

Agenda | annotatie

Aan	Portefeuillehouders Schiphol	Van	[redacted]
T.a.v.		Functie	
C.c.	Ambtelijk ondersteuners Alkmaar, BUCH, Haarlem en IJmond	E-mail	[redacted]@odijmond.nl
		Telefoon	[redacted]
Onderwerp	Agenda PFO Schiphol, 15 februari 2023	Datum	10 februari 2023

Agendapunt 1: Opening en mededelingen

- Woensdag 15 februari gesprek tussen Minister Harbers en voorzitter en vice-voorzitter BRS (resp. [redacted] en [redacted]). Insteek overleg; oproep om beter elkaars taal te spreken, druk op voortgang NOVEX Schipholregio.
- [redacted] schuift binnen IenW door naar DGMI (Directoraat-generaal Milieu en Internationaal). [redacted] blijft Directeur programma Schiphol. Bekend dus in het dossier. Duoschap wordt daarmee opgeheven.
- Robbert Berkhout moet eerder weg uit dit overleg.
- Tijdens de BRS van 16 februari geen ambtelijke ondersteuning.

Uitvraag MRS -

Ronald Vennik ook verhinderd

Agendapunt 2: BRS 16 februari 2023

Doel agendapunt: Ter voorbereiding

Zie voor een annotatie op de BRS van 16 februari de bijlage.

BIJLAGE:

- Annotatie BRS 16 februari 2023

Agendapunt 3: Raadsbijeenkomst 15 februari 2023

Doel agendapunt: Ter bespreking

Op 15 februari stond een gezamenlijke raadsbijeenkomst gepland om raadsleden bij te praten over de actualisatie van de Bestuurlijke Agenda Vliegverkeer Schiphol. In overleg jullie is ervoor gekozen om deze bijeenkomst te verplaatsen. Ik heb met de griffies en daarmee raadsleden gedeeld dat wij onvoldoende aanmeldingen ontvingen (5x: 2x Castricum, 1x Alkmaar, 1x Bergen, 1x Uitgeest). Ik heb hen geïnformeerd dat jullie het belangrijk vinden om een breed, regionaal gesprek te voeren op dit dossier.

Verplaatsing moet eraan bijdragen dat we meer raadsleden in de gelegenheid stellen om aan deze bijeenkomst deel te nemen. Belangrijk om toe te werken naar breed gedragen, gezamenlijke uitgangspunten. Uitgangspunten die moeten bijdragen aan het vertrouwen van inwoners dat we met alle 9 gemeenten samenwerken aan het verminderen van hinder door de luchtvaart.

Agendapunt 4: - QuickScan naar ontwikkeling van primaire banen

Doel agendapunt: Ter bespreking/besluitvorming

De Zuidoosthoek voerde vorig jaar een QuickScan uit naar de ontwikkeling van het vliegverkeer. Conclusie was: optimaliseer het gebruik van de primaire baan Kaagbaan en kijk wat je waar kunt doen met een regeling gevelisolatie.

We zien met het Nieuwe Normen- en handhavingstelsel dat verkeer zoveel als mogelijk wordt afgewikkeld op de primaire banen, waardoor de winst van het krimpbesluit niet wordt ervaren in onze regio. Tegelijkertijd zien we ontwikkelingen waarbij de capaciteit op primaire banen verhoogd kan worden van 30 naar 60 landingen.

In samenwerking met Omgevingsdienst West-Holland, namens 9 gemeenten onder de Kaagbaan, willen wij een QuickScan laten uitvoeren naar de ontwikkeling van het vliegverkeer onder de primaire banen. Doel van de QuickScan is om zicht te hebben op ontwikkelingen en vanuit die ontwikkelingen beter grip te krijgen op de knoppen waaraan de regio kan draaien om overlast op de Polderbaan te reduceren. Resultaat moet een stappenplan zijn om ook op langere termijn de situatie onder de primaire banen te verbeteren, en daarbij ook een voordeel te hebben aan het krimpbesluit.

Onderdeel van de BRS-inzet is: Maximumaantal voor omgeving en omwonenden

De LVB1 is gebaseerd op een NNHS dat effectief is in het beschermen van de meest belaste en dichtstbevolkte gebieden. Inmiddels weten we dat de NNHS boven een bepaald aantal vluchten niet blijkt te werken. Daarom moet het nieuwe ijkpunt zijn: het aantal vluchten waarop de NNHS nog wel werkt (waarschijnlijk is dat 470.000). Zolang er geen zekerheid is over de krimpende contouren-aanpak is een maximaal aantal nodig voor omgeving en omwonenden om te kunnen toetsen.

Meerwaarde QuickScan

Dit standpunt legitimeert daarmee onze QuickScan en kan van waarde worden om vanuit de hele BRS uit te dragen, met oog op toekomstige groei. En voor het Rijk kan het een alternatief bieden wanneer het langer duurt om tot krimpende contouren te komen. De resultaten uit de QuickScan gelden als belangrijke onderlegger voor onze nieuwe Bestuurlijke Agenda. In de opdrachtverlening en de uitvoering van de QuickScan wil ik samenwerken met J, namens Platform Vlieghinder Kennemerland en clustervertegenwoordiger buitengebied Polderbaan. Ik wil ook de GGD Kennemerland hierbij betrekken.

Kosten

De kosten voor de QuickScan kunnen worden gedekt vanuit subsidiegelden die beschikbaar zijn bij ODIJ.

Vraag ODIJ:

- Zien gemeenten potentie in een dergelijke QuickScan en is er de verwachting dat hiervoor geld beschikbaar is.

BIJLAGEN:

- Plan van Aanpak QuickScan Primaire banen
- Voor QuickScan Zuidoosthoek (als voorbeeld);
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/12/16/bijlage-quickscan-zuidoosthoek>

Agendapunt 5: Aanpassing Luchthavenindelingsbesluit (LIB)

Doel agendapunt: Ter informatie

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). In het kader van de basis op orde binnen de NOVEX Schipholregio. De BRS is via diverse sessies geconsulteerd. In de notitie Aanpassing LIB meer achtergrond over de aanpassing.

Toelichting ODIJ

- De wijziging heeft geen noemenswaardige impact op onze regio. Contouren liggen niet op de juiste plek en dat betreft voornamelijk de LIB3, ook het wijzigingsvoorstel geeft knelpunten (met name in Amstelveen, daar waaiert de contour over bestaand gebied. Hoe ga je om met de bestemmingen die daar al zijn, maar niet in LIB3-gebied horen). Andere contouren pakken vooral goed uit. IenW gaat daar in mee, maar willen wel de slag maken. De BRS kijkt nu of er gewerkt kan worden met een overgangsregeling.
- 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.

BIJLAGE:

- Notitie aanpassing LIB

Agendapunt 6: Nachtvluchten

Doel agendapunt: Ter informatie

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 en zal zeker één van de prioriteiten worden van onze nieuwe Bestuurlijke Agenda.
- Binnenkort volgt de eerste terugkoppeling over de resultaten van dit onderzoek.

Agendapunt 7: Overig

Doel agendapunt: Ter informatie

- Kennismakingsbijeenkomst LVNL (datumvoorstel volgt)

Agendapunt 8: Rondvraag

Afstemming aanwezigheid tijdens de BRS van 16 februari.

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