

Notitie

Aan	Portefeuillehouders Vliegverkeer Schiphol regio Alkmaar-BUCH-Haarlem-IJmond	Van	[REDACTED]
T.a.v.	[REDACTED]	Functie	[REDACTED]
C.c.	[REDACTED]	E-mail	info@odijmond.nl
		Telefoon	[REDACTED]
Onderwerp	Samenvatting 7 ^e voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol, d.d. 28 maart 2024	Datum	8 mei 2024

Op 28 maart deelde het ministerie van IenW de zevende voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol. Er loopt momenteel veel. De voortgangsbrief brengt daarin focus. Via deze notitie een samenvatting om de planning en de onderwerpen scherp te houden.

Algemeen

Op 20 maart 2024 heeft de rechtbank Den Haag uitspraak gedaan in de zaak van de Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV) tegen de Staat. Het kabinet bestudeert momenteel wat dit betekent voor de lopende trajecten en procedures. Waaronder onderstaande trajecten. Het ministerie werkt in drie sporen naar een nieuwe balans tussen het belang van een internationale luchthaven en de kwaliteit van de leefomgeving, specifiek voor omwonenden.

Spoor 1; herstellen van de rechtspositie van omwonenden, door het anticiperend handhaven te beëindigen.

Op 14 november 2023 informeerde de minister de omgeving over de voorlopige opschorting. Op 5 april 2024 brengt de Advocaat-Generaal advies uit in het cassatieberoep van de procedure tussen KLM c.s./IATA e.a. en de Staat. De datum van de uitspraak van de Hoge Raad is nog niet bekend, deze wordt in het tweede kwartaal van 2024 verwacht. Hierna volgt een nieuwe afweging.

Spoor 2; vastleggen van een lager aantal vliegtuigbewegingen in een te wijzigen Luchthavenverkeerbesluit

Voor de balanced approach-procedure, om te komen tot realisatie van het gestelde geluidsdoel van minus 20 procent op het etmaal en minus 15 procent in de nacht, zijn kosteneffectieve maatregelen geïnventariseerd. Hierbij ook de conclusie om niet direct in te zetten op de 440.000 vliegbewegingen per jaar, maar 452.000, omdat het ministerie kansen ziet met maatregelen in de nacht en daar via een impactanalyse meer tijd voor wil nemen. De Europese Commissie heeft om en aanvullende onderbouwing gevraagd waardoor de beoogde implementatiedatum voor de maatregelen van 1 november 2024 niet meer haalbaar is. Mede door de samenloop met de deadlines voor het slotallocatieproces. Zodra er meer duidelijkheid is over de vervolgstappen in de balanced approach-procedure zal de Kamer daarover worden geïnformeerd.

Spoor 3; ontwikkeling normstelling voor de milieugebruiksruimte

In de toekomst wil het kabinet niet sturen op het aantal vliegtuigbewegingen, maar op vermindering van de negatieve externe effecten van de luchtvaart. Daartoe wordt via spoor 3 van het Hoofdlijnenbesluit Schiphol normstelling voor de milieugebruiksruimte uitgewerkt (waaronder het nieuwe geluidsstelsel). Momenteel ligt een eerste ambtelijke uitwerking op tafel. Diverse stakeholders, alsook een landelijke klankbordgroep denken hierop mee. Vanaf Q3 wordt gestart met het opstellen van het definitief ontwerp. Gewijzigd ontwerp-regelgeving in 2025 via een inspraakprocedure via internetconsultatie.

Namens onze regio heb ik diverse opmerkingen ingediend (zie ook mijn mail d.d. 31 januari 2024)

Impactanalyse nachtvluchten

De impactanalyse is erop gericht om beeld te krijgen van de impact van een aantal varianten van (gedeeltelijke) nachtsluiting en de effecten ervan op de leefomgeving (waaronder hinderverschuiving en economische effecten). In deze impactanalyse wordt ook gekeken naar alternatieven als het weren van meer lawaaiige toesteltypes in de nacht. Resultaten van de impactanalyse volgen in de loop van het tweede kwartaal van 2024.

Onze inzet is gericht op een langere periode van rust via een gedeeltelijke nachtsluiting van 00.00-05.00 uur en onderzoek naar/aandacht voor maatregelen in de randen van de nacht die een positief effect hebben op de gezondheid. Via de verdiepende sessie in de BRSB van 16 mei kijken we of we tot een verscherping van de BRS-inzet kunnen komen. Lukt dat niet, dan zullen wij als regio zelfstandig reageren op de impactanalyse.

Wijzigen Luchthavenverkeerbesluit (LVB)

Zoals in eerdere voortgangsbrieven aangegeven, wordt gewerkt aan het wijzigen van het huidige LVB. In dit kader wordt door Schiphol een actualisatie van de milieueffectrapportage (mer) uitgevoerd. Gezien de afhankelijkheid van de balanced approach-procedure, waarvan de uitkomsten zullen worden vastgelegd in het LVB, kan de ontwerp-wijziging van het LVB pas na het doorlopen van de balanced approach-procedure verder in procedure worden gebracht.

De uitspraak van de rechtbank d.d. 20 maart gaat in op het actualiseren van het LVB binnen nu en 12 maanden. Op die gevraagd deadline gaat de voortgangsbrief niet in, omdat de uitspraak nog wordt bestudeerd.

Luchthavenindelingenbesluit (LIB)

Het LIB legt de ruimtelijke beperkingengebieden vast voor gezondheid en veiligheid rondom luchthaven Schiphol. Deze vraagt een actualisatie, omdat de grenzen van de beperkingengebieden al langere tijd niet meebewegen met de ontwikkeling van de vliegoperatie

Uit de MER-beoordeling kwam de verwachting dat aanzienlijke milieueffecten als gevolg van de voorgenomen actualisatie niet kunnen worden uitgesloten. Er is dus een nieuwe, volledige MER noodzakelijk. Door het moeten uitvoeren van een volledige mer is de wijziging van het LIB afhankelijk van de stappen die worden gezet in het traject richting een nieuw LVB en het mer dat daarvoor wordt opgesteld. Dit betekent dat de oorspronkelijke planning, waarbij werd uitgegaan van een actualisatie van de beperkingengebieden per 1 januari 2025, niet meer haalbaar is. Een nieuwe planning volgt.

De verwachting is dat eerste een tussentijdse (technische) actualisatie volgt via spoor 2, die minder betrekking heeft op onze regio. Een bredere herziening van het ruimtelijk beleid, zoals ook opgenomen in de uitvoeringsagenda van de NOVEX, is onderdeel van spoor 3.

Onze regionale inzet binnen deze herziening is erop gericht om meer ruimte te houden en creëren voor de woningbouwopgave.

Baanonderhoud

Uitgangspunt voor de toekomst is dat er niet zonder meer vanuit kan worden gegaan dat vrijstellingen of vervangende grenswaarden voor groot baanonderhoud zonder passende mitigerende maatregelen worden verleend. Schiphol is opgeroepen om samen met LVNL en luchtvaartmaatschappijen te bezien welke noodzakelijke aanpassingen doorgevoerd moeten worden om passende mitigerende maatregelen in het vervolg mogelijk te maken, waaronder eventuele aanpassingen in de capaciteit.

De BRS-inzet was, bij het onderhoud dat onlangs plaats vond bij de Kaagbaan, gericht op dit punt. Waarom kun je zomaar vliegbewegingen verplaatsen en grenswaarden verhogen bij baanonderhoud, waarom is capaciteitsreductie geen optie om hinderverplaatsing te voorkomen. Oftewel; waarom moet de last van baanonderhoud bij de omgeving liggen en niet bij de sector. IenW gaat hier nu in mee.

Start Evaluatie NNHS

Na ervaring van meer dan 10 jaar met het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) zijn omwonenden van Schiphol niet meer onverdeeld positief over het stelsel. Dit met name vanwege het ontbreken van voldoende lokale bescherming tegen hinder, alsmede individuele rechtsbescherming. De regionale en lokale gevolgen voor de geluidhinder wijken volgens omwonenden aanzienlijk af van de verwachtingen die ten tijde van de invoering van het stelsel bestonden. De evaluatie wordt momenteel vrij technisch ingestoken; lukt het LVNL om de baancombinatie toe te passen om zo zo preferent mogelijk te vliegen en is daaraan vast te houden. Of te wel; kan er nog preferenter worden gevlogen.

Onze inzet is gericht op stoppen met anticiperend handhaven en bescherming van de gebieden onder de primaire banen via een piekruurcapaciteit, waarmee (zoals uit de uitspraak van de rechtbank volgt) ook gestuurd wordt op de effecten in de leefomgeving.

Bewonersvertegenwoordigers grijpen deze evaluatie aan om de discussie opnieuw op te starten over primaire en secundaire banen.

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