



Stand van zaken Schipholdossier juli 2025

aan: de raad van de gemeente Hillegom
datum:

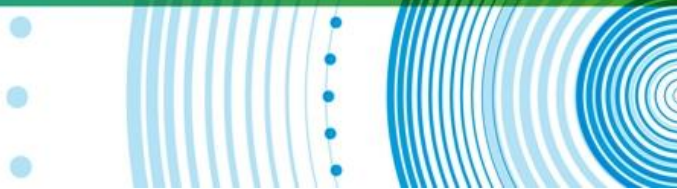
ons kenmerk: Z-25-459878
datum collegevergadering: 16 september 2025
portefeuillehouder: Mevr. C.J. Hoekstra
behandelend ambtenaar: Christine van Dijk
emailadres: c.vandijk@hltsamen.nl
embargo: ☐
programma: Leefomgeving

Het Schipholdossier is volop in beweging. In de raadsbrief worden de volgende punten behandeld:

1. Kabinet Schoof I gevallen
2. Kort nieuws eerste halfjaar 2025
3. Experimenteerregeling (spoor 1)
4. Balanced Approach procedure (spoor 2)
5. Stelselherziening (spoor 3)
6. Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol – maximumaantallen
7. Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol – algehele wijziging
8. Aanvullingsregeling geluid t.b.v. de Omgevingswet
9. Luchtruimherziening
10. NOVEX Schipholregio
11. Minder Hinder Schiphol programma
12. Verder lezen

Bijlagen:

1. Stand van zaken Schipholdossier juli 2025



Update Schipholdossier

Bestemd voor	Colleges van burgemeester en wethouders
Datum	17 juli 2025
Onderwerp	Stand van zaken Schipholdossier
Van	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 het beleid rondom Schiphol niet één dossier, maar een verzameling dossiers. De gezamenlijke belangen van de bij deze dossiers betrokken Schipholregio, gedefinieerd als de omringende 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. Kabinet Schoof I gevallen
2. Kort nieuws eerste halfjaar 2025
3. Experimenteerregeling (spoor 1)
4. Balanced Approach procedure (spoor 2)
5. Stelselherziening (spoor 3)
6. Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol – maximumaantallen
7. Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol – algehele wijziging
8. Aanvullingsregeling geluid t.b.v. de Omgevingswet
9. Luchtruimherziening
10. NOVEX Schipholregio
11. Minder Hinder Schiphol programma
12. Verder lezen

1. Kabinet Schoof I gevallen

Op 3 juni 2025 is het Kabinet Schoof I gevallen. Dezelfde dag nog heeft minister Madlener van Infrastructuur en Waterstaat zich teruggetrokken als minister. Minister Madlener is inmiddels vervangen door demissionair minister Robert Tieman van de BBB. Bij het schrijven van dit stand-van-zaken-bericht is onduidelijk welke lijn de demissionair minister in zijn periode wil gaan volgen en wat zijn standpunten zijn op het Schipholdossier.

Wel is bekend welke onderwerpen controversieel verklaard zijn en dus niet behandeld zullen worden door dit demissionaire kabinet. Dit betreft het verankeren van de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) in de Wet luchtvaart en enkele brieven rondom het verduurzamen van de luchtvaart en onderzoeken naar de luchtkwaliteit rondom Schiphol als gevolg van de luchtvaart. Alle overige trajecten, zoals het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) en de Luchtruimherziening (LRH) blijven doorlopen. Kanttekening daarbij is dat bij elke brief die naar de Tweede Kamer gaat, een onderwerp alsnog controversieel verklaard kan worden en dus niet langer behandeld zal worden.

2. Kort nieuws eerste halfjaar 2025

a. Natuurvergunning Schiphol – update

Tegen de, in september 2023, verleende natuurvergunning was beroep ingesteld door onder andere de gemeenteraad van Nieuwkoop en milieuorganisatie Mobilisation for the Environment (MOB). De zitting vond plaats op 19 november 2024 en richtte zich met name op de passende beoordeling die ten grondslag lag aan de vergunningverlening.

Uitspraak

De rechtbank heeft op 4 juni 2025 uitspraak gedaan in deze zaak. Hierin is besloten de natuurvergunning te vernietigen. Volgens de rechtbank is de vergunning niet “zorgvuldig voorbereid en voldoende gemotiveerd”. De onderbouwing van de stikstofcompensatie – onder andere via het opkopen van stikstofruimte van negen boerenbedrijven – voldoet niet aan het zogeheten additionaliteitsvereiste. Ook is onvoldoende onderzocht wat de gevolgen zijn van de toegenomen geluidsbelasting voor beschermde diersoorten.

De rechtbank deed ook uitspraak over een eerder ingediend handhavingsverzoek. Dat verzoek werd toen afgewezen, en de rechtbank vindt dat terecht: op het moment van het besluit had Schiphol een geldende natuurvergunning. Dat die vergunning nu is vernietigd, maakt het eerdere besluit niet onjuist.

Gevolgen

De gevolgen van deze uitspraak zijn op dit moment nog onduidelijk. De vergunning is vernietigd, maar dit betekent niet dat er per direct minder vluchten zullen plaatsvinden. Wel zal Schiphol een nieuwe vergunning moeten aanvragen, wat opnieuw een langdurig proces kan worden. Partijen hebben de mogelijkheid om, binnen zes weken na de uitspraak, in hoger beroep te gaan bij de Raad van State. Onder andere Schiphol en het Ministerie van LNVN hebben aangekondigd in hoger beroep te gaan.

Wat deze uitspraak precies betekent voor andere ontwikkelingen binnen het Schipholdossier – zoals bijvoorbeeld het Luchthavenverkeerbesluit – is op dit moment nog niet helder. Het is echter mogelijk dat de uitspraak leidt tot uitstel van nieuw beleid.

b. Moties in de cluster ZuidWest

In verschillende gemeenten in de cluster ZuidWest zijn in het afgelopen jaar moties aangenomen door de gemeenteraden die betrekking hebben op het Schipholdossier. Deze moties verzoeken de verschillende Colleges om gezamenlijk in regionaal, Holland Rijnland en BRS verband een bestuurlijke vuist te maken richting het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de minister te wijzen op zijn verantwoordelijkheid. De moties vormden aanleiding om, in januari 2025, vanuit de cluster ZuidWest een brief te sturen aan de minister waarin zijn aandacht wordt gevraagd voor de zorgen over de leefbaarheid van de regio.

Op 25 februari heeft de cluster reactie ontvangen van de toenmalig minister. Hierin erkent de minister dat omwonenden hinder kunnen ervaren en op dit moment onvoldoende rechtszekerheid hebben. Het Ministerie van IENW werkt aan herstel door wijzigingen van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB), de Luchtruimherziening (LRH) en een nieuw stelsel voor vliegtuiggeluid. Deze onderwerpen komen verderop in dit stand-van-zaken-bericht uitgebreid aan de orde.

c. Gezamenlijke brief Provincie Zuid-Holland en bestuurlijke clusters

Op 14 januari jl. heeft de provincie Zuid-Holland, gezamenlijk met de twee bestuurlijke clusters (Groene Hart en ZuidWest) een brief naar de toenmalig Minister van Infrastructuur en Waterstaat gestuurd. In deze brief worden zorgpunten aangedragen over het nieuwe handhavingssysteem dat bij de algehele wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (zie punt 7). Zorgen gaan over de individuele rechtsbescherming en handhaving, de effectieve geluidsbescherming, en de relatie tussen de grenswaarden van de handhaafpunten en de gezondheid. Verder worden vragen gesteld over het valideren van het Doc.29 rekenmodel met metingen, juist ook in Zuid-Holland waar dit niet of verminderd gebeurt. Ook wordt gevraagd om extra onderzoek naar alternatieve hinderindicatoren en mogelijkheden voor burgermeetnetwerken. Uiteindelijk wordt de minister uitgenodigd voor een werkbezoek aan de regio.

De antwoordbrief heeft enige tijd op zich laten wachten. Reden hiervoor was dat eerst een gesprek heeft moeten plaatsvinden tussen de minister en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) over het nieuwe handhavingssysteem. In de antwoordbrief geeft de minister aan dat in het nieuwe handhavingssysteem men van de huidige 35 naar 180 handhaafpunten gaat, waarmee de individuele rechtsbescherming significant wordt verbeterd. Over de gezondheidsaspecten wordt aangegeven dat deze terugkomen in het milieueffectrapport dat gepubliceerd wordt voor het LVB. Hierover is contact tussen IenW en RIVM. Over de validatie van het Doc.29 rekenmodel ziet de minister geen rol voor de provincie en gemeenten. Wel is interesse in burgermeetnetwerken. Onderzoek naar aanvullende hinderindicatoren wordt momenteel gedaan in het kader van het nieuwe stelsel voor vliegtuiggeluid. Het aanbod voor een werkbezoek aan de regio is geaccepteerd door de minister. Het organiseren van dit bezoek ligt stil tot er een nieuwe minister is.

3. Experimenteerregeling (spoor 1)

Deze tekst is ongewijzigd ten opzichte van het voortgangsbericht van 8 januari 2025.

In de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022 heeft het kabinet het streven uitgesproken om het anticiperend handhaven (eufemisme voor gedogen) te beëindigen, in combinatie met het voortzetten van het strikt preferentieel baangebruik. Op deze manier wordt de

rechtspositie van omwonenden hersteld. Dit betreft 'spoor 1' van de effectuering van het Hoofdlijnenbesluit Schiphol, om te komen tot een betere balans tussen Schiphol en haar leefomgeving. Het besluit dat dit moest regelen is bekend geworden als de 'Experimenteerregeling'. Op 14 november 2023 heeft het kabinet echter besloten dat 'spoor 1' van de effectuering van het Hoofdlijnenbesluit Schiphol, de inwerkingtreding dus van de Experimenteerregeling, zal worden opgeschort, in ieder geval totdat de Hoge Raad uitspraak heeft gedaan in de cassatieprocedure tussen KLM c.s./IATA e.a. en de Staat. Op 12 juli 2024 heeft de Hoge Raad geoordeeld dat het anticiperend handhaven niet mag worden beëindigd zonder een Europese procedure (Balanced Approach-procedure) te doorlopen. Dit betekent dat het anticiperend handhaven moet worden voortgezet totdat een wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) die dit gaat regelen in werking is getreden.

4. Balanced Approach procedure (spoor 2)

In de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022 werd ook aangekondigd dat het plafond voor het jaarlijkse aantal vliegbewegingen op Schiphol naar omlaag zal worden bijgesteld. Dit betreft spoor 2 waarlangs de vliegoperatie rond Schiphol in een betere balans met de omgeving moet worden gebracht. Op basis van Europese regelgeving moet daartoe een zogenoemde Balanced Approach-procedure worden doorlopen. In september 2023 is bij de Europese Commissie melding gemaakt van de geluidsdoelen die moeten worden gehaald en van de maatregelen om dat doel te bereiken. Vanuit de Europese Commissie werden over het voornemen kritische vragen gesteld en vanuit de VS werd gedreigd met retaliatie, waarop kabinet Rutte IV het maatregelenpakket heeft aangepast.

Het daarna aangetreden kabinet Schoof kreeg te maken met nieuwe kritische vragen van de Europese Commissie en met druk vanuit de sector. Dit heeft september 2024 geleid tot een aanpassing van het genotificeerde pakket maatregelen:

- stillere vliegtuigen in de nacht;
- een vermindering van het aantal nachtvluchten naar 27.000;
- gebruik van lawaaiige vliegtuigen wordt duurder;
- weren van lawaaiige vliegtuigen in de nacht;
- vlootvernieuwing;
- vermindering van totaal aantal vluchten naar een getal tussen de 475.000 en 485.000 vliegtuigbewegingen per jaar.

Het kabinet besloot in december 2024 niet het maatregelenpakket uit te breiden, maar om de realisatie van het uiteindelijke doel meer in tijd uit te smeren. In december 2024 is vervolgens een plafond van 478.000 vliegtuigbewegingen genotificeerd. Dit aantal maakt dat men in deze fase tot 15% vermindering van het aantal ernstig gehinderden in de gehele Schipholregio, t.o.v. 1 november 2024, komt. Dit is lager dan de eerder voorgestelde 17%. Na inwerkingtreding van de maatregelen volgt een monitoringsjaar (2026). Daarin wordt bekeken hoe de resterende 5% moet worden behaald.

Inmiddels de Europese Commissie een positief advies gegeven en heeft de minister het besluit genomen dit maatregelenpakket te implementeren. Daarmee is de Balanced Approach-procedure afgerond. Het maximumaantal vliegtuigbewegingen van 478.000 gedurende het jaar, waarvan 27.000 nachtvluchten, is op 7 mei 2025 vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit. De overige maatregelen uit de Balanced Approach worden in convenanten met Schiphol en KLM vastgelegd. Alle maatregelen moeten uiterlijk 1 november 2025 ingaan.

5. Nieuw stelsel vliegtuiggeluid (spoor 3)

In de Luchtvaartnota 2020-2050 is opgenomen dat het Rijk zich ten doel stelt om de negatieve gezondheidseffecten door de luchtvaart te verminderen. Hierbij gaat het onder andere over de geluidbelasting van de luchtvaart. Er is in de Luchtvaartnota hiertoe een stelsel van normen en maatregelen aangekondigd dat gezamenlijk de hinder rond de luchthavens aantoonbaar vermindert en goed aansluit bij de ervaren hinder van de omwonenden.

In aansluiting hierop heeft het kabinet Rutte IV in diens Hoofdlijnenbrief Schiphol (juni 2022) aangegeven normstelling te willen ontwikkelen om te kunnen sturen op de vermindering van negatieve externe effecten van de luchtvaart. In de uitwerking is er voor gekozen te werken aan een nieuw stelsel voor de regulering van vliegtuiggeluid en daarnaast ook aan CO₂ en emissies.

Het voornemen is dat nieuwe stelsel voor de regulering van vliegtuiggeluid op zijn vroegst in 2028 in werking te laten treden. Het onderwerp is heel specialistisch, maar cruciaal voor het inhoud geven aan het streven om de leefomgevingskwaliteit te verbeteren. Nieuwe inzichten noodzaken tot herziening van het bestaande stelsel. Zo zijn de huidige stelsels opgesteld in tijden van (automatische) groei van de luchtvaartsector, en daarmee niet ingericht op het sturen door de Rijksoverheid op reductie van geluidbelasting en hinder.

Ambtelijk is de ODWH aangehaakt op de ontwikkeling van het nieuwe stelsel, als lid van de nationale klankbordgroep met alle betrokken stakeholders.

6. Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol - Maximaantallen

In het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) wordt vrijwel alles vastgelegd dat met vliegen rondom de luchthaven te maken heeft, zoals een plafond voor het aantal vliegtuigbewegingen (waaronder nachtvluchten), de vliegroutes, handhaafpunten en grenswaarden, alsmede enkele milieunormen om de gevolgen van de vliegoperatie voor omwonenden te verminderen.

Uit de Balanced Approach-procedure kwam een maximaantal vliegtuigbewegingen van 478.000 op jaarbasis, waarvan 27.000 nachtvluchten. Deze maximaantallen zijn op 7 mei 2025 vastgelegd in een versneld LVB. Dit was noodzakelijk om op tijd te zijn voor de internationale slotverdeling en de aantallen per 1 november 2025 in werking te laten treden.

Verschillende partijen, waaronder gemeenten, bewonersorganisaties en sector, hebben beroep aangetekend tegen het besluit. Verder is een voorlopige voorziening aangevraagd door de sectorpartijen. Dit betekent dat in afwachting van het beroep, de gedoogde 500.000 vliegtuigbewegingen toegestaan blijven. De rechter doet op 24 juli a.s. uitspraak in deze zaak.

De Balanced Approach-maatregelen, waaronder deze maximaantallen, leiden tot een reductie van 15% ernstig gehinderden binnen de 48 L_{den}-contour en 15% minder slaapverstoorden binnen de 48 L_{night}-contour. Dit zou per 1 november 2025 in moeten gaan en wordt dan gemonitord. Peildatum voor monitoring is 1 november 2024.

Om het geluidsdoel van -20% ernstig gehinderden te behalen, moet dus er dus nog 5% bijkomen. Met de publicatie van het LVB, is ook aangekondigd dat per 1 november 2025, autonome vlootvernieuwing meegerekend zal worden in het behalen van de nog benodigde

5% reductie in het aantal ernstig gehinderden. Wanneer de maatregelen onvoldoende geluidswinst opleveren, zal worden gekeken naar andere hinderreducerende maatregelen.

7. Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol – algehele wijziging

Op 20 maart 2024 heeft de rechter uitspraak gedaan in de rechtszaak die de Stichting Recht op Bescherming tegen Vlieghinder (RBV) had aangespannen tegen de Staat der Nederlanden. RBV wordt gedeeltelijk in het gelijk gesteld. In het vonnis wordt de vinger gelegd op een aantal fundamentele gebreken aan de door de Staat in het Schipholdossier gemaakte afweging van belangen. Ook wordt de Staat aangesproken op het ontbreken van effectieve rechtsbescherming voor omwonenden.

Er wordt momenteel door het ministerie in een hoog tempo toegewerkt naar een algehele wijziging van het LVB om invulling te geven aan het RBV-vonnis. Eén van de speerpunten is het opheffen van de geconstateerde gebreken aan de rechtsbescherming. In dat kader wordt gewerkt aan een nieuwe opzet van het systeem met handhaafpunten. De locaties van de handhaafpunten liggen nu in principe vast. Gekozen is voor het zgn. woonkernen-model, waarbij handhaafpunten in woonkernen gelegen worden. Men stelt voor om van de huidige 35 handhaafpunten (25 voor de nacht) naar ca. 180 (82 voor de nacht) handhaafpunten te gaan. Momenteel wordt gewerkt aan het bepalen van de grenswaarden voor de handhaafpunten. Deze worden na het zomerreces verwacht. Wanneer het nieuwe systeem van handhaafpunten wettelijk ingaat, zal ook de huidige gedoogsituatie (het 'anticiperend handhaven') worden beëindigd.

Momenteel wordt gewerkt aan de benodigde milieueffectrapportage (MER) voor het LVB. De planning is dat deze na de zomer afgerond wordt en de Commissie-MER hierna met een advies komt. De kanttekening hierbij is dat onduidelijk is welke gevolgen de vernietiging van de Natuurvergunning van Schiphol mogelijk heeft op dit proces. Dit heeft ermee te maken dat de passende beoordeling die is afgekeurd door de rechter in de Natuurvergunning, ook ten grondslag ligt van de MER. Mogelijk volgt hier dus vertraging. Als dit niet het geval is, is de planning dat de internetconsultatie voor de algehele wijziging van het LVB in het najaar 2025 plaats zal vinden.

Bij de publicatie van het versneld LVB met de aantallen op 7 mei 2025, is voor de luchtvaartsector het perspectief van groei aangekondigd. Nadat het geluidsdoel van 20% behaald is, zou alle 'extra' vrijgekomen geluidruimte 50/50 verdeeld worden tussen de sector en de omgeving. De maximumaantallen vliegtuigbewegingen worden hiermee weer losgelaten en er wordt gestuurd op geluidsnormen en -contouren. Dit laatste is ook een doel van het nieuwe geluidsstelsel (spoor 3) waar ambtelijk aan gewerkt wordt momenteel. Hiervoor heeft het Ministerie een zgn. roadmap gepubliceerd waarin de verschillende ontwikkelingen tot 2028 in een tijdlijn gezet zijn.

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

Het Rijk was 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. IPO, VNG en BRS die wat betreft deze problematiek gezamenlijk optrekken, hebben over de voorgestelde regeling een lopend overleg met het Rijk.

Dat overleg heeft ertoe geleid dat pas op de plaats wordt gemaakt met invoering van die aangescherpte rekenregel en is de betrokken partijen ruimte gegeven om een betere regeling uit te werken. Hiervoor wordt momenteel onderzoek gedaan door het RIVM naar verschillende methodieken van cumulatie van geluid. Resultaten van het onderzoek worden in het najaar verwacht.

9. Luchtruimherziening

Op vrijdag 21 februari heeft het Ministerie van IenW het Schetsontwerp van de Luchtruimherziening en het Startdocument Hoger Naderen gepubliceerd. De grootste ontwikkeling was dat er tóch geen vierde aanvliegroute komt. Verder zijn er maatregelen die gericht zijn op het ontlasten van de secundaire banen door meer luchtverkeer via de primaire banen af te wikkelen. Voor cluster ZuidWest is de verschuiving van het aanliegpunt RIVER richting de Noordzee een andere grote ontwikkeling. Dit heeft als gevolg dat het aankomend vliegverkeer langer over de Noordzee kan vliegen, voordat het richting de Kaagbaan zal vliegen. Ook zorgt deze verplaatsing ervoor dat vertrekkend vliegverkeer van Rotterdam The Hague Airport niet meer in conflict komt met aankomend vliegverkeer op Schiphol. De verwachting is dat dit inprikken tussen Katwijk en Noordwijk zal zijn en er daar een significante toename van het vliegverkeer gaat plaatsvinden. De Haagse en Leidse regio's zouden hierdoor ontlast worden. Er is veel onzekerheid over de precieze uitwerking en effecten van deze veranderingen. Dit heeft ermee te maken dat het vectoren (en daarmee het precieze vliegen) afhankelijk is van de instructies van de luchtverkeersleiding.

In maart/april hebben verschillende bestuurlijke informatiesessies plaatsgevonden waar het Ministerie van IenW een toelichting heeft gegeven op de beoogde ontwikkelingen en konden bestuurders vragen stellen en hun zorgen delen.

Inmiddels is, door het Ministerie van IenW, een uitvraag gedaan bij alle provincies, waaronder de provincie Zuid-Holland voor het opstellen van een gebiedsadvies. Hierin kunnen provincies input leveren waar mogelijke knelpunten ontstaan als het luchtruim anders ingedeeld wordt. Denk hierbij bijvoorbeeld aan woningbouw of natuurgebieden. Dit proces zal gedurende de zomer lopen. Vanuit de regio is over de Luchtruimherziening contact tussen provincie (ambtelijk en bestuurlijk), gemeenten (bestuurlijk), ODWH (ambtelijk) en Holland Rijnland (ambtelijk) om alle input te leveren voor het gebiedsadvies.

Het Schetsontwerp wordt met de gebiedsadviezen en advies van de externe commissie in het najaar, verwerkt -met meerdere aanvullende onderzoeken door IenW - tot een Voorlopig Ontwerp (VO). Dit VO zal voorgelegd worden aan Eerste Kamer, Tweede Kamer, Raad van State en is daarmee een besluitvormend document. Het is in deze fase van het schetsontwerp dat er nog adviezen meegenomen kunnen worden.

10. 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 2023. zijn het Ontwikkelperspectief en de Uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio vastgesteld.

Er is langere tijd gepuzzeld aan de uitvoering van verschillende projecten op de Uitvoeringsagenda. De uitdaging was dat veel projecten vooral wetgevingstrajecten waren en daarmee een langer tijdspad hebben dan andere. Enkele projecten zijn inmiddels afgerond, waaronder het opheffen van de reservering van de Parallele Kaagbaan en het isolatieprogramma. Veel andere trajecten lopen door, en er wordt ambtelijk voortdurend aan doorgewerkt. Een enkel project is stopgezet. Tijdens de BRS-Bestuurlijk van 9 juli jl. is afgesproken elk kwartaal met een update te komen op de verschillende trajecten.

Op 2 juni jl. hebben het Rijk en de Provincie Zuid-Holland het Ruimtelijk Arrangement ondertekend. Hierin zijn de land- en luchtzijdige kant van Schiphol concreet opgenomen. Specifiek hebben Rijk en provincie afgesproken dat bij een voorgenomen wijziging van het Luchthavenindulingsbesluit (LIB) van Schiphol het kan voorkomen dat nieuwe gevolgen ontstaan voor geplande woningbouwlocaties in Zuid-Holland. Indien deze nieuwe gevolgen zich aandienen is de werkwijze dat de gevolgen hiervan zowel voor het luchtzijdige als voor de woningbouwlocaties in beeld gebracht worden in NOVEX regio Schiphol en op die manier onderdeel gemaakt worden van de besluitvorming. Inzet is dat het LIB en geplande woningbouw in samenhang worden afgewogen.

11.Minder Hinder Schiphol

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 maatregelen zorgen overal voor hinderbeperking:

- vaste naderingsroutes Zwanenburgbaan zuid 's nachts (in onderzoek);
- verbeteren planning en strategie baanonderhoud en werkzaamheden (evaluatie);
- vaste naderingsroutes overdag (in onderzoek);
- verbod op lawaaiige vliegtuigen (evaluatie);
- investeren in stillere vliegtuigen (implementatie);
- strenger ontmoedigingsbeleid bepaalde vliegtuigtypes (implementatie);
- overdag hoger aanvliegen (in onderzoek);
- vaker toepassen nieuwe techniek in bochten startroutes (in onderzoek);
- stiller maken van bestaande vliegtuigen met winglets (implementatie).

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:

- korter achter elkaar naderen voor gelijke vliegtuigtypes (in onderzoek);

- efficiënter afstand houden voor landende vliegtuigen (evaluatie);
- op tijd gebaseerd afstand houden bij landingen (evaluatie);
- vliegtuigen mogen niet té vroeg vertrekken richting Schiphol (evaluatie);
- richttijd en -positie voor binnenvliegen Nederlands luchtruim (in onderzoek);
- verbeteren voorspelbaarheid vertrekkend vliegverkeer (in ontwerp).

12. Verder lezen

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.lvn.nl/omgeving/baangebruik>

<https://www.platformparticipatie.nl/luchtruimherziening>

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

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