



Stand van zaken Schipholdossier

aan: de raad van de gemeente Hillegom
datum:

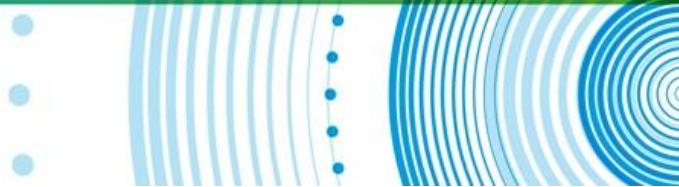
ons kenmerk: Z-24-355076
datum collegevergadering: 6 februari 2024
portefeuillehouder: Mevr. C.J. Hoekstra
behandelend ambtenaar: Marije van Hell
emailadres: M.vanHell@hltsamen.nl
telefoon: 14 0252
embargo:

Inhoud mededeling

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

Bijlagen:

1. Stand van zaken Schipholdossier januari 2024



Update Schipholdossier

Bestemd voor	Colleges van burgemeester en wethouders
Datum	22 januari 2024
Onderwerp	Stand van zaken Schipholdossier
van	O. van Helden/S. Dekker

Inleiding

Het vliegverkeer van en naar de Kaagbaan, de Aalsmeerbaan en in iets mindere mate de Zwanenburgbaan beïnvloeden het leefklimaat in en daarmee de ontwikkelmogelijkheden van de Duin- en Bollenstreek, de Leidse Regio, het Hollandse Plassengebied en 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. Val Kabinet Rutte IV
2. Kort nieuws tweede halfjaar 2023
3. Luchtruimherziening
4. Natuurvergunning Schiphol
5. Baanonderhoud 2024
6. NOVEX Schipholregio
7. Programma Hinderbeperking Schiphol
8. Aanvullingsregeling geluid t.b.v. de Omgevingswet
9. Wat is er aan achtergronddocumentatie?

1. Val Kabinet Rutte IV

Op 7 september 2023 heeft de procedurevergadering in de Tweede Kamer plaatsgevonden. Hierbij is een drietal onderwerpen controversieel verklaard, namelijk:

- de Natuurvergunningen voor Lelystad Airport en Schiphol;
- het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) voor Lelystad Airport en;
- de Luchtruimherziening.

Besluitvorming over in ontwikkeling zijnde beleid, in procedure zijnde besluiten en lopende trajecten omtrent deze onderwerpen zullen in tijd naar achteren worden geschoven. In de tussentijd worden de voorbereidende werkzaamheden ambtelijk voortgezet.

2. Kort nieuws tweede halfjaar 2023

a. Opschorting inwerkingtreding Experimenteerregeling

Op 14 november jl. heeft het Kabinet besloten de inwerkingtreding van de Experimenteerregeling (spoor 1) op te schorten. Dit als gevolg van de stellingname van de Europese Commissie over procedurevoorschriften in het cassatieberoep dat vliegmaatschappijen en brancheorganisaties tegen de uitspraak over deze regeling hebben ingesteld. Tegelijk maakte de minister melding van eerste stappen in de VS om bij wijze van tegenmaatregel de KLM het vliegen op bestemmingen in de VS te belemmeren.

Directe gevolgen voor regio: voortduren van het "anticiperend handhaven" en het niet goed ingeregeld zijn van de waardes van de handhaafpunten. Voorts biedt de Beleidsregel nadeelcompensatie overschrijding grenswaarden geluid Schiphol geen dekking voor de nu ontstane situatie.

De lopende Balanced Approach-procedure (spoor 2) is onderdeel van de procedure om het plafond omlaag bij te stellen. Deze is in september jl. bij de Europese Commissie ingediend en blijft, ondanks de opschorting van de Experimenteerregeling doorlopen. Ook blijft het einddoel, het ontwikkelen van een nieuw geluidsstelsel (spoor 3) in stand.

b. Internetconsultatie 'Wijziging Wet luchtvaart (omzetting CROS naar MRS)'

Deze wetwijziging vormt het sluitstuk van de veranderingen die naar aanleiding van de adviezen van Pieter van Geel in de overlegstructuur voor Schipholaangelegenheden zijn doorgevoerd. De MRS krijgt met het voorstel wettelijke borging. Het interbestuurlijk overleg via de BRS krijgt met het voorstel geen expliciete, maar impliciete borging.

Door de BRS is een zienswijze ingediend over deze wetwijziging. Hierin zijn de volgende aandachtspunten geformuleerd:

- scherpere overgangsregeling voor zittende bewonersvertegenwoordigers;
- periodieke evaluatie van het functioneren van het overlegorgaan;
- opnemen van een regeling in geval van beëindiging van de werkzaamheden van de MRS.

c. Internetconsultatie 'Regeling Lawaaiige vliegtuigen'

Namens de BRS is een zienswijze ingediend voor deze internetconsultatie. Deze reactie bevatte twee aandachtspunten, namelijk:

- een verzoek om de regeling zodanig op te rekken dat ook in de huidige slots marginaal conforme vliegtuigen worden geweerd;
- het uitspreken van steun aan het voornemen van de minister om bij de Europese Commissie aan te dringen op verdere aanscherping van de definitie voor marginaal conforme vliegtuigen.

Over deze reactie en andere reacties n.a.v. de internetconsultatie meldt de minister het volgende: "De reacties hebben niet geleid tot een wijziging of aanpassing van de regeling, maar zijn zeker van waarde voor toekomstig beleid ten aanzien van Schiphol."

Per saldo heeft de minister hiermee een 5 jaar oude motie half ingelost.

d. Lelystad Airport

Met het controversieel verklaren van zowel het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) en de natuurvergunning van Lelystad Airport is het besluit over het openstellen van Lelystad Airport tot nader inzien vooruitgeschoven. Het nieuwe kabinet zal hier een besluit over moeten nemen.

e. Luchthavenindelingsbesluit (LIB)

Het LIB bevat contouren met rechtstreekse ruimtelijke doorwerking op gebieden binnen onze regio. In het besluit wordt de omgeving van Schiphol ingedeeld in verschillende zones. Daarbinnen gelden verschillende regels met het oog op:

- vogelaantrekkende werking;
- hoogtes (o.a. windmolens, maar ook radar);
- bouwbeperkingen vanuit externe veiligheid en geluid.

Hierbij geldt dat hoe dichter bij de luchthaven, hoe 'strenger' de regels voor ruimtelijke ontwikkeling. De ruimtelijke beperkingen met het oog op gezondheid en veiligheid zijn niet meer in lijn met de huidige vliegoperatie op Schiphol. Verder moeten met het oog op goede toepassing van de regeling enkele gehanteerde begrippen nader worden afgestemd op de nu geldende RO-regelgeving.

Het Rijk werkt op deze punten aan een actualisatie van het besluit. Dat moet ervoor gaan zorgen dat landzijdige en luchtzijdige activiteiten op elkaar aansluiten. Deze actualisatie is een tussenstap richting een (meer fundamentele) wijziging van het beleid t.a.v. beperking(sgebieden) op basis van de punten die zijn benoemd in de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022.

Vanwege de ruimtelijke doorwerking zal wat betreft die meer fundamentele wijziging van het besluit aansluiting worden gezocht bij de Uitvoeringsagenda van de NOVEX Schipholregio (zie paragraaf 6).

De actualisatie van het LIB heeft vertraging opgelopen. De status is daarmee gelijk aan de voorgaande update van 18 juli 2023.

3. Luchtruimherziening

De Luchtruimherziening is controversieel verklaard. Op ambtelijk niveau wordt doorgewerkt aan het uitwerken van de Luchtruimherziening. Besluitvorming hierop zal daarentegen pas bij een nieuw kabinet plaats kunnen vinden. De status is daarmee gelijk aan de voorgaande update van 18 juli 2023.

4. Natuurvergunning Schiphol

Ondanks de controversieelverklaring, is door de minister voor Natuur en Stikstof op 26 september jl. een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming verleend aan de Royal Schiphol Group N.V. voor het project Exploitatie Luchthaven Schiphol.

Het verlenen van deze vergunning heeft de nodige aandacht getrokken en heeft geleid tot uiteenlopende reacties. Instemmende reacties van diegenen die vooral waarde hechten aan het feit dat het voor de Schipholoperatie een kader vanuit de insteek van natuurbescherming schept. Afkeurende reacties zijn er vooral van diegenen die menen dat op een andere wijze met de aanvraag van de Royal Schiphol Group N.V. is omgegaan dan bij andere partijen. De te beschermen belangen van het natura2000-gebied Nieuwkoopse plassen & De Haeck vormden voor de gemeenteraad van Nieuwkoop aanleiding om via een beroepsprocedure over de rechtmatigheid van deze vergunning een oordeel te laten vellen. Het beroepsschrift zal in de loop van 2024 worden behandeld.

5. Baanonderhoud 2024

In 2024 staat onder meer groot baanonderhoud van de Kaagbaan op de planning. Dit houdt in dat deze van 19 februari tot en met 25 april 2024 (volgens huidige planning) niet inzetbaar is. Het gevolg is dat gedurende deze periode, de vluchten worden afgehandeld op de secundaire banen. Waardes van de handhaafpunten bij secundaire banen zijn niet op dit verkeersvolume berekend. Dit is tot nu toe opgelost door het vaststellen van een tijdelijke verhoging van deze waardes. Hiertegen was vorig jaar veel maatschappelijke weerstand. Het knelt eens te meer vanwege opschorten Experimenteerregeling (moet rechtsbescherming gaan bieden bij overtreding van waardes bij deze handhaafpunten).

De Wet luchtvaart voorziet in een regeling dat de minister, indien ten gevolge van groot onderhoud van een baan het normale gebruik van een luchthaven ernstig wordt belemmerd, een in het luchthavenverkeerbesluit vastgelegde grenswaarde voor de geluidbelasting in een bepaald punt kan vervangen door een andere grenswaarde (artikel 8.23, lid 1). Naar aanleiding van Kamervragen heeft de minister verder aangegeven dat het tijdelijk beperken van de capaciteit tijdens de onderhoudswerkzaamheden op grond van internationaal recht juridisch niet mogelijk is. De luchtvaartmaatschappijen behouden hun recht om te vliegen, ongeacht of er wel of geen onderhoud plaatsvindt.

Naar aanleiding van alle reacties meldde de minister dat hij de mogelijkheden om te komen tot een andere systematiek waarbinnen het jaarlijkse groot baanonderhoud kan worden uitgevoerd, wil bezien in het licht van uitwerking van het normenstelsel voor de milieugebruiksruimte conform de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022. In het verlengde hiervan heeft Schiphol afgelopen jaar de Baanonderhoudstrategie 2017 herijkt aan de hand van onder meer de ervaringen van afgelopen jaren en opnieuw met de omgeving besproken. De bevindingen werken door in het voor 2024 ontworpen programma.

6. NOVEX Schipholregio

In juni 2022 kondigde Minister Harbers aan toe te willen werken naar een nieuwe balans tussen het belang van een internationale luchthaven voor Nederland en de kwaliteit van onze leefomgeving. Op 10 oktober 2022 ondertekenden vier provincies en 56 gemeenten in de Schipholregio samen met vier ministeries samenwerkingsafspraken over de wijze waarop zij met elkaar de schaarse ruimte rond Schiphol kunnen en willen inrichten. Rijk en regio werken hierin samen onder de noemer NOVEX Schipholregio.

Een jaar later, in juni 2023, presenteerden de gezamenlijke overheden hierin de eerste stap: het Ontwikkelperspectief NOVEX Schipholregio. De volgende stap is de uitwerking ervan naar een Uitvoeringsagenda. Deze agenda vertaalt het Ontwikkelperspectief naar een aanpak met 33 projecten met concrete maatregelen op korte, middellange en lange termijn.

Tijdens de BRS-Bestuurlijk van 7 december jl. zijn het Ontwikkelperspectief en de Uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio vastgesteld.

Holland Rijnland werkt voor het Zuid-Hollands deel van de regio aan een Regionale Investeringsagenda (RIA). Deze RIA en Uitvoeringsagenda NOVEX Schiphol moeten goed op elkaar inhaken. Eén en ander leidt tot intensivering samenwerking ODWH en Holland Rijnland. Dit verkeert nog in een opstartfase en er wordt nog gepuzzeld aan hoe het lokaal aansluiten te organiseren.

7. Programma Hinderbeperking Schiphol

Deze tekst is ongewijzigd ten opzichte van het voorgaande voortgangsbericht van 18 juli 2023.

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:

- investeren in stillere vliegtuigen (vlootvernieuwing);
- overdag hoger aanvliegen;
- meer in glijvlucht landen;
- stiller maken van bestaande vliegtuigen met winglets;
- vaker toepassen nieuwe techniek in bochten startroutes (onderzoek).

De uitvoerbaarheid van de maatregelen is in belangrijke mate afhankelijk van de drukte van het luchtruim. Er zijn ook enkele maatregelen die zorgen voor een geringe verschuiving van de hinder. De meeste van dit type maatregelen leiden tot minder gebruik van de Aalsmeerbaan en de Zwanenburgbaan, maar tot intensiever gebruik van de Kaagbaan. Enkele van deze meer lokale maatregelen zijn:

- optimalisatie startroute bij Kudelstaart (onderzoek);
- korter achter elkaar naderen voor gelijke vliegtuigtypes (voordelig voor de Aalsmeerbaan);
- voorspelbaarheid vertrekkend vliegverkeer verbeteren.

8. Aanvullingsregeling geluid t.b.v. de Omgevingswet

Deze tekst is ongewijzigd ten opzichte van het voorgaande voortgangsbericht van 18 juli 2023.

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 cumulatierегeling 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 cumulatierегeling te halen door de bestaande cumulatierегeling 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.

9. Wat is er aan achtergronddocumentatie?

De volgende websites zijn informatief wat betreft de verschillende Schipholdossiers.

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

<https://maatschappelijkeraadschiphol.nl/>

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

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

www.platformparticipatie.nl/luchtruimherziening

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

<https://www.luchtvaartindetekomst.nl/schiphol/novex-regio-schiphol>