

Agenda | annotatie

Aan	Portefeuillehouders Schiphol	Van	
T.a.v.		Functie	
C.c.	Ambtelijk ondersteuners Alkmaar, BUCH, Haarlem en IJmond	E-mail	
		Telefoon	
Onderwerp	Agenda PFO Schiphol, 31 januari 2022	Datum	28 januari 2022

Agendapunt 1: Opening en mededelingen

Agendapunt 2: BRS Bestuurlijk, d.d. 3 februari 2022

Agenda + stukken verstuurd d.d. 28 januari 2022

BIJLAGE: Geannoteerde agenda BRSB 3 februari 2022

Agendapunt 3: Strategische agenda Schiphol 2019-2022

De Strategische agenda loopt dit jaar af.

Voorstel is om dit jaar toe te werken naar een nieuwe agenda.

Doel agendapunt: Ter bespreking - ophalen wensen, kaders, ed.

Agendapunt 4: Coalitieakkoord versus Strategische Agenda

Tijdens de BRSB wordt het coalitieakkoord naast de BRS inzet gelegd.

Coalitieakkoord ook naast Strategische agenda 2019-2022 gelegd en vergeleken.

BIJLAGE: Vergelijking Coalitieakkoord Strategische agenda

Doel agendapunt: Ter informatie - Kort meenemen door de belangrijkste punten

Agendapunt 5: Terugkoppeling beeldvormende avond gemeenteraad Uitgeest

Donderdag 20 januari waren Schiphol en Luchtverkeersleiding Nederland op uitnodiging van de raad van Uitgeest en naar aanleiding van de unaniem motie van oktober d.d. 28 oktober 2021 aanwezig bij een beeldvormende avond Luchtvaart. Tijdens deze bijeenkomst hebben Schiphol en

LVNL aanwezigen meegenomen in de plannen om (geluids)hinder voor de omgeving te verminderen. Basis van deze plannen is het hinderreductieprogramma Minder hinder.

Doel agendapunt: Ter informatie

Agendapunt 6: Participatieproces Minder Hinder

Afgelopen maanden is het hinderreductieplan Minder Hinder getoetst op op zowel de inhoud en het ambitieniveau van het hinderreductieplan als op het consultatieproces dat tot het hinderreductieplan heeft geleid.

De rapportage toetsing participatie hinderreductieplan Schiphol is positief ontvangen. Onderdeel van deze rapportage is het interview met onze regio. De Quicksan hinderreductieplan Schiphol, om het ambitieniveau te bepalen is, leidde tot veel kritische reacties.

Een samenvatting via de notitie toetsing hinderreductieplan

BIJLAGE: Notitie toetsing hinderreductieplan

Doel agendapunt: Ter informatie

Agendapunt 7: Vertraging LVB1

Woensdag 8 december publiceerde NOS een artikel met als titel; 'Grote zorgen kabinet over Schiphol, aantal vluchten mogelijk fors omlaag'.

<https://nos.nl/artikel/2408710-grote-zorgen-kabinet-over-schiphol-aantal-vluchten-mogelijk-fors-omlaag>

In dit artikel wordt de relatie beschreven tussen het nog vast te stellen LVB1 en de aangevraagde natuurvergunning. In het artikel wordt gezegd dat 'Juridische adviseurs van het demissionaire kabinet draconische maatregelen adviseren omdat de luchthaven niet voldoet aan stikstofregels en regels op het gebied van geluid en overlast.'

Binnen de BRS is dit geen agendapunt. Inzet Bewonersplatform Vlieghinder Kennemerland is om LVB niet vast te stellen. Daarom een kort overzicht gevolgen daarvan:

Wanneer het LVB1 niet wordt vastgesteld, zou de periode van anticiperend handhaven verlengd moeten worden. En daarover zegt de Minister dat aan de lange duur van het anticiperend handhaven van het NNHS door de ILT juridische risico's kleven. Sterker nog; De ILT signaleert, aangezien we nu twee jaar verder zijn, dat dit mogelijk de rechter ertoe kan brengen een streep te zetten door het anticiperend handhaven. De toezichthouder geeft aan dat op dit moment een beroepsprocedure loopt waar dit kan spelen.

De rechter zou dan kunnen oordelen dat NNHS niet binnen afzienbare tijd juridisch is verankerd en dan zou op het oude Handhavingstelsel moeten worden teruggevallen, waar tussen 430.000-450.000 vliegbewegingen in past.

De essentie van het NNHS in één zin is: zet zoveel mogelijk vliegbewegingen op de banen die de minste hinder opleveren!

Het gaat hier om een uitwerking van het Advies van Alders, dat goed werd onthaald door de omgeving en een systeem dat Schiphol inmiddels al vele jaren toepast. Echter moet het NNHS nog in wetgeving worden verankerd. (LVB1, LVB2). Er is vertraging in het proces door stikstof – Nbw.

Tegelijkertijd zijn er nu partijen die het NNHS ter discussie stellen. Dit omdat onder andere de zuidoosthoek (maar het geldt eigenlijk voor het hele gebied rondom Schiphol) met een toename van de hinder te maken heeft vergeleken met tien jaar geleden.

Het NNHS versus het oude systeem

Het 'oude' handhavingssysteem minimaliseert de hinder niet, maar verspreidt de hinder op basis van een vooraf vastgelegde "verdeling van de overlast", die de basis was van de 'oude' grenswaarden. In de praktijk bleek het vaak nodig om aan het eind van een gebruiksjaar een stuurmaatregel te nemen om te voorkomen dat handhavingpunten werden overschreden. Die stuurmaatregel was om vliegbewegingen van de primaire banen naar de secundaire banen te verschuiven. Dit omdat de handhavingpunten langs de primaire banen "volgevlogen" waren, en de handhavingpunten bij de secundaire banen nog ruimte hadden. Op dat moment vlogen vliegtuigen dus "onnodig" veel over de zuidoosthoek terwijl de Kaagbaan wel beschikbaar was maar de grenswaarden daar "vol" waren.

Aandachtspunten NNHS

De hinder die ontstaat onder de primaire banen (Kaagbaan en Polderbaan) is met het NNHS niet gemaximeerd. Maar omdat iedere baan een fysieke capaciteit heeft van het aantal starts en landingen dat mogelijk is per uur ligt er de facto wel een bovengrens aan het aantal overvliegende vliegtuigen. Naarmate er meer vliegbewegingen zijn moeten de secundaire banen meer ingezet worden. De hinder die ontstaat onder de zogenaamde secundaire banen is hierdoor evenmin gemaximeerd in het NNHS (al werkt de zogenaamde "vierde baan regel" wel beperkend).

Teruggaan naar het 'oude' handhavingssysteem met handhavingpunten stuit op een aantal aandachtspunten:

- Binnen de grenswaarden van het 'oude' systeem passen (nu nog) geen 500.000 bewegingen. Hoeveel er op dit moment wél passen weet de BRS niet. Doordat de vloot door de jaren heen gemiddeld steeds stiller wordt is het wel zo dat er langzaam steeds meer bewegingen passen binnen de 'oude' grenswaarden;
- Teruggaan naar het 'oude' systeem vergt één van twee mogelijke aanpassingen: ofwel het aantal vliegbewegingen wordt teruggeschroefd ruim onder de 500.000; dit zal Schiphol niet willen. Ofwel de 'oude' grenswaarden in de handhavingpunten moeten worden opgehoogd om 500.000 mogelijk te maken; dit "helpt" de omgeving dan weer niet...
- Een systeem met geluidgrenswaarden of geluidproductieplafonds zal altijd als consequentie hebben dat Schiphol zal sturen op een gedoseerd en gelijkmatig "volvliegen" van de grenswaarden, en dus niet a priori op het inzetten van die start- en landingsbanen die de minste hinder veroorzaken.

Doel agendapunt: Ter informatie

Agendapunt 8: Rondvraag

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