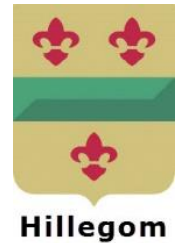


Raadsbrief



Update Stand van zaken Schipholdossier

aan: de raad van de gemeente Hillegom

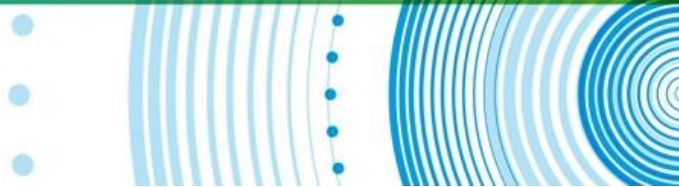
zaaknummer: Z-23-290847
datum collegevergadering: 17 januari 2023
portefeuillehouder: Karin Hoekstra
behandelend ambtenaar: Rob de Mooij
emailadres: R.deMooij@hltsamen.nl
telefoon: 14 0252
embargo:

Inhoud mededeling

In bijgevoegde memo treft u een weergave van de belangrijkste ontwikkelingen in het Schipholdossier.

Bijlagen:

Memo Update Schipholdossier - ODWH



Update Schipholdossier

Bestemd voor	Colleges van burgemeester en wethouders
Datum	22 december 2022
Onderwerp	Stand van zaken Schipholdossier
van	O. van Helden/S. Dekker

Inleiding

Het vliegverkeer van en naar de Kaagbaan en de Aalsmeerbaan beïnvloeden het leefklimaat in en daarmee de ontwikkelmogelijkheden van de Duin- en Bollenstreek, van het Hollandse Plassengebied en die van het Groene Hart-gebied. De gemeenten in deze gebieden zijn daarom betrokken bij de ontwikkelingen rond Schiphol. Daarbij is Schiphol niet één dossier, maar een verzameling dossiers. De gezamenlijke belangen van de bij deze dossiers betrokken gemeenten en provincies laten zich vatten in de centrale begrippen *duurzame connectiviteit* en *gezonde leefomgeving*.

Twee keer per jaar verzorgt de ODWH een update over de stand van zaken rond al deze dossiers. Zo'n update is uitdrukkelijk niet bedoeld als een introductie op de verschillende dossiers. In deze update worden de volgende onderwerpen behandeld:

1. Overlegstructuur Schipholdossiers (*transitie van ORS naar IBO en MRS*)
2. Situatie door Covid-19-maatregelen (*tijdelijk minder hinder*)
3. Luchtruimherziening (*wijzigen vliegroutes*)
4. Luchthaven Verkeer Besluit ('LVB-1') (*beperking aantal nachtvluchten en vastlegging van het Nieuwe Normen en HandhavingsStelsel (NNHS)*)
5. Luchthaven Verkeer Besluit ('LVB-2') (*groeimogelijkheden (middel)lange termijn*)
6. Luchtvaartnota 2020-2050 (*ontwikkelrichting Schiphol, 2^e Kaagbaan?*)
7. Ontwikkeling Lelystad Airport (*reductie nachtvluchten op Schiphol; implementatie selectiviteitsbeleid*)
8. Natuurbeschermingswet: natuurvergunning Schiphol/Lelystad Airport (*stikstofproblematiek*)
9. Programma Hinderreductie Schiphol (*vermindering geluidhinder*)
10. luchtvaart en CO₂ (*klimaat*)
11. luchtvaart en (ultra)fijn stof (*volksgezondheid*)
12. Aanvullingsregeling geluid t.b.v. de Omgevingswet (*cumulatieregeling en woningbouw*)
13. NOVEX Schiphol (*totaalaanpak*)
14. Wat is er aan achtergronddocumentatie?

1. Overlegstructuur Schipholdossiers *transitie van ORS naar IBO en MRS*

Om hun belangen in de verschillende besluitvormingstrajecten te laten doorklinken, hebben gemeenten en provincies in de regio's rond Schiphol hun krachten gebundeld in de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS). De BRS is het overlegorgaan van overheidsorganen in de periferie van Schiphol en is via het

zogenoemde Interbestuurlijk Overleg (IBO) de officiële gesprekspartner voor het Rijk met deze bestuurslagen. Het eerste concrete project dat vanuit dit nieuwe samenwerkingsverband gaat worden opgepakt is het komen tot een gebiedsagenda. Deze gebiedsagenda moet leiden tot een samenhangende aanpak van de ruimtelijke opgaven rondom Schiphol en in dat gebied de kwaliteit van de leefomgeving stapsgewijs te verbeteren. Als startpunt van de gebiedsagenda is een bestuursovereenkomst aangegaan waarin afspraken zijn vastgelegd over de bestuurlijke samenwerking, de geografische reikwijdte, de opgaven, de governance en de andere trajecten waarmee verbinding moet worden gelegd (NOVEX-Schiphol, zie punt 13).

In de voorbije periode kreeg ook de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) gestalte. Het ontwerpproces is gedaan in actieve dialoog met de Omgevingsraad Schiphol (ORS) leden en het advies wordt gedragen door de ORS leden. De MRS moet de maatschappelijke perspectieven op het garanderen van de leefomgevingskwaliteit rondom Schiphol gaan kanaliseren en moet gevraagd en ongevraagd kunnen adviseren, reflecteren, enz.. Deze adviezen en reflecties hoeven niet unaniem te zijn, ook afzonderlijke standpunten kunnen worden weergegeven.

Overheid en luchtvaartpartijen maken niet langer deel uit van de MRS. Deelnemers aan de MRS worden bewonersvertegenwoordigers per baan (gekozen via getrapte verkiezingen), experts en wetenschappers en maatschappelijke organisaties. Daarnaast komt er een open schil die openstaat voor iedereen die mee wil praten. Deze open schil is nieuw en voorkomt de vroegere exclusiviteit.

In deze opzet komt de organisatiestructuur MRS min of meer overeen met die van de ORS: een onafhankelijke voorzitter, een secretaris en een bureau ter ondersteuning. Dat bureau en verdere kosten die samenhangen met de MRS worden gedragen door het ministerie van IenW. Destijds werd de ORS door alle deelnemende overheden en de sectorpartijen gefinancierd.

Recentelijk is Eddy van Hijum door de minister van IenW benoemd tot voorzitter van de MRS (in oprichting). Hij volgt Pieter van Geel op.

2. Situatie door Covid-19-maatregelen ***tijdelijk minder hinder***

Als gevolg van Covid-19-maatregelen is vanaf maart 2020 het vliegverkeer enorm afgenomen. Om de gevolgen uit te drukken, worden de cijfers van het laatste “normale” jaar, 2019, als referentie gebruikt om de impact te duiden die deze crisis op het vliegverkeer heeft gehad. Duidelijk is dat 2020 en 2021 totaal afwijkende jaren zijn, qua aantal vliegtuigbewegingen, geluidhinder, klachtenpatroon en toekomstperspectief. Inmiddels trekt het weer aan, maar deskundigen gaan er van uit dat de luchtvaart jaren nodig heeft om volledig van de crisis te herstellen.

De crisis bood ook kansen: omdat ruimte vrijkwam in de lucht kon Schiphol makkelijker werken aan geluidarm vliegen (o.a. uitfaseren lawaaiige toestellen en toepassen glijvluchten). Helaas blijkt toepassen van selectiviteitsbeleid niet te gebeuren: vrijkomende slots worden juist *meer* gebruikt voor vakantiebestemmingen, omdat de zakelijke markt niet snel aantrekt. De sturing die de slotcoördinator wilde uitoefenen is door de rechter op basis van internationale regelgeving geblokkeerd.

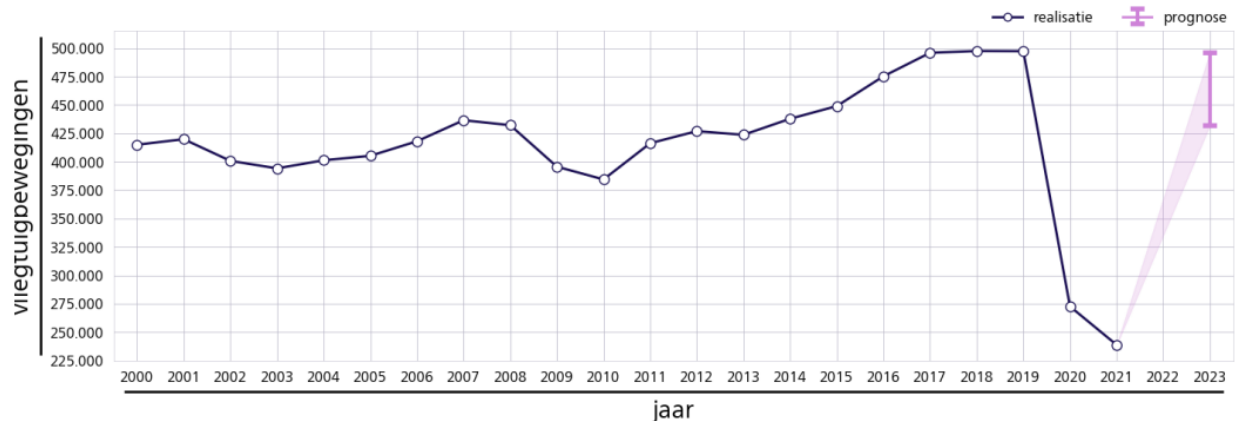
De tijdelijke reductie van het aantal vliegbewegingen is niet evenredig over de verschillende start- en landingsbanen verdeeld. Door afspraken over preferent baangebruik ondervindt de Kaagbaan minder effecten van de (tijdelijke) afname van het totale aantal vliegbewegingen dan andere banen.

Schiphol in cijfers:

Schiphol	2021	2020	2019
reizigers	25,5 mln	20,9 mln	71,7 mln
vliegbewegingen	266.969	227.304	496.826
directe bestemmingen	296	316	332
vracht	1,66 mln ton	1,44 mln ton	1,57 mln ton
volledige vrachtluchten	23.996	23.782	14.156

In deze herstelperiode van coronacrisis is er een grotere onzekerheid in de verkeersprognose dan normaal gesproken het geval is. Wat betreft 2022 wordt daarom gerekend met twee uitersten. De verwachting is dat het werkelijke aantal vliegbewegingen – met alles wat daaraan annex is – ergens daartussenin zal uitkomen. Ditzelfde is het geval voor de gebruiksprognose vliegbewegingen voor 2023 (zoals weergegeven in onderstaande figuur). Het aantal nachtelijke vluchten handelsverkeer over de eerste helft van het gebruiksjaar 2022 (1 november 2021 – 30 april 2022) bedroeg 8.857 (van de toegestane 32.000), een toename van 79% ten opzichte van dezelfde periode in het gebruiksjaar 2021. Voor de overige vluchten zijn geen getallen bekend.

Schiphol, gebruiksprognose vliegbewegingen voor 2023:



3. Luchtruimherziening wijzigen vliegroutes

Op 14 oktober 2022 heeft de minister de ‘Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening’ gepubliceerd. Daarin staat op hoofdlijnen hoe de structuur en benutting van het Luchtruim verbeterd kan worden. Realisatie hiervan vindt plaats in de periode 2023 – 2035. In internationaal verband is gekeken naar de mogelijkheden om andere (efficiëntere) routes te vliegen. Vanaf circa 2023 is een herziening van de vliegroutes in het luchtruim boven Europa mogelijk.

In de Voorkeursbeslissing worden meerdere deelbeslissingen genomen. Allereerst de nieuwe hoofdstructuur van het Nederlandse luchtruim. Het naderingsgebied van Schiphol krijgt vier binnenkomende verkeersstromen in plaats van de huidige drie aanvliegeroutes, de ‘Vierde Fix’. Hierdoor wordt continu dalen beter en vaker mogelijk, waardoor naderingsroutes en vliegafstanden vanuit het zuidoosten worden verkort. Dit kan leiden tot een verschuiving en concentratie van geluidhinder, met als uitgangspunt het verminderen van geluidhinder. Daarnaast wordt een nieuw operationeel concept

voor de luchtvaart ingevoerd. In de periode van 2023 – 2035 worden hiervoor de technische bouwstenen verwacht.

Een ander belangrijk doel is ook om vliegtuigen hoger te laten vliegen, waardoor minder geluidhinder optreedt.

Nog een hinderbeperkende maatregel uit de Luchtruimherziening is, om het afwijken van vaste vliegroutes pas toe te staan *boven 1800 meter*, dat ligt nu op 900 meter. Dit moet leiden tot strikter volgen van de routes; deze zijn immers ontworpen met het oog op het zoveel mogelijk voorkomen van hinder.

Met de Voorkeursbeslissing is de verkenningsfase afgerond. De gemaakte keuzes zijn uitgangspunten voor de vervolgaanpak. In 2023 gaat besluitvorming over de precieze inrichting van de vervolgaanpak plaatsvinden aan de hand van een Integrale Programmabeslissing. Deze Integrale Programmabeslissing volgt in ieder geval drie lijnen: projectenoverzicht luchtruimherziening, participatie en monitoring en evaluatie. Het projectenoverzicht luchtruimherziening bevat alle onderdelen van de Voorkeursbeslissing die in de ontwerp- en realisatiefase worden opgepakt. Participatie met bestuurders, luchtruimgebruikers, maatschappelijke organisaties, bewoners en bedrijven wordt zowel formeel als informeel toegepast met als basis de Code Maatschappelijke Participatie. Daarnaast gaat onafhankelijke monitoring plaatsvinden om te waarborgen dat de gezamenlijke programmadoelen worden gerealiseerd.

4. Luchthaven Verkeer Besluit ('LVB-1')

beperking aantal nachtvluchten en vastlegging van het Nieuwe Normen en HandhavingsStelsel (NNHS)

Op 16 februari 2021 is een nieuw Luchthavenverkeerbesluit (LVB-1) (in ontwerp) gepubliceerd. Het LVB-1 (werktitel) regelt de wettelijke verankering van het Aldersakkoord uit 2008 (dat loopt t/m 2020). De afspraken over vliegeregels uit het Aldersakkoord worden al meer dan 10 jaar toegepast, dus in de praktijk wijzigt er niet veel. Het Aldersakkoord had echter geen wettelijke status en was dus niet handhaafbaar. Schiphol zit zodoende al 10 jaar in een gedoogsituatie.

Om het LVB-1 te kunnen vaststellen, is door Schiphol een Milieu Effect Rapportage (MER) opgesteld. Diezelfde MER is ook onderlegger voor de voor de grondoperatie benodigde vergunning ingevolge de Wet natuurbescherming (zie punt 8). Schiphol beschikt nog niet over zo'n vergunning en heeft deze alsnog aangevraagd. Vanwege hun onderlinge samenhang zijn het ontwerp Luchthavenverkeerbesluit en de ontwerpbeschikking ingevolge de Wet natuurbescherming tegelijk in procedure gebracht.

De BRS en onze regio hebben zienswijzen ingediend op het ontwerp LVB-1.

Nog voordat besluitvorming over het LVB-1 heeft plaatsgevonden, is door het Kabinet een ontwikkelrichting voor Schiphol aangekondigd, die van grote invloed is op gehanteerde uitgangspunten in het in procedure zijnde besluit. In de 'Hoofdlijnenbrief Schiphol' van 24 juni 2022 meldt de minister aan de Tweede Kamer dat het kabinet het in het besluit gehanteerde plafond voor het aantal vliegbewegingen van 500.000 wil aanpassen naar een maximum van 440.000 per jaar. Voorts meldt hij dat het de bedoeling is het anticiperend handhaven van de NNHS te beëindigen per het IATA winterseizoen 2023/2024. Hiermee komt er een einde aan de gedoogsituatie. De minister heeft aangekondigd dat hij vooruitlopend op het te wijzigen LVB en de natuurvergunning via een ministeriële regeling, het nieuwe maximum van 440.000 vliegtuigbewegingen, de strikte regels voor preferentieel baangebruik en de slotreductie wil vastleggen, met het doel dat de ILT hierop kan handhaven.

5. Luchthaven Verkeer Besluit ('LVB-2')

groeimogelijkheden (middel)lange termijn

In 2019 schreef de minister aan de Tweede Kamer dat Schiphol verder mag groeien tot 540.000 vliegbewegingen. In de Luchtvaartnota wordt dit getal echter niet meer genoemd. Niettemin werd tot aan de hoofdlijnenbrief van juni 2022 rekening gehouden een groeiperspectief en bestond het voornemen om met het oog op mogelijke groei van Schiphol na de Covid-19-crisis een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) van het luchthavenverkeersbesluit Schiphol op te stellen (LVB-2).

Na de koerswijziging als gevolg van de hoofdlijnenbrief is het zeer de vraag of op korte termijn nog gaat worden gewerkt aan een LVB-2 in zijn oorspronkelijke opzet.

6. Luchtvaartnota 2020-2050

ontwikkelrichting Schiphol, 2^e Kaagbaan?

De Luchtvaartnota gaat over heel Nederland (dus niet alleen Schiphol) en blikkt vooruit tot 2050. Het is de visie van het kabinet op de verdere ontwikkeling van de luchtvaart in ons land, met een afweging tussen economie, milieuaspecten, geluidhinder en veiligheid.

De *definitieve* Luchtvaartnota is op 27 november 2020 gepubliceerd. Het stuk is weinig concreet maar geeft wel aan dat groei mogelijk moet zijn nadat hinderbeperking is gerealiseerd. Jaarlijks wordt een *groei-tranche* vastgesteld op basis van de bereikte hinderbeperking in het voorafgaande jaar: de luchtvaartsector moet elke groeistap dus verdienen.

Het eerder door het kabinet benoemde plafond van 540.000 wordt in de Luchtvaartnota niet meer genoemd. Inmiddels is in de Hoofdlijnenbrief Schiphol (24 juni 2022) een maximumaantal van 440.000 vliegbewegingen per jaar vastgelegd. Wel is in de Luchtvaartnota concreet benoemd dat het aantal nachtvluchten in stappen naar beneden moet, eerst tot 29.000, daarna naar 25.000. Dit is al vastgelegd in het Coronasteunpakket van de KLM, maar is nog niet bindend voor de andere vliegmaatschappijen. Er komt geen nader onderzoek naar een luchthaven in zee, tenzij de markt dit oppakt.

In de Nota is nog geen besluit genomen over het continueren van de *grondreservering* voor een Tweede Kaagbaan. Momenteel wordt nader onderzoek gedaan naar de mogelijkheden en effecten hiervan. De minister is voornemens hier in 2023 een apart besluit over te nemen.

De concrete uitwerking van de Luchtvaartnota gebeurt via een eveneens in 2020 opgestelde Uitvoeringsagenda. Deze agenda is adaptief en de bedoeling is deze met enige regelmaat te actualiseren. De nieuwe accenten die volgen uit het coalitieakkoord van de regering – met name de toenemende aandacht voor verduurzaming en leefomgevingskwaliteit – hebben nog geen doorvertaling gekregen in een aanvulling op dan wel een aanscherping van de Uitvoeringsagenda.

7. Ontwikkeling Lelystad Airport

reductie nachtvluchten op Schiphol; implementatie selectiviteitsbeleid

Er bestaat een samenhang tussen de voorgenomen reductie van het aantal nachtvluchten op Schiphol en de ontwikkeling van Lelystad Airport. Na reductie naar 29.000 vliegtuigbewegingen in de nachtelijke periode, zoals opgenomen in LVB-1 (zie punt 4) zou dit aantal in stappen worden verminderd naar 27.000 en dan tot 25.000, mede afhankelijk van de opening en ontwikkeling van Lelystad Airport, verdere ontwikkeling van Schiphol en de substitutie van vliegverkeer door treinen.

Het is de bedoeling dat Lelystad vooral vakantievluchten gaat accommoderen. Men start met 5.000 vliegbewegingen per jaar en bouwt dat langzaam op. De bedoeling is dat vliegmaatschappijen hun slots voor vakantieverkeer op Schiphol teruggeven aan de slotcoördinator en zodoende ruimte maken voor *zakelijk* vliegverkeer op Schiphol ('selectiviteitsbeleid'). De Tweede Kamer heeft dat als voorwaarde gesteld. De minister heeft daartoe een zgn. '*verkeersverdelingsregel*' gemaakt. Deze is na veel soebatten

geaccordeerd door de EU (die wil juist vrije marktwerking). De rol en mogelijkheden van de slotcoördinator in deze lijken echter beperkt (zie punt 2).

De eventuele openstelling van vliegveld Lelystad als overloopvluchthaven van Schiphol is opnieuw uitgesteld. Volgens de Hoofdlijnenbrief (juni 2022) moet de luchthaven beschikken over een stikstofvergunning in de zin van de Wet natuurbescherming en de laagvliegroutes moeten worden opgelost. Deze zaken nemen tijd, en besluitvorming kan daardoor niet voor medio 2024 plaatsvinden.

8. Natuurbeschermingswet: natuurvergunning Schiphol/Lelystad Airport stikstofproblematiek

Het vergunningstelsel ingevolge de Wet natuurbescherming is het instrumentarium om activiteiten te reguleren die leiden tot stikstofdepositie in met name natuurgebieden. Bevoegd gezag is in dit geval het ministerie van LNV.

In 2019 bleek dat Schiphol nog niet over een natuurvergunning te beschikken. Schiphol heeft daarom een vergunningaanvraag gedaan voor de grondoperatie. Die grondoperatie ziet onder andere op de stikstof die bij vliegtuigen vrijkomt vanaf het moment van landen of tot het moment van opstijgen, alsmede bij het taxiën en parkeren aan de gate. Dit hoort, net als alle voertuigen op het platform (en bijvoorbeeld de verwarming van alle gebouwen), bij de Omgevingsvergunning van de luchthaven zelf. De stikstofuitstoot vanaf het moment van opstijgen hoort dus niet bij de grondoperatie, maar bij de vluchtbewegingen zoals vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit (zie punt 4).

Het één is ondenkbaar zonder het ander en beiden leiden tot stikstofdepositie. Hierdoor zijn de procedures voor de natuurvergunning en die voor het LVB met elkaar verweven.

De vergunningaanvraag met alle bijkomende rapporten is een verantwoordelijkheid van Schiphol. Het afgeven van een natuurvergunning vergt beoordeling van complexe vraagstukken, waaronder de emissie en depositie van stikstof die de te vergunningen activiteit met zich zal meebrengen. Dit vereist allerlei cijfermatige informatie om tot besluitvorming te komen.

Inhoudelijk valt over de aanvraag en de ontwerpvergunning het nodige op te merken. Zo ontbreekt een nieuwe Aerijs-berekening. Verder springt de ruimhartige wijze waarop de historische rechten zijn berekend in het oog. Deze historische rechten zijn bepalend voor stikstofruimte die beschikbaar is voor groeiscenario's

Het vergunningstelsel als zodanig is gericht op bescherming van natuurgebieden. Uit onze regio konden daardoor Nieuwkoop en Noordwijk, gemeenten met N2000-gebieden binnen hun grenzen, zich als belanghebbend met zienswijzen in deze procedure mengen.

In de Hoofdlijnenbrief Schiphol (24 juni 2022) is aangegeven dat ook met het maximaal aantal van 440.000 vliegbewegingen per jaar, een restopgave bestaat met betrekking tot stikstof. Schiphol moet definitieve berekeningen voor de stikstofdepositie gaan maken, en op grond daarvan gaan bezien welke aanvullende maatregelen nodig zijn om deposities terug te dringen, ten behoeve van de vergunningaanvraag door het bedrijf.

Terwijl de Schiphol Group nog in de weer is met het maken van berekeningen, duiken bij voortduring berichten op over aankoop van stikstofrechten van agrarische bedrijven om extern te kunnen salderen. Dat de rijksoverheid dit zou doen werd november dit jaar expliciet ontkend minister Van der Wal voor Natuur en Stikstof. Zij stelde dat bedrijven zelf verantwoordelijk zijn voor 'mitigerende maatregelen', als die nodig zijn om een natuurvergunning te kunnen verkrijgen. Inmiddels duiken berichten op dat de Schiphol Group in Gelderland stikstofrechten van bedrijven opkoopt om de vergunning voor Lelystad Airport rond te krijgen.

9. Programma Hinderreductie Schiphol ***verminderen geluidhinder***

Ten opzichte van de update van 19 april 2022 zijn er geen actualiteiten te melden.

Schiphol heeft in maart 2020 het Programma Hinderbeperking gepubliceerd. De bedoeling van dit pakket aan maatregelen is om de komende jaren te komen tot enige vermindering van de geluidhinder. Enkele belangrijke maatregelen zorgen *overal* voor hinderbeperking: uitfaseren van lawaaiige toestellen, hoger aanvliegen en meer in glijvlucht landen. De uitvoerbaarheid van deze maatregelen is in belangrijke mate afhankelijk van de drukte in het luchtruim.

In het pakket zitten ook maatregelen die leiden tot een geringe *verschuiving* van de hinder. De meeste van dit type maatregelen leiden tot minder gebruiken van de Aalsmeerbaan en Zwanenburgbaan, maar tot intensiever gebruik van de Kaagbaan.

Momenteel lopen al onderzoeken die zich richten op hinderbeperking door de nachtvluchten naar de Zwanenburgbaan zuidzijde en starts vanaf de Aalsmeerbaan.

De gezamenlijke gemeenten en provincies (de BRS) en andere stakeholders hebben brieven met opmerkingen naar Schiphol gestuurd. Standpunt van de BRS is dat niemand er op achteruit mag gaan, of dat compensatie wordt geboden.

Schiphol heeft circa 1000 reacties ontvangen en inmiddels verwerkt in het definitieve Programma Hinderreductie. Er zijn 16 acties toegevoegd aan het programma, dat vervolgens aan de minister is aangeboden. De acties die onze regio raken en de voortgang daarop kunnen worden gevolgd via <https://minderhinderschiphol.nl/maatregelen-per-gebied/kaagbaan-buiten/>.

Momenteel worden het ambitieniveau van het programma en de wijze waarop de consultatie heeft plaatsgevonden door IenW getoetst. De resultaten daarvan zullen door het ministerie zowel binnen de bestuurlijke als de maatschappelijke kolom (zie punt 1) worden gedeeld en besproken.

10. Luchtvaart en CO₂ ***klimaat***

Ten opzichte van de update van 19 april 2022 zijn er geen actualiteiten te melden.

De Luchtvaart valt niet onder het klimaatakkoord (evenals de zeescheepvaart). Toch wil de sector een bijdrage leveren aan de klimaatdoelen en heeft daartoe een plan opgesteld voor een Nederlandse bijdrage. Het *Ontwerp akkoord van de luchtvaartsector voor klimaat* noemt de volgende doelen: 2% CO₂ reductie per jaar; CO₂ neutrale groei vanaf 2020, 50% reductie in 2050 ten opzichte van 2005 (onder voorbehoud van consensus in ICAO-verband), gebruik hernieuwbare brandstof 14% in 2030, Zero-emissie grond-operatie in 2030.

Het sectorakkoord is overigens weinig concreet; niet wordt aangegeven hoe e.e.a. gerealiseerd gaat worden en door wie (welke vliegmaatschappijen). Het kabinet zet voorlopig in op prijsbeleid (tickettax 7,50 euro per 1 januari 2021). Een tickettax in EU verband is niet op korte termijn te verwachten.

11. Luchtvaart en (ultra)fijn stof ***volksgezondheid***

Het RIVM heeft een meerjarig onderzoek verricht naar de gezondheidseffecten van ultrafijnstof rond Schiphol. Het programma richt zich op de omwonenden in 31 gemeenten rondom de luchthaven Schiphol. In 2019 is het deelonderzoek naar de korte termijn effecten gepubliceerd. Op 20 juni 2022 is de eindrapportage van het onderzoek gepubliceerd.

Uit het onderzoek blijkt dat blootstelling aan ultrafijnstof van vliegtuigen rond Schiphol mogelijk ('indicatief bewijs') kan leiden tot nadelige effecten op het hart- en vaatstelsel en de ontwikkeling van het ongeboren kind. Er zijn geen aanwijzingen dat langdurige blootstelling aan ultrafijnstof de oorzaak is

van aandoeningen aan de luchtwegen. Wel kunnen bestaande aandoeningen door korte blootstelling tijdelijk verergeren. Er is nog onvoldoende bewijs voor effecten op het zenuwstelsel en de stofwisseling (diabetes). Voor effecten op de totale sterfte zijn geen aanwijzingen. Vooruitlopend op deze eindrapportage had het RIVM al bekend gemaakt dat het onderzoek heeft geleid tot nieuwe inzichten en is het model verfijnd waarmee het RIVM de hoeveelheid ultrafijnstof van vliegtuigen in de omgeving van Schiphol berekent. Door deze verfijning worden de berekende niveaus van ultrafijnstof van vliegtuigen in de omgeving van Schiphol thans ongeveer dertig procent lager dan eerder berekend.

12. Aanvullingsregeling geluid t.b.v. de Omgevingswet cumulatieregeling en woningbouw

Ten opzichte van de update van 19 april 2022 zijn er geen actualiteiten te melden.

Het Rijk is voornemens om tegelijk met de invoering van de Omgevingswet de rekenregel voor het gecumuleerde geluid van diverse geluidbronnen aan te scherpen. Insteek is het veel zwaarder meewegen van luchtvaartgeluid, met als gevolg een slechtere classificering van het gecumuleerde geluid. Ook gelden de regels voor een groter gebied dan de huidige LIB 4 en 5 contour. De cumulatieregeling is in feite een onderkenning van de hinderbeleving van luchtvaartgeluid, maar leidt niet tot normstelling of tot een beschermingsregime voor bestaande bouw en nieuwbouw/transformatie.

Bij nieuwbouw brengt de regeling een zwaardere motiveringsplicht met zich mee. Dit mechanisme in combinatie met de slechtere classificering van het woonklimaat verhoogt de druk op de uitvoerbaarheid van de woningbouwopgave waar de regio voor staat.

Vanwege de doorwerking op de woningbouwopgave is een koppeling aangebracht tussen inzet vanuit de Schipholproblematiek sec (verzorgd door de ODWH) en de inzet van de regio op de woningbouwopgave (verzorgd door Holland Rijnland).

In BRS-verband is een lopend overleg met het Rijk over de voorgestelde regeling. De BRS – en daarmee ook de gemeenten in deze regio – stelt dat de nieuwe rekenregels voor het gecumuleerde geluid van tafel moeten en dat in plaats daarvan gezamenlijk een goed beschermingsregime moet worden uitgewerkt. In afwachting van de komst van een dergelijk regime moeten geen extra belemmeringen voor ruimtelijke ontwikkelingen worden opgeworpen.

De staatssecretaris van I&W heeft dienaangaande in zijn voortgangsbericht aan de Tweede Kamer van december 2021, voor de korte termijn voorgesteld om de angel uit de voorgenomen cumulatieregeling te halen door de bestaande cumulatieregeling tijdelijk van toepassing te verklaren. Maar uitstel is geen afstel. Het door de BRS eerder over deze rekenregel geformuleerde standpunt is daardoor nog steeds actueel.

13. NOVEX Schipholregio totaalaanpak

Zoals bij de inleiding reeds aangegeven, is “Schiphol” niet één dossier, maar een verzameling van dossiers. Daarbij is een betere inpassing van luchtvaart in deze dichtbevolkte regio niet de enige opgave waarvoor de verschillende overheidslagen zich zien gesteld. Er zijn verschillende opgaven die in dit gebied moeten worden gerealiseerd. Tussen deze opgaven zit spanning. De realisatie van een aantal van die opgaven is aan het vastlopen waardoor problemen binnen dat invloedgebied zich aan het stapelen zijn. Om deze knoop te ontwarren, zullen de verschillende opgaven beter in samenhang moeten worden gebracht.

Medio dit jaar is besloten dit te doen aan de hand van een speciaal daarop gericht NOVEX-programma. In dat kader is het hele gebied binnen de 48 dB L_{den} geluidscontour van Schiphol (56 gemeenten in 4 provincies) aangewezen tot NOVEX-gebied. Dit is precies het gehele BRS-gebied. Met het oog op het vervolg is een "Bestuursovereenkomst intenties samenwerking NOVEX Schipholregio" opgesteld die op 10 oktober 2022 namens 5 betrokken ministeries en de partijen die zijn vertegenwoordigd in de BRS is ondertekend. Dit vanuit het besef dat nationale, regionale en lokale partijen zijn gebaat bij het gezamenlijk afstemmen en afwegen van keuzes in maatschappelijke opgaven, ieder vanuit de eigen verantwoordelijkheid en bevoegdheden, maar dit ook vanuit een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor leefbaarheid en veiligheid. In deze overeenkomst zijn daarom afspraken vastgelegd over de bestuurlijke samenwerking bij de aanpak van de belangrijkste opgaven waarvoor de regio zich ziet gesteld en het vinden van een nieuwe balans voor de leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio. Deze opgaven zijn:

- a. Klimaatverandering en daarmee samenhangend verduurzaming industrie en uitbreiding elektriciteitsnet;
- b. Lokaal verminderde kwaliteit van de leefomgeving en gezondheidseffecten door geluidsoverlast en luchtverontreiniging;
- c. Urgente en forse woningbouwopgave;
- d. Mobiliteit;
- e. Verbetering en instandhouding natuur;
- f. Internationale verbondenheid;
- g. Ruimtelijke ontwikkeling agrarische sector en het behouden van toekomstperspectief;
- h. Het watersysteem robuuster en gezonder maken.

Deze NOVEX benadering biedt daarmee een nieuw, vele facetten van de Schipholproblematiek omvattend kader en biedt met deze brede aanpak betere kansen om met de betrokken instanties tot een gedragen en uitvoerbare verbeteragenda te komen.

Ter uitwerking van het programma wordt momenteel een ambtelijke werkgroep-structuur opgetuigd met kwartiermakers, projectleiders, enz. Tegenover de expertise die vanuit de ministeries wordt ingebracht, moet expertise vanuit de BRS-deelnemers worden geplaatst. Binnen de BRS worden daartoe expertgroepen samengesteld voor de onderwerpen cumulatie, geluid, leefomgevingskwaliteit, luchtkwaliteit, participatie en governance, Ruimtelijke Ordening. Naast medewerkers van Provincie Zuid-Holland, zijn medewerkers van Omgevingsdienst Midden-Holland, Omgevingsdienst West-Holland, Holland Rijnland en van Hecht (GGD) naar voren geschoven om vanuit hun expertisegebied en kennis van de regio bij te dragen.

14. Wat is er aan achtergronddocumentatie?

De volgende websites zijn informatief wat betreft de verschillende Schipholdossiers. Op de website van de BRS zijn allerlei documenten (brieven, factsheets, position papers, zienswijzen) te vinden met betrekking tot bovenstaande Schiphol-dossiers.

https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Luchtvaart/Bestuurlijke_Regie_Schiphol

www.omgevingsraadschiphol.nl

<https://www.luchtvaartindetoeekomst.nl/>

<http://www.bezoekbas.nl/>

<https://www.lvnl.nl/omgeving/baangebruik>