



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Actieplan Geluid

Aanvulling op het Actieplan Geluid Schiphol 2018 – 2023

September 2023



Aanvulling op het Actieplan Geluid Schiphol 2018 – 2023 zoals vastgesteld door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat op 29 augustus 2018 op grond van artikel 8a.48 van de Wet luchtvaart.

De tekst in paragraaf 2.4 wordt volledig vervangen door de volgende tekst:

2.4 Toekomstig beleid

Aanvulling van het geluidactieplan

Wanneer er een belangrijke ontwikkeling is rondom Schiphol die van invloed is op de geluidhindersituatie, moet het actieplan opnieuw worden overwogen, en zo nodig aangepast. De Wet luchtvaart (en EU-richtlijn Omgevingslawaaï) spreekt over het opnieuw overwegen en zo nodig aanpassen van het actieplan. De uitvoering van de Balanced Approach procedure geldt als zo'n belangrijke ontwikkeling. Deze aanvulling dient er toe het geluidsdoel uit de Balanced Approach in het Actieplan Schiphol 2018 – 2023 vast te leggen.

Deze aanvulling brengt het huidige actieplan in lijn met de ontwikkelingen in het kader van de Balanced Approach procedure. Het actieplan wordt aangevuld met de meest recente geluidsdoelen die het kabinet nastreeft in de omgeving van de luchthaven Schiphol.

Daarnaast wordt gewerkt aan een nieuw Actieplan Schiphol voor de volgende periode van vijf jaar. Daarbij geldt dat dit nieuwe Actieplan Schiphol uiterlijk wordt vastgesteld op 18 juli 2024. Hoewel het huidige Actieplan Schiphol oorspronkelijk een geldigheidsduur had tot medio 2023 is daar verandering in gekomen door een wijziging van de EU-richtlijn. Deze EU-richtlijn is aangepast waarmee de datum voor de vijfjaarlijkse toets- en herzienings-cyclus voor actieplannen éénmalig met een jaar is uitgesteld. In lijn met de hiervoor bedoelde aanpassing van de EU-richtlijn is deze datum in het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart (Kamerstukken II 2021-2022, 36 168, nr. 1-3) verschoven van 18 juli 2023 naar uiterlijk 18 juli 2024. Om een gedegen toekomstbestendig Actieplan Geluid Schiphol 2024 – 2029 op te stellen zal deze tijd tot 18 juli 2024 ook nodig zijn. Zo is er voldoende ruimte voor onder meer de openbare raadpleging en het verwerken van zienswijzen die daarop binnenkomen. Deze openbare raadpleging van het nieuwe actieplan zal naar verwachting begin 2024 plaatsvinden.

Een nieuwe balans

Door de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol is Nederland via de lucht uitstekend verbonden met de rest van de wereld. Schiphol zorgt direct en indirect ook voor veel werkgelegenheid. Mede door Schiphol is Nederland

een interessante vestigingsplaats voor internationaal opererende bedrijven. Die sterke hubfunctie wil het kabinet behouden.

Tegelijkertijd moet er aandacht zijn voor het verminderen van de negatieve effecten van luchtvaart op mens, milieu en natuur. Er spelen rond de luchthaven diverse uitdagingen op het gebied van stikstof, (ultra)fijnstof, geluidsoverlast, leefomgevingskwaliteit, veiligheid en woningbouw. Dit vraagt om een integrale oplossing die zekerheid en perspectief biedt voor zowel de hubfunctie van Schiphol als de omgeving van de luchthaven.

Om een nieuwe balans te kunnen vinden tussen het belang van een internationale luchthaven voor Nederland en de kwaliteit van de leefomgeving, specifiek voor omwonenden, heeft het kabinet in 2022 een brede afweging van verschillende publieke belangen gemaakt. Deze afweging is in de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juli 2022 uiteengezet en naar de Tweede Kamer gestuurd. Uit deze brief volgt dat om het kabinetsvoornemen te implementeren een Balanced Approach procedure moet worden doorlopen.

Uitvoering van het kabinetsbesluit

Het kabinet wil maatregelen treffen die een maximum stellen aan de omgevingseffecten, waar geluidhinder een belangrijk onderdeel van is. Het verminderen van de geluidbelasting van omwonenden heeft daarom hoge prioriteit gekregen. De na te streven vermindering van geluidbelasting is geformuleerd in een kwantitatief geluidsdoel en er zijn maatregelen geïnventariseerd die dit geluidsdoel doen behalen. Daarin zijn ook expliciete doelen en maatregelen opgenomen voor het doen afnemen van geluidhinder in de nacht.

Het kabinet wil snel stappen zetten in het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit rondom Schiphol. Het is een tussenfase op weg naar een nieuw normenstelsel dat onder andere stuurt op de effecten van geluid. Het te ontwikkelen stelsel zal milieunormeringen bevatten die primair de begrenzing vormen. Er zal dan niet langer gestuurd worden op basis van gefixeerde aantallen vliegtuigbewegingen per jaar. Vooruitlopend op de ontwikkeling van dit stelsel zijn op korte termijn maatregelen noodzakelijk. Hiervoor moet de Balanced Approach procedure worden doorlopen.

Deze aanpak zorgt ervoor dat de opgaande trend in negatieve externe effecten, waaronder geluidhinder, wordt omgebogen in een neergaande. Het nieuwe stelsel van milieunormering is een voorwaarde voor de gewenste voortdurende vermindering van omgevingseffecten op de langere termijn. Dit laatste wordt pas onderdeel van toekomstig beleid in de planperiode van het volgende actieplan (Actieplan Geluid Schiphol 2024 – 2029).

Na paragraaf 2.4 wordt de volgende tekst ingevoegd:

2.5 Doelstellingen geluid

Vanaf 2006 is een groot aantal maatregelen gerealiseerd om de geluidhinder in de omgeving van Schiphol te beperken. Het gaat om maatregelen gericht op respectievelijk de bron van het geluid (o.a. stimuleren gebruik van stillere vliegtuigen), ruimtelijke ordening (o.a. isoleren van woningen), operationele (vlieg)procedures (o.a. route-aanpassingen) en exploitatiebeperkingen (voorgenomen, maar nog niet geëffectueerde, beperking van het aantal nachtvluchten).

Ondanks alle inspanningen is er geen sprake van een absolute afname van geluidhinder. Diverse onderzoeken laten zien dat de trend in geluidhinder nog steeds stijgende is. Potentiële vermindering van geluidhinder, inclusief het gebruik van steeds stillere vliegtuigen, is gepaard gegaan met groei van het aantal vluchten. Per saldo leidt dat niet tot verbetering voor omwonenden. Kortom er is meer nodig dan tot op heden is gedaan of verwacht mag worden van autonome ontwikkelingen of innovaties zoals stillere vliegtuigen. Het kabinet wil daarom op korte termijn, per november 2024, een significante vermindering van de geluidhinder realiseren.

Het geluidsdoel voor de kortere termijn is kwantitatief ingevuld, in de vorm van een procentuele reductie van geluid in verschillende categorieën. Hiervoor is gekozen omdat een procentuele reductie een concretisering is van de ambitie die de overheid heeft in het op korte termijn reduceren van geluidhinder. De percentages drukken uit dat de eerste stap een significante verbetering moet betekenen voor omwonenden. Percentages dwingen bovendien een referentiesituatie te definiëren met concrete indicatoren en scores. Deze getallen maken het monitoren van effecten en voortgang zo objectief mogelijk en niet louter kwalitatief.

Het te behalen geluidsdoel is uitgedrukt in percentages ten opzichte van een referentiesituatie. De referentiesituatie is de verkeersafwikkeling en impact van geluidsbelasting die er zal zijn zonder additionele maatregelen in november 2024. Er is een tijdstip in de toekomst gekozen om recht te doen aan effecten van autonome ontwikkelingen, zoals vlootvernieuwing met stillere vliegtuigen, en reeds geplande maatregelen. Zo kunnen de effecten van nieuwe maatregelen zuiver worden beoordeeld op hun bijdrage aan het verminderen van geluidhinder. Verordening (EU) Nr. 598/2014 (Annex I) schrijft dan ook voor een prognose te doen vooruitkijkend in de tijd, inclusief maatregelen die reeds in de pijplijn zitten, zonder het nemen van additionele maatregelen.

De indicatoren zijn geformuleerd in eenheden (Lden en Lnight) conform de EU-richtlijn Omgevingslawaaï voor het vaststellen van geluidbelasting. Deze zijn ook in de Nederlandse wet- en regelgeving verankerd. Het gaat om de hoeveelheid geluid in respectievelijk een etmaal of nacht voor een aantal woningen of personen.

Voor de nacht is een iets minder sterke reductie opgenomen dan voor het etmaal.

Bovengenoemde geluidsdoelen representeren het voor-nemen om een significante stap te zetten in het vermin-deren van geluidshinder. Het kabinet wil op de langere termijn een verdergaande vermindering van geluidhinder realiseren. Daarvoor is het nodig om eerst een nieuw stelsel van geluidnormering te ontwikkelen, waarbij er gestuurd wordt op milieunormen in plaats van aantallen vliegtuigbewegingen.

Indicator	Woningen	Personen
Aantal woningen met een geluidbelasting van 58 dB(A) Lden of hoger	- 20 %	
Aantal personen dat ernstig wordt gehinderd bij een geluidbelasting van 48 dB(A) Lden of hoger		- 20 %
Aantal woningen met een geluidbelasting van 48 dB(A) Lnight of hoger	- 15 %	
Aantal personen dat ernstig in de slaap wordt gestoord bij een geluidbelasting van 40 dB(A) Lnight of hoger		- 15 %

Dit is een uitgave van het

**Ministerie van
Infrastructuur en Waterstaat**

Directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

Referentie: IENW/BSK-2023

September 2023