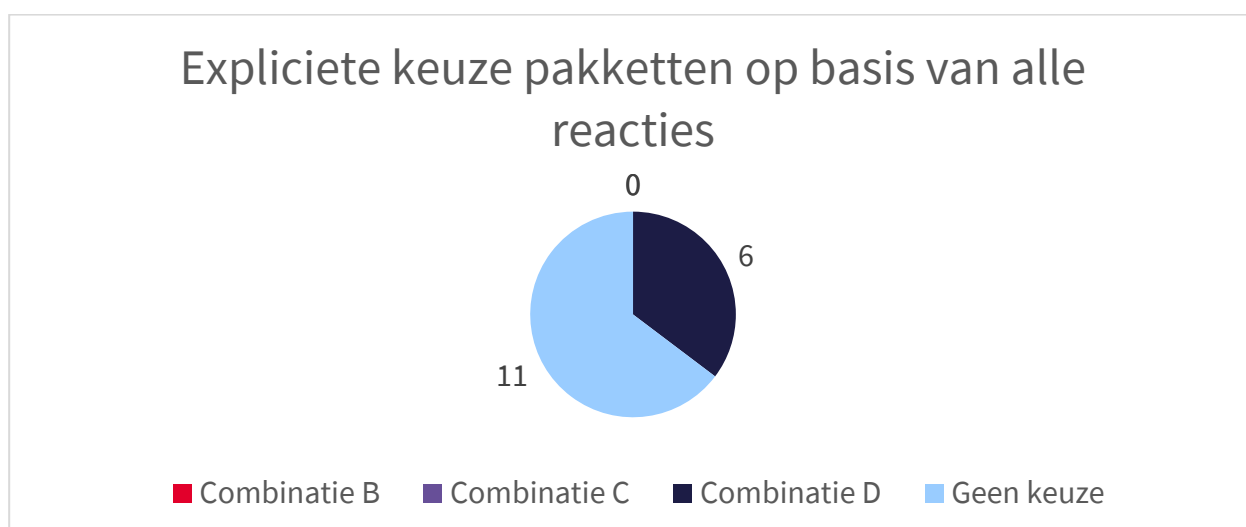
Onderstaande grafiek laat zien in hoeverre de betreffende groep kijkt naar exploitatiebeperkingen.



De subcategorieën zijn: voor (15), tegen (0) of neutraal/niet uitgesproken (2).

### 4.4.2 Voorkeur B, C of D

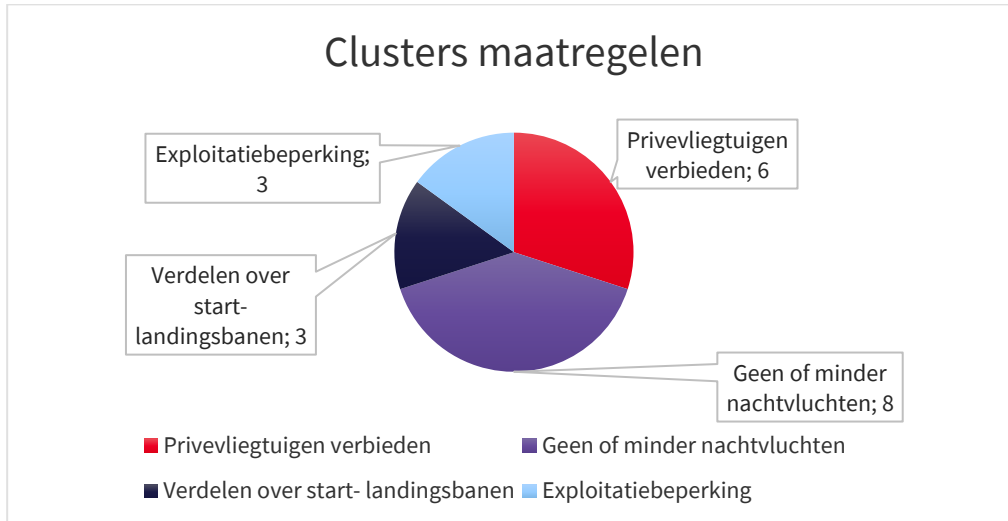
In het consultatiedocument zijn 3 combinaties van maatregelen voorgesteld. Onderstaande grafiek laat zien waar de voorkeur wel of niet ligt.



De subcategorieën zijn: combinatie B (0), combinatie C (0), combinatie D + 8 puntenplan (6) en geen expliciete keuze (11).

### 4.4.3 Maatregelen

Maatregelen die zijn aangedragen vanuit gemeenten, provincies, natuurorganisaties en belangenorganisaties zijn onderverdeeld in categorieën. Hieronder is zichtbaar hoe vaak de verschillende categorieën benoemd zijn. Verderop in het rapport wordt in meer detail ingegaan op de opmerkingen.



De subcategorieën zijn: exploitatiebeperking (3), verdelen over start-landingsbanen (3), privévluchtig verbieden (6), geen of minder nachtvluchten (8).

## 5. Reacties en opmerkingen omwonenden en burgers per hoofdthema

In dit hoofdstuk zijn de hoofdthema's en subcategorieën benoemd en is weergegeven wat de hoofdlijn van de bijbehorende opmerkingen is. Op het totaal aan thema's volgt een beleidsreactie vanuit het ministerie van IenW.

### 5.1 Hoofdthema 1.1: Voor of tegen exploitatiebeperkingen

Subcategorie	Toelichting subcategorie	Aantal opmerkingen
Voor exploitatiebeperking	De reacties in deze subcategorie ondersteunen een (sterke) reductie van vliegtuigbewegingen op Schiphol. In een groot deel van deze reacties wordt de reductie naar 440.000 vliegtuigbewegingen gesteund, in een veel gevallen zijn ze gericht op verdere beperking van het aantal vliegtuigbewegingen.	77
Tegen exploitatiebeperking	De reacties in deze subcategorie keren zich tegen de reductieplannen. Daar worden op hoofdlijnen 2 oorzaken voor gegeven. Een deel wijst op het belang van (groei van) luchtvaart voor de economie en bereikbaarheid. Een ander deel ziet exploitatiebeperkingen niet specifiek als de oplossing voor overlast.	28
Ander voorstel	Deze reacties bevatten een alternatief voorstel om overlast te beperken. In veel gevallen is dit aanvullend op de uitspraak voor of tegen exploitatiebeperkingen. Hieronder vallen opmerkingen over allerlei maatregelen zoals het verbieden van privévluchten, het anders aanvliegen en het opheffen van de hub functie. De voorstellen die hier zijn ook gelabeld als apart hoofdthema, verderop in het rapport.	56

### 5.2 Hoofdthema 1.2: Voorkeur combinatie B, C of D

Subcategorie	Toelichting subcategorie	Aantal opmerkingen
Combinatie B	Deze reacties bevatten een expliciete voorkeur voor combinatie B. Combinatie B bestaat uit:	7

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vermindering van het gebruik van de secundaire landingsbaan</li> <li>- Verlenging van het nachtregime (avond + ochtend)</li> <li>- Vermindering van het gebruik van de Buitenveldertbaan</li> <li>- Stimuleer luchtvaartmaatschappijen om stillere vliegtuigen te gebruiken door differentiatie van luchthavengelden</li> <li>- Reductie van de capaciteit tot 440.000 vliegtuigbewegingen in totaal / 29.000 nachtvluchten</li> </ul>	
Combinatie C	<p>Deze reacties bevatten een expliciete voorkeur voor combinatie C. Combinatie C bestaat uit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vermindering van het gebruik van de secundaire landingsbaan</li> <li>- Verlenging van het nachtregime (avond + ochtend)</li> <li>- Vermindering van het gebruik van de Buitenveldertbaan</li> <li>- Stimuleer luchtvaartmaatschappijen om stillere vliegtuigen te gebruiken door differentiatie van luchthavengelden</li> <li>- Capaciteit nachtvluchten verminderen 25.000 (500.000 totaal)</li> </ul>	10
Combinatie D	<p>Deze reacties bevatten een expliciete voorkeur voor combinatie D. Combinatie D bestaat uit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verlenging van het nachtregime (avond + ochtend)</li> <li>- Stimuleer luchtvaartmaatschappijen om stillere vliegtuigen te gebruiken door differentiatie van luchthavengelden</li> <li>- Reductie van de capaciteit tot 440.000 vliegtuigbewegingen in totaal / 29.000 nachtvluchten</li> </ul>	2
Geen keuze	In deze reacties wordt geen expliciete voorkeur uitgesproken voor één van de combinaties.	164

### 5.3 Hoofdthema 1.3: Voorstellen

Subcategorie	Toelichting subcategorie	Aantal opmerkingen
Stillere vliegtuigen	Hierbij gaat het om opmerkingen over stillere vliegtuigen als oplossing voor de overlast. Men geeft hierbij aan dat er alleen nog stille (nieuwe) vliegtuigen zouden moeten mogen landen op Schiphol, dat er niet gestuurd zou moeten worden op het aantal vliegbewegingen maar op de emissies van vliegtuigen zoals schadelijke stoffen en geluid. Ook een speciaal regime voor stille vliegtuigen in de dagranden wordt genoemd en een totaalverbod op de Boeing 747 worden genoemd. Verder zijn er nog opmerkingen over het zwaarder financieel belasten van lawaaierige vliegtuigen, elektrische vliegtuigen en wordt gewezen op het algemene potentieel van de vlootvernieuwingen die al plaatsvinden.	55
Anders vliegen	Deze opmerkingen gaan over het voorkomen van aanvliegroutes over bebouwde omgeving, het hanteren van andere stijg- en dalprofielen, waar mogelijk stijgen en dalen boven zee en het landen met minder motorvermogen. Ook gaat het over het meer spreiden van aanvliegroutes over alle richtingen.	27
Verplaatsen	De opmerkingen in deze subcategorie gaan over het verplaatsen van vluchten naar andere luchthavens, met name Lelystad Airport wordt genoemd. Ook wordt specifiek beleid genoemd om vliegtuigen te verplaatsen of weg te houden, om daarmee luchtvaartmaatschappijen te stimuleren van andere luchthavens te vliegen. Ook wordt de trein als alternatief voor het vliegtuig genoemd.	8
Financiële oplossingen	Hier worden financiële oplossingen genoemd. Volgens een aantal reacties helpt het opleggen van belasting om gedrag te veranderen. Een deel wijst daarbij op een algemene heffing. Ook is er een deel dat alleen wijst op een speciale heffing voor vrachtvliegtuigen. Ook wordt in het kader van financiële oplossingen het compenseren van omwonenden voor geluidsisolatie genoemd.	8
Exploitatiebeperking	Bij deze opmerkingen worden verschillende manieren genoemd om het aantal vliegtuigbewegingen te verminderen. Het verbieden van vrachtvliegtuigen en privévluchten worden in een aantal gevallen specifiek	33

Subcategorie	Toelichting subcategorie	Aantal opmerkingen
	genoemd. Ook wordt het verder terugdringen van het aantal vliegtuigbewegingen naar 250.000 of 300.000 genoemd. Het maximeren van het aantal vliegkilometers dat een persoon mag vliegen wordt ook genoemd als maatregel voor exploitatiebeperking. Tot slot wordt geopperd om de hub functie in te perken en de winst van de exploitatiebeperkingen ten goede te laten komen aan alle banen. Dit laatste punt hangt ermee samen dat juist preferentieel baangebruik zorgt voor piekoverlast en dat dit de overlast niet spreidt.	

## 5.4 Hoofdthema 1.4: Algemeen en internetconsultatie

Subcategorie	Toelichting subcategorie	Aantal opmerkingen
Overlast	Hierbij benoemt men de overlast. De oorzaak die wordt genoemd ziet met name op geluidsoverlast, maar ook uitstoot van stoffen wordt genoemd.	58
Verkeerde afweging publiek belang tegenover luchtvaart	Hierbij geven indieners aan dat ze vinden dat het publieke belang van gezondheid het te vaak aflegt of heeft afgelegd tegen het economische belang van de luchtvaart.	23
Geen vertrouwen in effect of uitvoering maatregelen	Deze opmerkingen gaan over ongeloof in het effect van de voorgestelde maatregelen (rekenkundige winst) en over het wantrouwen over of de voorstellen überhaupt uitgevoerd gaan worden.	9
Het besluit lijkt al te zijn genomen	In deze opmerkingen wordt twijfel uitgesproken over het nut van de internetconsultatie. Enkele opmerkingen stellen dat de uitkomsten van de internetconsultatie geen effect meer zullen hebben op het besluit om het aantal vliegbewegingen te reduceren.	3
Te weinig informatie	In een aantal gevallen geeft men aan dat er te weinig informatie beschikbaar is om een goede afweging of keuze voor een combinatie te kunnen maken.	3
Gebeurt weinig met internetconsultatie	In deze opmerkingen vragen indieners wat er gebeurt met de uitkomsten van de internetconsultatie. Ook wordt verwezen	3



naar eerdere consultaties waarvan volgens de indieners  
onvoldoende resultaat zichtbaar is.

## 6. Reacties en opmerkingen sectorpartijen en andere landen per hoofdthema

In dit hoofdstuk zijn de hoofdthema's en subcategorieën benoemd en is weergegeven wat de hoofdlijn van de bijbehorende opmerkingen is. Op het totaal aan thema's volgt een beleidsreactie vanuit het ministerie van IenW.

### 6.1 Hoofdthema 2.1: Voor of tegen exploitatiebeperkingen

Subcategorie	Toelichting subcategorie	Aantal opmerkingen
Voor exploitatiebeperking	In geen van de gevallen wordt er vanuit de luchtvaartsector duidelijk steun uitgesproken voor de exploitatiebeperkingen of reductie van het aantal vliegtuigbewegingen.	0
Tegen exploitatiebeperking	Veel sectorpartijen spreken zich uit tegen exploitatiebeperkingen en reductie van het aantal vliegtuigbewegingen. De meeste sectorpartijen zijn tegen deze beperkingen. Soms wordt de optie wel als laatste mogelijkheid open gehouden.	20
Neutraal/niet uitgesproken	In een aantal gevallen benoemen partijen hun standpunt niet, of is niet duidelijk uitgesproken of ze voor- of tegen zijn.	6

### 6.2 Hoofdthema 2.2: Kritiek op het proces

Subcategorie	Toelichting subcategorie	Aantal opmerkingen
Balanced Approach niet gevolgd in lijn met Europees en internationaal recht	Een aantal partijen ziet problemen in het proces in het kader van Europees en internationaal recht. Zo wordt gesteld dat de regels en procedures die worden voorgeschreven door Verordening (EU) 598/2014 (de Geluidsverordening), niet correct worden doorlopen. Ook wordt gewezen op de verplichting van het doorlopen van de Balanced Approach bij exploitatiebeperkingen als opgenomen in de EU-VS luchtvervoerovereenkomst. Ook de algemene principes van de Europese luchtvaartmarkt,	19

	opgenomen in Verordening luchtdiensten (EU) 1008/2008 en Verordening (EU) 95/93 (de Slotverordening), dienen volgens partijen te worden gerespecteerd. In het huidige proces wordt dat volgens sommige indieners onvoldoende geborgd.	
Wekt indruk van doelredenering en daarmee te weinig aandacht voor kosteneffectiviteit en proportionaliteit maatregelen	Partijen geven aan dat al voor de start van de Balanced Approach een reductiedoel (in aantal vluchten) is gesteld, terwijl het moet gaan om geluidsreductie. Daarna komen pas de maatregelen. Daarbij zijn de proportionaliteit, kosteneffectiviteit en uitvoerbaarheid volgens een aantal partijen onvoldoende meegenomen. Daardoor zijn volgens partijen alleen exploitatiebeperkingen nog mogelijk. Dit wekt volgens hen de indruk van doelredenering.	17
Proces levert onzekerheden op	Het proces houdt volgens partijen onvoldoende rekening met onzekerheden zoals langjarige investeringsbeslissingen. Verder wordt ook aangedragen dat het proces onzekerheden oplevert ten aanzien van het inleveren van slots. Daar is volgens partijen nog geen precedent voor.	3
Zorgen over onafhankelijkheid van partijen (IenW, Schiphol)	Enkele indieners uiten hun zorgen over de onafhankelijkheid van IenW (fungeert zowel als beleidsmaker, als uitvoerder van de Balanced Approach procedure) en Schiphol (die alternatieve maatregelen operationeel toetst en tegelijkertijd belanghebbende is).	3
Effect op specifieke sectoren onvoldoende meegewogen	Volgens een aantal indieners is het effect op specifieke sectoren te groot of onvoldoende afgewogen. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om de sectoren: express services, vracht en vakantievluchten.	7
Onvoldoende communicatie met stakeholders of antwoord op vragen	Enkele sectorpartijen en andere landen (buitenlandse overheden) voelen zich niet meegenomen in het proces en kregen geen antwoord op vragen.	3
Risico's voor bedrijfsvoering en economie onvoldoende meegewogen.	Veel sectorpartijen geven aan dat de risico's (en kosten) die ontstaan door de voorgestelde maatregelen niet goed zijn meegewogen. Hierdoor kan de business case voor de luchtvaart volgens hen verslechteren. Dit zou mogelijk ook gevolgen voor de Nederlandse economie hebben. Sommige partijen noemen expliciet het risico van tegenmaatregelen voor het niet respecteren van luchtvervoeroverdragen.	12

### 6.3 Hoofdthema 2.3: Kritiek op doel en maatregelen

Subcategorie	Toelichting subcategorie	Aantal opmerkingen
Kritiek op manier bepaling geluidsdoel	Voorbeelden van deze kritiek zijn; er is geen objectieve rechtvaardiging voor het niveau van de verlaging in het geluidsdoel (min 20% Lden en min 15% Lnight). Veel partijen denken dat de enige reden is dat de regering heeft besloten tot een verlaging tot 440.000 vliegtuigbewegingen. Een argument dat ook vaak wordt aangehaald is dat het vastgestelde geluidsprobleem niet is gebaseerd op een beoordeling van de feitelijke geluidssituatie. Als onderbouwing voor de geluidsbeleving worden de rapporten van GGD GHOR en RIVM aangehaald welke wijzen op de negatieve gezondheidseffecten als gevolg van geluidshinder en slaapverstoring. Verder wordt erop gewezen dat dit onderzoek is uitgevoerd rondom de pandemie. De toename van vluchten na de pandemie kan de beleving hebben beïnvloed.	16
Kritiek op doeljaar 2024	Sectorpartijen hebben kritiek op de korte implementatietermijn (november 2024). Hierdoor krijgen, volgens hen andere (niet exploitatiebeperkende) maatregelen geen kans, terwijl die maatregelen wel voor een geluidsreductie zouden zorgen. Verder stellen ze dat er weinig tijd voor implementatie beschikbaar is na de notificatieprocedure.	13
Kritiek op referentiejaar in de toekomst	Partijen uiten kritiek op het feit dat het referentiejaar in de toekomst ligt. Hiermee is een deel van de maatregelen (stillere vliegtuigen) niet in te zetten omdat het in de autonome ontwikkeling zit. Verder geven partijen aan dat een referentiejaar in de toekomst niet past, of ongebruikelijk is, bij de Balanced Approach procedure.	5
Maatregelen zijn teveel gericht op capaciteitsreductie	De voorgenomen maatregelen zijn teveel gericht op capaciteitsreductie terwijl alternatieve maatregelen onvoldoende serieus worden genomen, zoals financiering van woningisolatie, stimuleren van stille vliegtuigen via havengelden of operationele maatregelen zoals het aanpassen van aanvliegroutes en procedures.	16

## 6.4 Hoofdthema 2.4: Alternatieven

Subcategorie	Toelichting subcategorie	Aantal opmerkingen
Beperken geluid aan de bron	Voorbeelden van beperken van het geluid aan de bron zijn het stimuleren van stille vliegtuigen via havengelden of investeringen vanuit maatschappijen in nieuwe vloot, aanschaf nieuwe, schonere en stillere vliegtuigen, extra financiële prikkel tegen luide vliegtuigen via luchthaventarieven, zoveel mogelijk de stilste vliegtuigen inzetten in de nacht.	9
Ruimtelijke ordening en beheer	Voorbeelden van ruimtelijke ordening en beheer zijn financiering van woningisolatie en hervatten woningisolatie programma, herstarten omgevingsfonds van 70 miljoen euro.	8
Operationele procedures	Voorbeelden die hier genoemd worden zijn procedurele veranderingen, zoals aanpassing van aanvliegeroutes, die minder geluidsoverlast tot gevolg hebben, handhaving van operationele maatregelen, aangepaste vertrekprocedure, verscherpt toezicht en monitoring door ILT en samenwerken met LVNL om andere verbeteringen te implementeren.	10
Exploitatiebeperking	Voorbeelden van exploitatiebeperking zijn privévluchten schrappen en het verbieden van de meest lawaaierige vliegtuigen. De meeste partijen geven aan dat exploitatiebeperkingen pas mogelijk moeten zijn als de andere soorten maatregelen (beperken geluid aan de bron, ruimtelijke ordening en beheer en operationele procedures) uitgeput zijn.	5

## 7. Reacties en opmerkingen van gemeenten, provincies, natuurorganisaties en belangenorganisaties per hoofdthema

In dit hoofdstuk zijn de hoofdthema's en subcategorieën benoemd en is weergegeven wat de hoofdlijn van de bijbehorende opmerkingen is. Op het totaal aan thema's volgt een beleidsreactie vanuit het ministerie van IenW.

### 7.1 Hoofdthema 3.1: Voor of tegen exploitatiebeperkingen

Subcategorie	Toelichting subcategorie	Aantal opmerkingen
Voor exploitatiebeperking	De reacties in deze subcategorie geven aan dat ze voor de reductie van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol zijn. De meeste gemeenten/provincies/natuurorganisaties/ belangenorganisaties zijn voor de beperkingen. Dit kan zijn dat ze de reductie naar 440.000 vliegtuigbewegingen steunen, maar soms zijn ze ook voor verdere beperking van het aantal vliegtuigbewegingen.	15
Tegen exploitatiebeperking	In geen van de gevallen wordt er vanuit de gemeenten/provincies/natuurorganisaties/belangenorganisaties aangegeven tegen de reductie van het aantal vliegtuigbewegingen te zijn.	0
Neutraal/niet uitgesproken	Soms benoemen partijen hun standpunt niet, of is niet duidelijk uitgesproken of ze voor- of tegen zijn.	2

### 7.2 Hoofdthema 3.2: Voorkeur combinatie B, C of D

Subcategorie	Toelichting subcategorie	Aantal opmerkingen
Combinatie B	De reacties bevatten een voorkeur voor combinatie B. Combinatie B bestaat uit: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vermindering van het gebruik van de secundaire landingsbaan</li> <li>- Verlenging van het nachtrecht (avond + ochtend)</li> <li>- Vermindering van het gebruik van de Buitenveldertbaan</li> </ul>	0

Subcategorie	Toelichting subcategorie	Aantal opmerkingen
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stimuleer luchtvaartmaatschappijen om stillere vliegtuigen te gebruiken door differentiatie van luchthavengelden</li> </ul> Reductie van de capaciteit tot 440.000 vluchten in totaal / 29.000 nachtvluchten	
Combinatie C	De reacties bevatten een voorkeur voor combinatie C. Combinatie C bestaat uit: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vermindering van het gebruik van de secundaire landingsbaan</li> <li>- Verlenging van het nachtregime (avond + ochtend)</li> <li>- Vermindering van het gebruik van de Buitenveldertbaan</li> <li>- Stimuleer luchtvaartmaatschappijen om stillere vliegtuigen te gebruiken door differentiatie van luchthavengelden</li> </ul> Capaciteit nachtvluchten verminderen 25.000 (500.000 totaal)	0
Combinatie D + 8 puntenplan	De reacties bevatten een voorkeur voor combinatie D. Combinatie D bestaat uit: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verlenging van het nachtregime (avond + ochtend)</li> <li>- Stimuleer luchtvaartmaatschappijen om stillere vliegtuigen te gebruiken door differentiatie van luchthavengelden</li> </ul> Reductie van de capaciteit tot 440.000 vluchten in totaal / 29.000 nachtvluchten.  Belangrijke toevoeging hierbij is dat de partijen die zich uitspreken voor combinatie D dit willen in combinatie met het 8 puntenplan.	6
Geen keuze	In deze reacties wordt geen expliciete keuze uitgesproken voor een van de combinaties.	11

### 7.3 Hoofdthema 3.3: voorkeur ten aanzien van maatregelen

Subcategorie	Toelichting subcategorie	Aantal opmerkingen
Privévliegtuigen verbieden	Het verbieden van privévluchten wordt gezien als manier om de geluidsoverlast te verminderen.	6
Geen of minder nachtvluchten	De wens is om nachtvluchten te verbieden of sterk terug te brengen wordt meerdere keren genoemd. Nachtvluchten worden vaak gezien als heftige vorm van omdat ze invloed hebben op de nachtrust, en daarmee de gezondheid van inwoners.	8
Verdelen over start en landingsbanen	Er wordt aangegeven dat de winst in reductie verdeeld moet worden over de verschillende banen, of dat overlast meer moet worden gespreid over de verschillende banen in plaats van enkel preferente banen.	3
Exploitatiebeperking	Er wordt een exploitatiebeperking of reductie van het aantal vliegtuigbewegingen bepleit die verder gaat dan het voorstel van de overheid.	3









**AT Osborne**

Postbus 168  
3740 AD Baarn  
(035) 543 43 43

© 2023, AT Osborne

[www.atosborne.nl](http://www.atosborne.nl)