



Stand van zaken Schipholdossier februari 2025

aan: de raad van de gemeente Hillegom
datum:

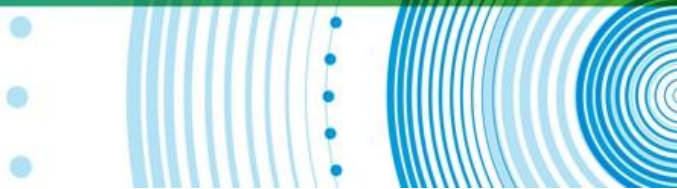
ons kenmerk: Z-25-423421
datum collegevergadering: 11 maart 2025
portefeuillehouder: Mevr. C.J. Hoekstra
behandelend ambtenaar: Christine van Dijk
emailadres: c.vandijk@hltsamen.nl
telefoon: 14 0252
embargo: ☐
programma: Leefomgeving

Inhoud mededeling

Het Schipholdossier is volop in beweging. In de bijgevoegde bijlage, opgesteld door de Omgevingsdienst West-Holland, treft u een weergave van de belangrijkste ontwikkelingen in het Schipholdossier.

Bijlagen:

1. Stand van zaken Schipholdossier februari 2025



Update Schipholdossier

Bestemd voor	Colleges van burgemeester en wethouders
Datum	20 februari 2025
Onderwerp	Stand van zaken Schipholdossier
van	S. Dekker/ O. van Helden

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. Nieuw Kabinet Schoof I
2. Kort nieuws tweede halfjaar 2024
3. Uitspraak rechtszaak RBV tegen de Staat
4. Experimenteerregeling (spoor 1)
5. Balanced Approach procedure (spoor 2)
6. Stelselherziening (spoor 3)
7. Luchthavenverkeersbesluit (LVB) Schiphol
8. Aanvullingsregeling geluid t.b.v. de Omgevingswet
9. Luchtruimherziening
10. NOVEX Schipholregio
11. Vooruitblik op 2025
12. Minder Hinder Schiphol programma
13. Verder lezen

1. Nieuw Kabinet Schoof I

Op 2 juli 2024 is het nieuwe kabinet (Schoof I) geïnstalleerd. De nieuwe minister van Infrastructuur en Waterstaat is Barry Madlener van de PVV. In het regeerakkoord van 13 september is het volgende opgenomen over de luchtvaart:

De inzet voor de luchtvaart is gericht op het op orde brengen van de rechtsbescherming van omwonenden (geluidsbelasting) en de regelgeving met behoud van de netwerkkwaliteit van Schiphol. We zijn trots op Schiphol en de verbindingen met de rest van wereld. Doorgroei van Schiphol is op lange termijn mogelijk met stillere en schonere vliegtuigen.

Er wordt momenteel gewerkt aan het vernieuwen van de Luchthavenverkeersbesluit (LVB) als eerste stap voor het in orde brengen van de rechtsbescherming van de omwonenden. Verder wordt ambtelijk gewerkt aan al lopende ontwikkelingen.

2. Kort nieuws tweede halfjaar 2024

a. Natuurvergunning Schiphol – update

In de update van 22 januari 2024, is het beroep van de gemeenteraad van Nieuwkoop over de rechtmatigheid van de verleende Natuurvergunning aangekondigd. Het beroepschrift is op 19 november 2024 behandeld. De rechtbank had eerst laten weten dat het onderzoek in de zaak op 3 december was gesloten en dat er naar wordt gestreefd om binnen zes weken uitspraak te doen. Dit heeft later een wending gekregen vanwege een rechtspraakwijziging voor de lopende beroepsprocedures over de natuurvergunning die kort daarna plaatsvond. Deze wijziging vormde voor de rechtbank aanleiding om het onderzoek te heropenen en de betrokken partijen een termijn te stellen tot en met 28 januari 2025 om hun visie te geven op de consequenties van deze wijziging op de aangespannen procedure.

b. Quickscan Primaire banen Schiphol

De afgelopen anderhalf jaar is door diverse partijen in Zuid- en Noord-Holland, die betrokken zijn bij de hinderproblematiek rondom de primaire banen van Schiphol, samengewerkt om een quickscan uit te laten voeren. Doel van de quickscan was om de geluidhinderproblematiek in de regio's onder de primaire banen (Kaag- en Polderbaan) en mogelijke oplossingsrichtingen in kaart te brengen. In samenwerking met verschillende bewonersorganisaties zijn 13 aandachtspunten ten aanzien van geluidhinderbeleving en 20 mogelijke oplossingsrichtingen geïdentificeerd die de hinderbeleving kunnen verminderen in de gebieden onder de primaire banen.

Deze quickscan is op 1 oktober 2024 opgeleverd. Resultaten van het onderzoek zullen als bouwstenen in de gesprekken over (lopende) trajecten met verschillende stakeholders op het Schipholdossier worden gebruikt.

c. Moties in de cluster ZuidWest

In de gemeenten Leiden, Teylingen, Oegstgeest en Kaag en Braassem zijn in het afgelopen halfjaar 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. Specifiek gaat het om het creëren van individuele rechtsbescherming (zoals geëist door de rechter in de RBV-zaak), o.a. door het opstellen van een fijnmazig netwerk van handhaaf- en meetpunten met juiste grenswaarden. Ook wordt gevraagd dat Colleges zich inzetten om de hinder van de bewoners te verminderen, door zich in te zetten

voor maatregelen als het afschaffen van nachtvluchten en het weren van lawaaiige vliegtuigen. De moties vormden aanleiding om vanuit cluster ZuidWest brief te sturen aan de minister waarin zijn aandacht wordt gevraagd voor de zorgen over de leefbaarheid van de regio. De 4 moties waren als bijlagen bijgevoegd.

3. Uitspraak rechtszaak RBV tegen de Staat

Op 20 maart 2024 heeft de rechter uitspraak gedaan in de rechtszaak die de Stichting Recht op Bescherming tegen Vlieg hinder (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. Ingevolge de uitspraak krijgt het Rijk een jaar de tijd om één en ander te repareren.

Het ministerie heeft beroep tegen de uitspraak aangetekend. Niet zozeer tegen het gegeven oordeel over het handelen van de staat, als wel tegen het opgelegde tijdsplan waarbinnen aan de uitspraak uitvoering moet worden gegeven. Door het beroep staan echter alle onderdelen van de uitspraak open voor herbeoordeling. Het ministerie heeft ook een schorsingsverzoek ingediend. Dit houdt in dat men heeft gevraagd de uitvoering van het vonnis te schorsen totdat het gerechtshof in beroep uitspraak heeft gedaan.

Op 12 december 2024 vond de zitting over het schorsingsverzoek van de Staat plaats. Ook werden tijdens deze zitting de toelatingsverzoeken van KLM c.s., de luchthaven Schiphol en IATA behandeld om zich als partij in de RBV-zaak te mogen voegen. In principe volgt zes weken later de beslissing over deze verzoeken.

Hoewel deze procedures nog lopen, werpt de uitspraak van het gerechtshof zijn schaduw vooruit. Het verbeteren van de rechtsbescherming krijgt hogere prioriteit en ook het moeten toewerken naar een "fair balance" komt in steeds meer documenten terug. Echter, de ontwikkelingen rond de Balanced Approach-procedure (zie 5) duiden er op dat het huidige kabinet het invulling geven aan deze verplichting in tijd wil uitsmeren. De zorgen die hieromtrent bestaan, worden zichtbaar in de verschillende moties die in de regio door gemeenteraden zijn aangenomen.

4. Experimenteerregeling (spoor 1)

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.

5. 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.

Eén en ander maakte dat het inmiddels demissionaire kabinet ervoor koos het maatregelenpakket in fases door te voeren en de reductie van het totaal aantal vliegtuigbewegingen handelsverkeer te beperken tot 460.000 - 470.000. Deze pijnlijke bijstelling van ambities leverde opnieuw tal van reacties op.

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.

Dit pakket maatregelen moet per 1 november 2025 ingaan en zou 17% minder ernstig gehinderden gedurende het etmaal opleveren en 15% minder woningen met een geluidbelasting van 48 dB(A) L_{night} of hoger. Afhankelijk van de resultaten van een evaluatie zou worden bekeken of en zo ja, welke maatregelen nog nodig zouden zijn om de resterende 3% van de doelstelling wat betreft minder ernstig gehinderden te halen.

De sector suggereerde op basis van nieuwe berekeningen dat deze doelstellingen met een geringere krimp van het aantal vliegtuigbewegingen wordt behaald. Daarop besloot het kabinet controleberekeningen te laten uitvoeren, met de nieuwste gegevens over vlootmix en vlootvernieuwing, en de effecten van de door Schiphol vastgestelde tariefdifferentiatie. Uiteindelijk bleek dat de doelstelling niet het door de sector gesuggereerde aantal vliegtuigbewegingen kan worden behaald. De berekeningen kwamen uit op een lager aantal, namelijk 466-467.000 per jaar.

Het kabinet besloot daarop 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 komt. Dit is lager dan de eerder voorgestelde 17%. Voor de overige 5% moeten de maatregelen op een later moment worden getroffen.

Naar verwachting zal de Europese Commissie in de tweede helft van 2025 advies over het genotifieerde pakket maatregelen uitbrengen. Hierna is het aan het kabinet om een besluit nemen over het uiteindelijke aantal dat in het vernieuwde LVB bindend gaat worden vastgelegd.

6. Stelselherziening (spoor 3)

Deze tekst is ongewijzigd ten opzichte van het voorgaande voortgangsbericht van 8 juli 2024.

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 vorige kabinet 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 nog steeds dat nieuwe stelsel voor de regulering van vliegtuiggeluid in 2027 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.

Met regelmaat worden onderzoeken (van met name het RIVM) en nota's gepresenteerd die bouwstenen vormen voor het nieuwe stelsel dat er moet komen. De ontwikkelingen op dit vlak worden door zowel ambtelijk (vanuit verschillende disciplines) als door de betrokken GGD's gevolgd.

7. Luchthavenverkeersbesluit (LVB) Schiphol

Bij Kamerbrief van 14 februari 2025 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met de invoering van een maximum aantal vliegtuigbewegingen voor het etmaal en wijziging van het maximum aantal vliegtuigbewegingen voor de nacht 'in voorhang' aangeboden aan de Eerste en Tweede Kamer. De behandeling van het ontwerpbesluit vindt versneld en parallel aan de algehele wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit plaats en legt uitsluitend het maximum aantal vliegtuigbewegingen vast (478.000 voor het etmaal en 27.000 voor de nacht). De voorlegging aan beide Kamers geschiedt in het kader van de wettelijk voorgeschreven voorhangprocedure op grond van art. 8.24 in samenhang met de art. 8.13 en 8.14 Wet luchtvaart. Dit biedt de Kamer de mogelijkheid zich uit te spreken over het ontwerpbesluit voordat het aan de Afdeling advisering van de Raad van State zal worden voorgelegd en daarna definitief zal worden vastgesteld.

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

Deze tekst is ongewijzigd ten opzichte van het voorgaande voortgangsbericht van 8 juli 2024.

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. Onze regio is betrokken bij de werkgroep die hiermee aan de slag is gegaan. Daartoe is, vanwege de doorwerking op de woningbouwopgave, een koppeling aangebracht tussen de inzet vanuit de Schipholproblematiek sec (verzorgd door de ODWH) en de inzet van de regio op de woningbouwopgave (verzorgd door Holland Rijnland).

9. Luchtruimherziening

Met de start van het nieuwe kabinet is ook het programma Luchtruimherziening opnieuw in gang gezet. Dit gezamenlijke initiatief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het ministerie van Defensie heeft als doel het gebruik van het Nederlandse luchtruim beter in te richten.

Een belangrijke wijziging is de uitbreiding van het militaire oefengebied in Noord-Nederland, waardoor het huidige oefengebied boven Zuid-Nederland verdwijnt. Deze aanpassing maakt kortere routes vanuit het buitenland naar de Nederlandse luchthavens, - met name Schiphol -, mogelijk. Momenteel komen vliegtuigen vanuit het noord- en zuidoosten nog boven Flevoland bij elkaar, maar een nieuwe indeling van het luchtruim moet efficiëntere routes mogelijk maken.

Daarnaast is het de bedoeling dat vliegtuigen vaker en langer vaste routes volgen, en hoger op luchthavens aanvliegen. Kortere routes en hoger aanvliegen zal ook geluidsoverlast op de grond moeten gaan verminderen.

10. NOVEX Schipholregio

Deze tekst is ongewijzigd ten opzichte van het voorgaande voortgangsbericht van 8 juli 2024.

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.

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. Er wordt nog gepuzzeld aan hoe het lokaal aansluiten te organiseren.

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:

- verbeteren planning en strategie baanonderhoud en werkzaamheden (evaluatie);
- vaste naderingsroutes overdag (in onderzoek);
- verbod op lawaaiige vliegtuigen (implementatie);
- investeren in stillere vliegtuigen (implementatie);
- strenger ontmoedigingsbeleid bepaalde vliegtuigtypes (implementatie);
- overdag hoger aanvliegen (in onderzoek);
- vaker toepassen nieuwe techniek in bochten startroutes (in 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:

- korter achter elkaar naderen voor gelijke vliegtuigtypes (in onderzoek);
- efficiënter afstand houden voor landende vliegtuigen (implementatie);
- op tijd gebaseerd afstand houden bij landingen (implementatie);
- 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.lvnl.nl/omgeving/baangebruik>

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

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

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

[Kamerbrief over voorhang ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)