

# Memo | Notitie

<b>Aan</b>	Gemeenten regio Alkmaar-BUCH-Haarlem-IJmond	<b>Van</b>	[REDACTED]
<b>T.a.v.</b>	Portefeuillehouders Luchtvaart/Schiphol	<b>Functie</b>	[REDACTED]
<b>C.c.</b>		<b>E-mail</b>	[REDACTED]@odijmond.nl
		<b>Telefoon</b>	06-[REDACTED]
<b>Onderwerp</b>	Voortgang luchtvaart, december 2022	<b>Datum</b>	<b>19 december 2022</b>

Via deze e-mail neem ik jullie graag mee in een aantal ontwikkelingen. Ontwikkelingen die begin volgend jaar gaan spelen.

- Experimenteerregeling
- Verankeren maximaal aantal vliegtuigbewegingen in het Luchthavenverkeerbesluit (LVB)
- Luchthavenindulingsbesluit (LIB)
- Onderzoek nachtsluiting
- Artip2C; vragen commissiedebat

## Experimenteerregeling (NNHS)

Het anticiperend handhaven wordt beëindigd vanaf het winterseizoen 2023/24. Hierdoor wordt teruggevallen op het stelsel uit het vigerende Luchthavenverkeerbesluit (LVB) 2008. In dit LVB wordt uitgegaan van grenswaarden in de handhavingspunten voor de geluidbelasting. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) kan hierop handhaven. Hiermee wordt een belangrijke stap gezet in het herstellen van de rechtspositie van de omwonenden van Schiphol. Zoals in de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni jl. is aangegeven, is de inschatting dat het maximaal aantal vliegtuigbewegingen hiermee uitkomt in de orde 450.000 – 465.000. Het daadwerkelijke aantal vluchten dat mogelijk is binnen de handhavingspunten en het strikt preferentieel baangebruik is afhankelijk van hoe en met welke vliegtuigen in de praktijk gevlogen gaat worden. Het is daarom vooraf niet met zekerheid aan te geven waar het maximum aantal vliegtuigbewegingen op dat moment precies op uitkomt. In het kader van de experimenteerregeling wordt dit nader geanalyseerd.

Om de regels voor strikt preferentieel baangebruik te laten gelden wordt een ministeriële regeling opgesteld die ook vanaf het winterseizoen 2023/2024 in zal gaan.

**Toelichting ODII:** Ik ben, in samenwerking met collega's rondom de Kaagbaan aan het kijken op welke manier we – binnen het Nieuwe Normen-en Handavingsstelsel (NNHS) grip kunnen krijgen op de bescherming van inwoners onder de primaire banen. Deze zogenaamde milieubanen moeten met dit nieuwe stelsel zoveel als mogelijk volgevoerd worden voordat ook secundaire banen worden ingezet. Is dit te maximaliseren? Ook met oog op toekomstige groei. Dit onderwerp heeft een sterke koppeling met de individuele rechtsbescherming dat binnen de BRS hoog op de agenda staat.

## Verankeren maximaal aantal vliegtuigbewegingen in het Luchthavenverkeerbesluit (LVB)

Het maximum aantal vliegtuigbewegingen moet worden vastgelegd in een gewijzigd Luchthavenverkeerbesluit (LVB). Hiervoor moet eerst de balanced approach-procedure worden doorlopen. Naar huidig inzicht kan de balanced approach-procedure in het vierde kwartaal van 2023 worden afgerond. Het streven is de verankering in de loop van 2024 te effectueren middels een wijziging van het LVB. Hiervoor is mogelijk een aanvulling van de milieueffectrapportage (MER) noodzakelijk. Aan Schiphol is gevraagd daarvoor een inventarisatie op te stellen.

Toelichting ODIJ: Er komen mogelijk twee ministeriële regelingen. Eén op 1 november 2023, voor het beëindigen van het anticiperend handhaven en het verankeren van het preferent baangebruik. De tweede regeling komt er als de wijziging van het LVB langer gaat duren dan 2024. Deze regeling zou dan in 2024 het maximumaantal vliegbewegingen tijdelijk moeten vastleggen.

## Luchthavenindelingsbesluit (LIB)

In het eerste kwartaal van 2023 wordt een eerste stap gezet in de herziening van het ruimtelijke beleid via het wijzigen van het Luchthavenindelingbesluit (LIB).

Toelichting ODIJ: Bij het vastleggen van de huidige LIB constateerde de BRS al dat er vanuit de praktijk knelpunten zouden ontstaan. De BRS heeft daarover gesprekken gevoerd met het Rijk, die daar in eerste instantie niet ontvankelijk voor was, maar naar aanleiding van de BRS-zienswijze is er schot gekomen in de gesprekken. Doel nu is om via de interbestuurlijke samenwerking te kijken hoe we de regelgeving rondom Luchtvaart meer richting de systematiek van de Omgevingswet kunnen krijgen. Om daar te komen kleine stappen zetten met de dingen die we vandaag wel kunnen regelen. Het gaat om vijf, veelal technische, aanpassingen. Belangrijkste is de actualisatie van de beperkingengebieden. BRS zegt: grondslag voor de beperking klopt niet in het huidige LIB. Is juridisch kwetsbaar. Contouren moeten een relatie hebben met de operatie.

De aanpassingen worden wel gedaan op basis van het huidige aantal vliegbewegingen van 500.000 vluchten op jaarbasis. Dit kan voor 'verwarring' in de omgeving zorgen.

## Onderzoek nachtsluiting

Zoals aangekondigd in de Luchtvaartnota 2020-2050 is het van belang om inzicht te krijgen in de meerwaarde en de implicaties van een (gedeeltelijke) nachtsluiting van Schiphol. Hiernaar zal in opdracht van het ministerie van IenW onderzoek worden gedaan. Dit onderzoek bestaat uit grofweg twee componenten:

1. de operationele effecten van een aantal scenario's van (gedeeltelijke) nachtsluiting
2. de effecten op de geluidsbelasting en hinder

Bij het formuleren van de vraagspecificatie is het ministerie bijgestaan door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). Het onderzoek start begin 2023. De Kamer zal op de hoogte worden gehouden van de resultaten.

Toelichting ODIJ: een gedeeltelijke nachtsluiting kent meerdere invalshoeken. Bijvoorbeeld welk deel van de nacht effectief is, of het leidt tot meer vluchten op andere momenten in de nacht en ook wat het betekent voor de vrachtsector. Een aangesloten periode van rust is wel effectiever dan vermindering van nachtvluchten. Vanuit onze regio staat een nachtsluiting hoog op de agenda.

## Artip2C

Tijdens de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat op 15 september is een aantal vragen gesteld over de noordoostelijke nachtnaderingsprocedure (Artik2C), die betrekking hebben op onze gemeenschappelijke standpunten. In deze notitie een korte samenvatting van de vragen/antwoorden.

De noordoostelijke aanvliegeroute naar de Polderbaan wordt niet meer gebruikt omdat voldoende afstand tussen vliegtuigen niet gewaarborgd kan worden. LVNL heeft deze procedure in 2015 om veiligheidsredenen buiten gebruik gesteld. Daardoor vliegt het verkeer dat vanuit het oosten de Polderbaan nadert in de nacht de langere route over de Noordzee. Vooral de BUCH-gemeenten hebben hierdoor te maken met een extra vliegbewegingen in de nacht. Een oplossing lijkt steeds uitgesteld te worden. Oorzaak is het nieuwe softwaresysteem iCAS waarmee LVNL werkt. Via Kamervragen is gevraagd of er naar alternatieven wordt gekeken, of de procedure voor de implementatie van de software versneld kan worden en wat de gevolgen van de voorgestelde krimp voor deze route kunnen zijn.

De Minister gaf in zijn reactie aan dat hij enorm meevoelt met dit vraagstuk, maar het antwoord is dat het technisch niet gaat. LVNL heeft oplossingen verkend, maar geen voldoende veilig alternatief gevonden. Een oplossing zal uiteindelijk op de middellange termijn gekoppeld moeten worden aan de modernisering van het verkeersleidingsysteem. De Minister gaat er niet bij LVNL op aandringen om de implementatie van iCAS te versnellen. Het gaat hier om een omvangrijke operatie om van het huidige besturingssysteem over te gaan op het nieuwe iCAS-besturingssysteem. Ook kijkend naar andere ICT-projecten in Nederland, stelt de Minister dat het alleen maar goed is dat LVNL pas overgaat op het moment dat het systeem helemaal werkt. Op dat moment zijn weer nieuwe dingen mogelijk in het luchtruim.

## Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

### **J** Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen