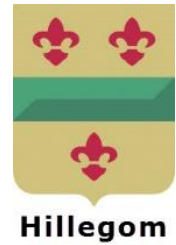


Raadsbrief



Stand van zaken Schipholdossier

aan: de raad van de gemeente Hillegom

zaaknummer: Z-21-220156
datum collegevergadering: 7 december 2021
portefeuillehouder: Mevr. C.J. Hoekstra
behandelend ambtenaar: D. Hogewoning
embargo:

Inhoud mededeling

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

Bijlagen:

- Memo stand van zaken Schipholdossier



Update stand van zaken Schipholdossier

Aan: Bestuurders en gemeenteraadsleden
Van: Otto van Helden en Menno Waalewijn
Onderwerp: Stand van zaken Schipholdossier per november 2021

Situatie door Coronacrisis

Sinds maart 2020 was er een enorme afname van het vliegverkeer, inmiddels trekt het weer aan. Het afgelopen jaar is circa de helft van het aantal vluchten op Schiphol uitgevoerd. Doordat er bovendien een veel lagere bezettingsgraad was, lag het aantal passagiers nog veel lager (<30%). De passagiersvliegtuigen zijn ook veel meer ingezet voor vrachtvervoer. Voor de toekomstige (beleids)ontwikkelingen heeft dit natuurlijk ook grote consequenties. Deskundigen gaan er van uit dat de luchtvaart jaren nodig heeft om volledig te kunnen herstellen van de crisis. Al met al zijn 2020 en 2021 totaal afwijkende jaren, qua aantal vliegtuigbewegingen, geluidhinder, klachtenpatroon en toekomstperspectief. De crisis biedt ook *kansen*: nu er veel ruimte vrijkomt in de lucht kan Schiphol makkelijker werken aan geluidarm vliegen (o.a. uitfaseren lawaaige 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 geblokkeerd op basis van internationale regelgeving.

Evaluatie Omgevingsraad Schiphol (ORS)

Onder leiding van Pieter van Geel (interim voorzitter ORS) is onderzoek gedaan naar een ORS 'nieuwe stijl'. De eindrapportage 'Schiphol vernieuwd verbinden' is gepubliceerd eind december 2020 en beschrijft de nieuwe vorm van governance. Kern van het advies is:

- Er komt apart bestuurlijk overleg tussen Rijk en andere overheden. Daar worden inhoudelijke vraagstukken op het raakvlak van nationaal en regionaal niveau geregeld.
- Een en ander wordt vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst en uitgewerkt door een programmamanager.
- Los van het bestuurlijke spoor komt er een bredere participatie en informatievoorziening voor omwonenden en andere stakeholders.
- Er komt een onafhankelijke borging/monitoring op het dossier, die de informatie-ontsluiting transparant en compleet regelt.
- De huidige mengvorm van bestuurders, bewoners en luchtvaartsector (het Regioforum van de ORS) werkt niet meer goed en wordt opgeheven per 31-12-2021.

Op dit moment is er nog geen opvolger voor de ORS, 2022 zal een overgangsjaar vormen, waarin de ORS nog vergadert, maar dan zonder bestuurders van de BRS. De gemeenten en provincies van de BRS hebben collectief het lidmaatschap van de ORS opgezegd. Inmiddels neemt het ministerie het voortouw in de omschakeling en heeft een eerste *klankbordgroep* bijeen geroepen om de situatie in de 'Zuidoosthoek' te onderzoeken. Het gaat hierbij om feiten verzamelen over de geluidssituatie, vliegroutes, klachten etc. Op basis daarvan zal men de s.v.z. beoordelen en mogelijk ook gaan zoeken naar oplossingen.

De Luchtruimherziening

Op 13 januari jl. heeft de minister de 'Ontwerp-voorkeursbeslissing Luchtruimherziening' gepubliceerd. Daarin staat op hoofdlijnen hoe de structuur en benutting van het Luchtruim verbeterd kan worden. 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.

Men wil routes 'rechter trekken' vanwege besparing van brandstof en tijd. Een belangrijk doel is ook om vliegtuigen hoger te laten vliegen, waardoor minder geluidhinder ontstaat. Ook wordt de mogelijkheid bekeken van vaste naderingsroutes, waarbij vliegtuigen in smalle corridors vliegen in plaats van verspreid. Dit kan leiden tot een verschuiving en concentratie van geluidhinder, met als uitgangspunt verminderen van geluidhinder.

Een andere 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. In de toekomst moet dit leiden tot strikter volgen van de routes, die immers ontworpen zijn met het oog op vermijden van grote woonkernen.

Een belangrijke verandering is ook dat passagiersvliegtuigen boven Brabant mogen gaan vliegen, waar nu nog een groot deel van het luchtruim alleen toegankelijk is voor de luchtmacht. Op die manier wordt een zgn. 'Vierde Fix' gemaakt: een aanvliegroute naar Schiphol vanaf het Zuidoosten. Dit kan flinke consequenties hebben voor het patroon van aanvliegroutes en dus voor geluidhinder op de grond. Deze routes worden echter pas in een later stadium ontworpen.

De BRS en onze regio hebben zienswijzen ingediend op het ontwerp voorkeursbesluit.

Vervolgstappen Luchtruimherziening:

- De minister is voornemens om eind 2021 een definitief voorkeursbesluit vast te stellen.
- Na 2021 wordt pas duidelijk hoe eventuele routewijzigingen er uit gaan zien.
- Het vastleggen van de nieuwe vliegroutes en -regels zal plaatsvinden in een nieuw Luchthavenverkeerbesluit (na 2023).

Nieuw Luchthaven Verkeer Besluit ('LVB-1')

Op 16 februari is een nieuw Luchthavenverkeerbesluit (in ontwerp) gepubliceerd. Het LVB-1 (werktitel) regelt de wettelijke verankering van het *Aldersakkoord uit 2008* (dat loopt t/m 2020). De afspraken over vliegregels 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*. In het LVB is o.a. het bestaande plafond van maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen vastgelegd. Nieuw is dat het maximum aantal nachtvluchten wordt verlaagd van 32.000 naar 29.000. Verder worden de 'preferentieregels' vastgesteld (o.a. welke banen worden prioritair gebruikt).

Om het LVB-1 te kunnen vaststellen, is ook een *Milieu Effect Rapportage* (MER) door Schiphol gepubliceerd. Tegelijk is ook de Ontwerpbeslissing van de Natuurbeschermingswet-vergunning van Schiphol gepubliceerd. Dit was noodzakelijk omdat Schiphol niet beschikte over een vergunning voor de Stikstof uitstoot.

De BRS en onze regio hebben inmiddels zienswijzen ingediend op het ontwerp LVB-1. Een definitief LVB-1 wacht op een nieuw kabinet.

Natuurbeschermingswet vergunning en Stikstofproblematiek (PAS)

De commissie Remkes heeft vastgesteld dat alle uitstoot door de luchtvaart in het Nederlandse luchtruim moet worden meegeteld (tot nu toe werd gerekend met alleen uitstoot beneden 900 meter).

Grosso modo is volgens die berekening de bijdrage van de luchtvaart 1% van de totale stikstofdepositie in Nederland.

Daarnaast bleek in 2019 dat Schiphol geen vergunning voor stikstof uitstoot heeft in het kader van de Natuurbeschermingswet. Schiphol heeft daarom een vergunningaanvraag gedaan bij het Rijk voor de *grondoperatie*. Dat is nodig vanwege o.a. de stikstof die vrijkomt vanaf het moment van landen, bij het taxiën en parkeren aan de gate, tot aan het moment van take-off. Dit hoort, net als alle voertuigen op het platform (en bijv. de verwarming van alle gebouwen) bij de *Omgevingsvergunning* van de luchthaven zelf.

De stikstof uitstoot vanaf de take-off hoort niet bij de grondoperatie, maar bij de vluchtbewegingen zoals vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit. In het LVB (uit 2003) is echter niets vastgelegd over een stikstofplafond behorend bij het *totaal* aan vliegbewegingen. Om die reden is het LVB-1 gelijktijdig gepubliceerd met de Nbwet aanvraag. Cruciaal in de procedure is de motivering van de historische rechten. Gezien de uitspraken van de RvS mogen bedrijven in een revisievergunning niet meer stikstofrechten krijgen dan wat ze reeds hadden. De minister van LNV betoogt dat op het moment dat de Nbwet van kracht werd (2008), het jaarlijks aantal *toegestane* vluchten van Schiphol 480.000 bedroeg. De toelichting bij de ontwerpbesikking van de NB-wet gaat er van uit dat de vliegtuigmotoren en grondoperatie dusdanig schoner zijn geworden, dat Schiphol voldoende stikstofruimte heeft voor 500.000 vluchten en dan ook nog stikstofrechten voor 10.000 vluchten kan doorschuiven naar Lelystad Airport en tegelijk ook stikstofrechten inlevert voor de natuur.

Juridisch gezien is de stikstofproblematiek een van de schaarse mogelijkheden voor de omgeving om de groei van Schiphol te beperken. Vrijwel alle overige sturingsinstrumenten worden politiek vastgesteld en staan niet open voor beroep bij de Raad van State.

Onder andere Noordwijk en Nieuwkoop hebben zienswijzen ingediend bij LNV op de ontwerpbesikking van de Natuurbeschermingswet. Zij zijn zeker aan te merken als belanghebbende vanwege Natura-2000 gebied binnen hun gemeentegrenzen.

Luchtvaartnota 2020-2050

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, milieu-aspecten, 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 *groeitranché* 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. Wel is 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 sector.

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 2021 een apart besluit over te nemen.

Tevens wordt nader onderzoek gedaan over het advies van de WHO om als hindernorm voortaan uit te gaan van 45 dB Lden, in plaats van 48 dB Lden.

De concrete uitwerking van de Luchtvaartnota zal gebeuren via een Uitvoeringsagenda.

Ontwikkeling van Schiphol op middellange termijn, na 2021 ('LVB-2')

In 2019 heeft de minister aan de Tweede Kamer geschreven dat Schiphol verder mag groeien tot 540.000. In de Luchtvaartnota wordt dit getal echter niet meer genoemd.

De beoogde groei kan pas plaatsvinden nadat het LVB opnieuw is aangepast (werktitel '**LVB-2**'). Vanwege de Coronacrisis is het LVB-2 (en dus groei boven 500.000) voorlopig nog niet aan de orde; vermoedelijk pas in combinatie met de herinrichting van het luchtruim, dus na 2023.

De randvoorwaarden en invulling van de methodiek voor het bepalen van de bereikte hinderbeperking (en dus de groeimogelijkheid) worden nog uitgewerkt door het ministerie. Naast geluidhinder is ook *veiligheid* beperkend voor groei.

Programma Hinderreductie 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, zie <https://minderhinderschiphol.nl/>.

Enkele belangrijke maatregelen zorgen *overal* voor hinderbeperking: uitfaseren van lawaaige 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.

Luchtvaart en CO2 (klimaat)

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 t.o.v. 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 airlines). 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.

(Ultra) fijnstof

Het RIVM heeft onderzoek gedaan naar de gezondheidseffecten van ultra fijnstof (UFS) rond Schiphol. Het blijkt dat er verhoogde concentraties worden gemeten in de nabijheid van Schiphol, en dat dit ook effecten heeft op de gezondheid van omwonenden. De effecten zijn groter aan de 'lijzijde' van de luchthaven en naarmate je dichterbij woont. Het RIVM doet nu verder onderzoek naar de effecten van langdurige blootstelling, de rapportage wordt verwacht in 2022.

Ontwikkeling Lelystad Airport

De opening van vliegveld Lelystad is uitgesteld tot na 2021 vanwege de crisis in de luchtvaart en de Stikstofproblematiek.

Het is de bedoeling dat Lelystad vooral vakantievluchten gaat accommoderen. Men start met 5.000 vluchten per jaar en bouwt dat langzaam op. De bedoeling is dat airlines 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 p.1).

Aanvullingsregeling geluid t.b.v. de Omgevingswet

Het Rijk is voornemens om de berekeningsmethode voor cumulatie van diverse geluidbronnen aan te scherpen. De bedoeling is het zwaarder meewegen van vliegtuiglawaai, met als gevolg een slechtere classificering van het woonklimaat. Dit kan gevolgen hebben voor woningbouwplannen. De BRS heeft hierover met de minister overlegd. Afsproken is dat alle betrokken overheden eerst een gezamenlijke brede *impactanalyse* doen, alvorens de regeling definitief in werking treedt. De resultaten van de analyse worden eind 2021 verwacht.

Wat is er aan achtergrond documentatie?

De afgelopen tijd zijn er veel onderzoeken gedaan heeft ook participatie plaatsgevonden. De resultaten en andere info is grotendeels te vinden op de site van de Omgevingsraad Schiphol , maar ook op andere websites:

www.omgevingsraadschiphol.nl

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

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

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