Reeds openbaar 1

Als vertegenwoordiger van de provincie Noord-Holland in de klankbordgroep voor de luchtruimherziening kun je namens de provincie een kritisch en constructief advies geven op basis van de volgende hoofdlijnen uit de documenten:

**1. Vertegenwoordiging van regionale belangen ontbreekt in de kerncommissie**
De adviescommissie bestaat uitsluitend uit onafhankelijke experts zonder formele binding met regio's of omwonenden. Hoewel deze onafhankelijkheid begrijpelijk is, ontbreekt hierdoor expliciete deskundigheid over ruimtelijke ordening, volksgezondheid of bestuurlijke afstemming met provincies. Je kunt bepleiten dat de stem van de provincies – als mede-overheden verantwoordelijk voor leefomgevingskwaliteit – structureler en niet slechts via een klankbordgroep gehoord moet worden.

**2. Onvoldoende onderbouwing effecten op regionale luchthavens in Noord-Holland**
Uit de effectanalyse blijkt dat het zwaartepunt van de berekeningen op Schiphol ligt. Voor regionale luchthavens, waaronder Lelystad, zijn enkel kwalitatieve inschattingen gedaan. De effecten voor de provincie Noord-Holland – zoals verplaatsing van vliegroutes of stikstofdepositie – blijven dus onduidelijk. Vraag om aanvullende scenario's met kwantitatieve analyse voor deze luchthavens.

**3. Risico op geluidsspreiding naar Noord-Hollandse woongebieden**
Door verplaatsing van naderingspunten zoals ARTIP (richting Harderwijk) en RIVER (richting Maasvlakte) veranderen de verdelingen van naderend verkeer. Dit kan leiden tot nieuwe geluidbelastingen boven woongebieden in Noord-Holland. Je kunt aandringen op een transparante analyse van wie er "wint" en wie er "verliest", inclusief cumulatieve geluidslast over de tijd.

**4. Aandacht voor bestuurlijke legitimiteit en draagvlakproces**
Hoewel de participatie via een klankbordgroep georganiseerd is, blijft onduidelijk hoe het advies van deze groep echt invloed heeft op het Voorlopig Ontwerp. Verzoek om heldere spelregels over hoe het klankbordadvies verwerkt wordt in het beleidsproces. Bepleit dat het Plan van Aanpak voor participatie explicieter de rol van provincies erkent.

**5. Suggestie: benoem aandachtspunten voor definitieve besluitvorming**
Geef aan dat de provincie zich bij het Voorlopig Ontwerp op een aantal zaken wil kunnen uitspreken, zoals:

- de onderbouwing van leefomgevingswinst per regio,
- de balans tussen militaire oefenruimte en civiele hinder,
- en de bijdrage aan klimaatdoelen.

Je kunt vragen dat het ministerie deze onderwerpen expliciet meeneemt in de voorbereiding van het Voorlopig Ontwerp in 2026.

**6. Sluit aan op de beleidsdoelen van het rijk, maar wees kritisch op effecten op de provincie**
Erken dat de nieuwe luchtruimstructuur defensieve, milieu- en efficiëntiedoelen dient, maar benadruk dat de uitvoerbaarheid in de provincie Noord-Holland afhankelijk is van regionale uitvoeringscapaciteit, milieugevolgen en maatschappelijk draagvlak.

Reeds openbaar 3

**SPOOR 1 ONDERZOEK: CLEANSHEET – CONCEPT**

Benut de quickscan met name kritische onzekerheden

Benut ook proces voorstel eerdere versie door 5.1.2e

**Uitgangspunten:**

- Een studie over de toekomst van de luchtvaart, de luchthaven, en de ruimtelijke impact daarvan op de Schipholregio.
- De studie moet een blik over de horizon bieden. Dat betekent dat we nadrukkelijk *niet* kijken naar de huidige actualiteit, korte termijnoplossingen en de te maken beleidskeuzes.
- Alle onderzoeksvragen dienen direct verband te houden met de luchtvaart en de effecten daarvan op de omgeving van de luchthaven.
- De invalshoek: schaarste aan luchthaven capaciteit met als oorzaken krimpende milieucontouren, belang van een gezonde leefomgeving, conflicterende ruimtelijke ontwikkelingen omgeving m.b.t. wonen, ruimtegebrek in de omgeving o.a. door mogelijke klimaatadaptatietoepassingen, etc.)
- We streven naar een gezonde, schone en veilige leefomgeving in 2050
- We verwachten niet per se concreet toepasbare antwoorden op de vragen, wel inzicht in de beleidsdilemma's, keuzemogelijkheden de kennisvragen en een scherpe analyse.

Dit kun je op verschillende manieren interpreteren. Beter: met minder (geluid)bel van de omgeving

5.1.2e

07/15/2024 13:52

**Ik mis het** verwachte resultaat: analyserapport met een overzicht van de voor de omgeving belangrijkste bepalende zekerheden en onzekerheden, dilemma's en een kennisagenda

**MOBILITEIT (INCL. LUCHTVAART)**

**1) Vraagzijde:**

- Hoe ontwikkelt zich de autonome vraag (low growth, average, high-growth scenario's) naar luchtvaart (passagiers en vracht) vanaf Schiphol:
  - Volume (splitsing naar O/D en transfer
  - Bestemmingen
- Hoe ontwikkelt zich de vraag (autonoom) naar landtransport van en naar de luchthaven:
  - Volume (pax, personeel, ov transfer Schiphol maken, vracht)
  - Modal shift

Hoe autonoom is de vraag eigenlijk? De vraa wordt ook bepaald door het aanbod (en de

5.1.2e 5.1.2e

07/15/2024 12:46

**2) Aanbodzijde:**

- Hoe ontwikkelt zich naar verwachting de capaciteit (aantal ATMs) van Schiphol, daarbij in ogenschouw nemend:
  - Krimpende milieu contouren
  - Nieuwe energiedragers
- Welke impact heeft de toenemende concurrentie van andere airlines, airlines groups en luchthavens met eenzelfde profiel (i.e. LHR, FRA, CDG MAD, DUB, KEF, IST, DXB, DOH, AUH), mede tegen de achtergrond van de toenemende capaciteitschaarste op Schiphol?
- Gezien de toenemende congestie en hoge kosten van de aanleg en onderhoud van infrastructuur:
  - In hoeverre kan de toekomstige vraag naar voor- en na grondtransport naar Schiphol geaccommodeerd worden? Wat zijn de toekomstige bottlenecks?
  - In hoeverre kunnen het spoor en in mindere mate, langeafstand busverbindingen, de vraag naar internationale connectiviteit faciliteren?
- Welke kansen en uitdagingen creëert het toekomstige aanbod van fijnmazige point-to-point verbindingen met airtaxi's zowel op regionaal, binnenland en internationaal niveau, vanuit de volgende invalshoeken:
  - Schaarste luchthavencapaciteit.
  - Netwerkkwaliteit.
  - Congestie op de grond.
  - Technologische ontwikkelingen

En andere technologische ontwikkelingen, z elektrische vliegtuigen e.a.? Apart kopje technologie?)

5.1.2e 5.1.2e

07/15/2024 12:48

**3) Ruimtelijke vragen:**

- Binnen het hek van de luchthaven:

- Welke vereisten stelt de toekomstige autonome groei aan de infrastructuur en de inrichting van de luchthaven (airside, pax en vracht terminals, landside)
- Welke vereisten stellen toekomstige technologieën (i.e. energiedragers, AI) en de toekomstige operatie op de inrichting van de luchthaven (airside, pax en vracht terminals, support infra)

Ik vind alleen de gevolgen buiten de hekken interessant

5.1.2e
07/15/2024 12:53

- Buiten het hek van de luchthaven:
- Welke vereisten stelt de nieuwe luchtvaart aan de infrastructuur buiten het hek van de luchthaven (i.e. opwekking en aanvoer brandstof)
- Welke mogelijkheden scheppen de nieuwe voor woningbouw en andere activiteiten door een beperking van de hinder en emissies?
- Welke beperkingen legt de nieuwe luchtvaart op aan woningbouw en andere activiteiten (i.e. gevaar i.v.m. gebruik waterstof)
- Welke mogelijkheden (of beperkingen) voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen ontstaan door een veranderde indeling en gebruik van het luchtruim?

**4) Beleidsvragen**

- Met in oogneming van de toenemende schaarste aan capaciteit op Schiphol:
  - Wat is de meest efficiënte operatie (i.e. p-to-p vs. O/D)
  - Wat is het benodigde minumum aantal (soorten) verbindingen, zodat Schiphol positief kan blijven bijdragen aan brede welvaart / duurzame economische groei
  - Wat is het meest efficiënte gebruik van de ruimte op en rond Schiphol?
- Welke rol kunnen regionale luchthavens spelen in een efficiënte/optimale verdeling van het luchtverkeer?

???

5.1.2e
07/15/2024 13:41

**ECONOMIE**

**1) Vraagzijde:**

- Welke vereisten stelt de toekomstige (circulaire) economie aan de luchtvaart van de toekomst (gaat dan over de business case voor duurzame energiedragers in combinatie met de CO2-prijs. Inzetten op duurzamere brandstof).

**2) Aanbodzijde:**

- Welke (deels) luchthaven gebonden bedrijvigheid kan in de toekomst niet meer gedijen door de schaarste van luchthaven capaciteit, ruimte, congestie, etc.

**3) Ruimtelijke vragen**

- Hoe ontwikkelt zich de vraag naar ruimte van luchthaven gebonden bedrijven?

**4) Beleidsvragen:**

- Welke (deels) luchthavengebonden bedrijvigheid kan of moet in de toekomst niet meer niet meer gefaciliteerd worden door de toenemende schaarste aan land, elektriciteit, water, arbeid of negatieve externe effecten?
- Welke (deels) luchthaven gebonden bedrijvigheid kan of moet in de toekomst gestimuleerd worden, inclusief

Dit zijn geen vragen voor een consultant, ma voor onszelf. De consult kan feiten en overwegingen aandragen om een goede afw te kunnen maken.

5.1.2e
07/15/2024 13:42

## BIJLAGE 3: BRS One-pager

**Over de BRS:** de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) is het samenwerkingsverband van 53 gemeenten en 4 provincies in de Schipholregio (binnen de 48Lden geluidcontour van de luchthaven)

**Doel BRS:** De luchthaven Schiphol heeft een grote impact op de regio, zowel positief als negatief. Met de BRS samenwerking willen de regionale overheden de positieve aspecten bestendigen en versterken en de negatieve impact verkleinen. Het doel is om een balans te vinden tussen duurzame connectiviteit en een gezonde, veilige leefomgeving in de regio.

**Interbestuurlijke samenwerking:** In gezamenlijkheid zijn we als BRS een factor van belang en daarmee een relevante gesprekspartner voor het Rijk. We maken afspraken met het Rijk over vorm en inhoud van de interbestuurlijke samenwerking.

## Speerpunten

*(op basis van de in 2022 vastgestelde inzet van de BRS naar aanleiding van het verschijnen van de uitvoeringsagenda bij de Luchtvaartnota 2020-2050)*

**Beschermen van de omgeving:** De BRS streeft een betere wisselwerking na tussen regelgeving voor het vliegverkeer op Schiphol en regelgeving die landzijdig de kwaliteit van de leefomgeving van omwonenden bepaalt. Naast sturen op normen voor geluid en emissies (milieucontouren), omvat dit ook het bieden van (individuele) rechtsbescherming wanneer normen worden overschreden en regelgeving niet wordt nageleefd.

**Minder hinder:** Voor de BRS staat het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio centraal. Naast geluidreductie gaat het daarbij ook om verbetering van de luchtkwaliteit en CO2-reductie. Bij hinder beperkende maatregelen vragen wij aandacht voor de nu al overbelaste gebieden, voor het waterbedeffect en voor mitigerende maatregelen in die gebieden waar het slechter wordt.

**Rust in de nacht:** De BRS wil meer rust in de nacht. Belangrijk is dat dit niet leidt tot een verzwaring van de hinder in de randen van de nacht, waar op dit moment al de grootste hinder wordt ervaren, en de secundaire banen overdag.

**Noodzaak tot innovatie:** De sturing op krimpende contouren moet de sector stimuleren om te innoveren en eens een keer met echte oplossingen en een toekomstvisie te komen. De sector heeft hieromtrent veel loze beloften gemaakt in het verleden. Ook voortijdig inboeken van toekomstige geluidswinst van de vlootvernieuwing is wat ons betreft een no go. NB: Door grote leveringsproblemen bij Boeing en Airbus is de kans groot dat toestellen pas jaren later geleverd worden.

**Toekomst van de luchthaven en de luchtvaart in breed perspectief:** We pleiten voor een visie op de rol van duurzame luchtvaart in het mobiliteitssysteem. Kijk naar Schiphol als multimodaal knooppunt en in samenhang met de regionale luchthavens van nationaal belang.

**Duurzame internationale connectiviteit**: Hoe faciliteren we duurzame internationale connectiviteit in de context van blijvende schaarste aan luchthavencapaciteit?

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

De leden van de BRS

**Bestuurlijke Regie Schiphol**

**Uw contactpersoon**

5.1.2e

BEL/RO

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

24 november 2022

**Betreft: Uitnodiging BRS B 01 december 2022**

Geachte leden van de BRS,

Hierbij nodig ik u uit voor een bijeenkomst van de BRS Bestuurlijk op **donderdag 01 december van 09.30 tot 11.00 uur.** Deze vergadering vindt fysiek plaats in de **Noord-Hollandzaal**, **Provinciehuis Dreef 3 in Haarlem.**

*NB: Leden worden uitdrukkelijk verzocht zich vooraf aan te melden. Bij verhindering het verzoek u bestuurlijk te laten vervangen.*

De conceptagenda is als volgt:

1. Opening + mededelingen

Vanwege afwezigheid van de voorzitter van de BRS Jeroen Olthof, zit vicevoorzitter van de BRS Jurgen Nobel deze vergadering voor.

2. Vaststellen verslagen 12 mei 2022 en 29 september 2022 (bijlagen 1 en 2)

3. Stand van zaken NOVEX Schipholregio

Ter bespreking

Op 10 oktober jl. tekende de BRS de Bestuursovereenkomst Intenties Samenwerking NOVEX Schipholregio met het Rijk. De volgende stap is om de Bestuursovereenkomst te concretiseren. 5.1.2e (BRS, provincie Noord-Holland) en 5.1.2e (ministerie Infrastructuur en Waterstaat) geven als kwartiermakers NOVEX Schipholregio een presentatie over de stand van zaken van de inrichting NOVEX Schipholregio. Vervolgens voeren we vanuit de BRS het gesprek over welke aandachtspunten er zijn voor de verdere verdieping in de uitwerking.

4. Stand van zaken Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) (bijlage 3)

Ter informatie

Op 17 oktober 2022 heeft minister Harbers de Tweede Kamer geïnformeerd over de voorgestelde opzet van de Maatschappelijke Raad

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 5.1.2e

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Schiphol (MRS) Kamerbrief over ontwerp MRS | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl. De BRS is niet betrokken bij het proces tot inrichting van de MRS, maar ambtelijk wel op hoofdlijnen geïnformeerd. 5.1.2e (BRS, gemeenten Uithoorn en Ouder-Amstel) geeft een korte toelichting hierop en er is gelegenheid tot het stellen van vragen.

5. Rondvraag

6. Afsluiting

Eerstvolgende bijeenkomst: 16 februari 2023

Met vriendelijke groet,

J. Olthof
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 12 mei 2022, van 09.30 tot 10.45 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig:

J. Olthof, gedeputeerde provincie Noord-Holland, *voorzitter*
J. de Reus, gedeputeerde provincie Flevoland
Mw. S. Willemsen, provincie Noord-Holland

W. Breunesse, gemeente Zaanstad
S. Dinjens, gemeente Velsen
A. Elzakalai, gemeente Lelystad
S. Heldoorn, gemeente Heemskerk
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Mw. H. Hooij, gemeente Teylingen
W. Jansen, gemeente Ouder-Amstel
J. Nobel, gemeente Haarlemmermeer
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
E. de Vries, gemeente Amsterdam
K. van der Zwet, gemeente Lisse

ambtelijke ondersteuning
5.1.2e gemeente Almere
5.1.2e provincie Utrecht
5.1.2e provincie Zuid-Holland
5.1.2e Omgevingsdienst Midden-Holland

*Afwezig m.b.*

R. te Beest, gemeente Alkmaar
A.J. van den Beld, gemeente Bergen
R. Berkhout, gemeente Haarlem
H. Bouma, gemeente Uithoorn
Mw. M. Elfferich, gemeente Landsmeer
Hendriks, gemeente Gooise Meren
Mw. K. Hoekstra, gemeente Hillegom
B. Kabout, gemeente Aalsmeer
R. van Muilekom, provincie Utrecht
Mw. N. Mulder, gemeente Heemstede
R. Nagtegaal, gemeente Katwijk
A. North, gemeente Leiden
N. Ozutok, gemeente Beverwijk
H. Raat, gemeente Amstelveen
C. van Uden, gemeente De Ronde Venen
Mw. M. Veeningen, gemeente Almere
Verdiepen, gemeente Heiloo
Mw. W. Verkleij, gemeente Noordwijk
Mw. W. de Zoete, provincie Zuid-Holland

Verslag:

5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

## 1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de vergadering om 09.30 uur en heet iedereen hartelijk welkom. Er is voor deze vergadering geen agenda rondgestuurd.
Er wordt momenteel afgetast wat de nieuwe bewindspersonen precies van plan zijn. Hij heeft het gevoel dat er in ieder geval veel meer actie is dan in de afgelopen vier jaar. Er wordt deze vergadering een presentatie gegeven door mevrouw Willemsen over de samenwerking.

De aanwezigen stellen zich aan elkaar voor.

## 2. Presentatie en discussie

Mevrouw **Willemsen** houdt aan de hand van slides een presentatie waarin zij een toelichting geeft op wat achter de schermen gaande is.

Het wachten is op een nieuwe LVB voor Schiphol met een nieuw norm- en handhavingsstelsel. Daarvoor is een natuurvergunning voor Schiphol nodig, waarbij stikstof het knelpunt is. Er heeft op provinciaal ambtelijk niveau overleg plaatsgevonden. Daarbij ging het ook over de vraag hoe een programmatische aanpak eruit zou moeten zien. De door de BRS gewenste integrale aanpak zou ook consequenties hebben voor de bilaterale trajecten die nu worden opgestart. Een voorbeeld zijn de woondeals. De BRS heeft in het najaar afspraken gemaakt over interbestuurlijke samenwerking over alles in het luchtzijdige deel. Voor wat betreft het landzijdige deel het hebben de regio's via de MIRT-structuur allemaal regionale programma's. Een belangrijk punt van de BRS is: geen korte termijn zonder inbedding in de lange termijn.
Er gaat morgen een Kamerbrief RO uit met de aankondiging dat de NOVI-gebieden omgedoopt worden tot NOVEX-gebieden. De precieze betekenis daarvan is nog niet geheel duidelijk. De insteek is dat het hele BRS-gebied afgedekt wordt, omdat de problematiek die aangekaart wordt in het luchtzijdige deel BRS-breed is. Eventueel kan daarbinnen op deelgebieden een focus aangebracht worden. In de NOVEX-structuur zouden de minister, de regionale bestuurder en de BRS-voorzitter samen moeten optrekken. Het zou goed zijn als er een nieuwe tafel ontstaat die snel zaken kan agenderen en besluiten kan nemen.

Mevrouw **Hooij** vindt het heel goed om de luchtzijdige kant scherp te houden, want de landzijdige kant is meestal voldoende goed geborgd. Zij maakt zich veel zorgen om de uitkomst. De BRS gaat voor het eigen verhaal zonder te haastig beslissingen te nemen. De BRS moet proberen zaken voor elkaar te krijgen, ook in het Cluster Zuidwest. Dat zit vaak in zwaar weer.
De heer **Van der Zwet** sluit zich aan bij de vorige spreker.
De heer **De Vries** heeft gemerkt dat de nieuwe minister wel wat wil gaan doen, maar toch ziet hij enige handelingsverlegenheid. De druk van buiten is gigantisch, met het risico dat straks de buitenwereld gaat bepalen wat er moet gebeuren omdat het bestuur niet handelt. Het standpunt van de gemeente Amsterdam is dat er door verkeer en landbouw minder stikstof moet worden geproduceerd. Op die manier ontstaat ruimte voor bijvoorbeeld wonen, of misschien luchtvaart. Daar kunnen gemeenten iets aan doen door een stevig luchtkwaliteitsbeleid. Wonen is in het algemeen belangrijker dan vliegen, dus daar ligt voor Amsterdam de prioriteit.
De heer **Van den Heuvel** merkt op dat alle pogingen om de stikstofdepositie te beperken momenteel stil liggen. Men kiest alleen voor grote heroïsche acties die eigenlijk niemand wil. Op lokaal en provinciaal niveau is het een drama. Hij vindt het niet erg belangrijk welke minister de lead neemt. Dat kan BZK of RO zijn. Wel spannend is de verhouding tussen het Groene Hart en Schiphol, beide zaken waarmee hij zich wil gaan bemoeien. Wat betreft het Groene Hart zou je van het Rijk een integrale benadering verwachten, over waterbeheer, natuur, maar ook over hinder en de cumulatieregeling. Hij ziet dat nog niet terug.
De heer **Slettenhaar** juicht een integrale kijk toe. Je kunt op die manier dingen met elkaar verbinden, maar er is ook een nadeel. Zaken die nu specifiek door de BRS benoemd zijn, zie je nog niet terug. Er moeten slimme keuzes gemaakt worden. De selectiviteit is vaak besproken. Wat voor soort luchtvaart wil je in dit gebied? Dat soort zaken moet bij een volgende stap terugkomen. Het LIB is belangrijk. Gezondheid is een abstract begrip. Er wordt ergens een meting gedaan en mensen blijken in hun slaap gestoord te worden. Maar als je geen woning hebt, wordt je ook niet gezonder. Castricum lijkt overigens ver weg van Schiphol, maar heeft wel te maken met een aanvliegroute die last geeft.

De **voorzitter** deelt de zorgen die hij hier hoort. Hijzelf zag dat de minister in de laatste brief andere woorden koos dan de laatste jaren door zijn voorganger gebezigd werden. Hij denkt daarbij bijvoorbeeld aan het gebiedsgerichte en de basisleefkwaliteit. Ook worden regio en provincie genoemd. Dat maakt het lastig om die ontwikkeling in Den Haag te frustreren door er hard tegenin te gaan. De internationale connectiviteit is belangrijk, maar de BRS is er vooral voor de balans met een gezonde fysieke leefomgeving. De basisleefkwaliteit moet ervoor zorgen dat iedereen erop vooruitgaat. De leden van de BRS hebben tot een bepaald niveau een gemeenschappelijk belang. Ga je verder de diepte in, dan kunnen die belangen uiteen gaan lopen. De BRS moet bij elkaar gehouden worden en mag zich niet uit elkaar laten spelen. Daarom moet het gezamenlijk belang scherp in de gaten gehouden worden. Daar moet de BRS voor staan. Ook de rolverdeling moet goed in de gaten gehouden worden. De BRS moet aan tafel komen zitten om het belang van de Schipholregio te

bewaken. Het mag niet zo zijn dat men in de Eerste of Tweede Kamer zegt: we hebben het met de BRS besproken en die ging akkoord! De BRS kan verantwoordelijkheid nemen en aan tafel plaatsnemen, maar dan vanuit de opgave en afspraken die door de BRS gemaakt zijn. De houding van de nieuwe minister is dus een lichtpuntje. Ook ambtelijk lijkt er beweging te komen. Er wordt nu op een wat andere manier naar de materie gekeken. Er zijn meerdere bewindspersonen betrokken bij dit dossier. Het is niet de bedoeling dat de inzet op een gebiedsgerichte aanpak tot een nieuwe tafel leidt. Er liggen al heel veel programma's en plannen vanuit alle regio's. De luchthaven neemt een enorm belangrijke plek in in de regio, zowel economisch als maatschappelijk, en altijd op het gebied van leefbaarheid. Er moet een nieuwe balans gevonden worden met meer aandacht voor de basisleefkwaliteit. De ontwikkelingen moeten door kunnen gaan, waarbij een integrale afweging noodzakelijk is. Je kunt niet maatregelen voor de luchtvaart treffen zonder rekening te houden met de problemen op de grond.
De heer **Nobel** vindt het goed om dat gesprek integraal te gaan voeren. Hij herinnert er echter aan dat de BRS bij de vorige vergadering heeft gezegd dat er een brief aan de Kamer en aan de minister gestuurd moest worden over geluidscumulatie. Hij is bang dat de integrale benadering die aandacht voor geluidscumulatie in de weg komt te zitten. Het zou verstandig zijn om alsnog die brief over geluidscumulatie aan de Kamer en de minister te sturen. Waarom is dat nog niet gebeurd? Hij is er niet gerust op, met drie bewindspersonen die over de geluidscumulatie allemaal naar elkaar wijzen.
De **voorzitter** antwoordt dat hij ervoor gekozen heeft om die brief nog niet te versturen. Als de vergadering dat wil, zal hij het alsnog doen. Er is een nieuw kabinet. Vanmiddag gaat hij kennismaken met de nieuwe minister. Daarbij zal hij de geluidscumulatieregeling ter sprake brengen. Hij wil graag een bestuurlijk overleg om samen te constateren dat men er wat betreft de cumulatieregeling niet uitkomt. Als dat gebeurt is, is het tijd om de gewenste brief te versturen. Hij wil zich nu niet te hard opstellen richting de nieuwe bewindspersoon.
De heer **De Vries** ondersteunt het betoog van de heer Nobel. Het gaat niet alleen om Schiphol, maar de cumulatie van geluid van Schiphol met ander geluid. Niet kunnen wonen weegt qua gezondheid en leefkwaliteit inderdaad zwaarder dan overkomende vliegtuigen. Het BO leefkwaliteit kan vanwege de agenda's niet doorgaan, terwijl het in het voorjaar moet plaatsvinden. Als zo'n gesprek niet plaats kan vinden, moet toch een brief gestuurd worden, maar voor die brief wil je eigenlijk eerst het gesprek. Het is dus ingewikkeld.
De heer **Jansen** was een groot voorstander van het verzenden van een brief. Die zou heel net en aardig kunnen zijn ('We kijken uit naar het eerste gesprek, en dit is ons standpunt'). Wat betreft de rollenscheiding wordt het steeds belangrijker dat de BRS zichtbaar is. Voor de Tweede Kamer en de eigen gemeenteraden moet het BRS-standpunt duidelijk zijn. Op die manier kan daarop altijd teruggevallen worden bij de te voeren gesprekken, of voor de rechter.
De heer **Nobel** blijft erbij dat het goed is een nette brief aan minister en Kamer te sturen. Als je alles op de agenda wilt zetten, zet je eigenlijk niets op de agenda. De voorzitter kan naast het sturen van de brief heel goed het gesprek over integraliteit voeren. Dus een tweesporenbeleid.
De **voorzitter** gaat daarmee akkoord. Uiteindelijk moet er een integrale afweging komen van het luchtzijdige deel met alles wat op de grond gebeurt. Het luchtzijdige moet aansluiten bij wat er op de grond gebeurt, met alle plannen die er liggen. Verder moet de woningbouwopgave zo snel mogelijk opgepakt worden. Er moet duidelijkheid zijn over de standpunten van de BRS over basisleefkwaliteit bij de discussie over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol en de mogelijke positie van Lelystad. Hij zal vanmiddag bij de minister aankondigen dat er een brief komt van de BRS waarin het standpunt nog eens wordt toegelicht. Het voorstel van het Rijk is om de cumulatieregeling geluid te laten bestaan, om vervolgens een aantal gebieden aan te wijzen waarvoor deze niet geldt.
Mevrouw **Willemsen** merkt op dat volgens het Rijk alleen binnen de contour een afweging gemaakt hoeft te worden. Daarbuiten zou je dus geen probleem hebben. Maar in werkelijkheid moet je buiten de contour altijd nog een onderbouwing geven wat betreft ruimtelijke ordening, en straks ook wat betreft een gezonde en veilige fysieke leefomgeving. Voor dat laatste moet dan straks significantie aangetoond worden, omdat nergens staat dat dit niet hoeft te gebeuren.
De heer **Van den Heuvel** vindt het erg belangrijk dat er een oplossing komt voor de cumulatieregeling. Het besluit tot invoering van de Omgevingswet kwam van Hugo de Jonge, waarmee de cumulatieregeling pas echt urgent werd. Waarom niet wedden op twee paarden, en het ook bij De Jonge neer te leggen?
De **voorzitter** antwoordt dat het Rijk keuzes zal moeten maken, niet de BRS. De BRS zal moeten bewaken dat rekening gehouden wordt met haar belangen.

De heer **Nobel** merkt op dat volgende week donderdag een debat in de Tweede Kamer is over de luchthaven. Het zou goed zijn om nog voor dat debat de brief over geluidscumulatie te versturen, zodat het BRS-standpunt betrokken kan worden in het debat.
De heer **Van den Heuvel** stelt voor om ook publicitair een beetje te tamboereren.
De **voorzitter** concludeert dat de BRS een brief wenst te sturen, maar zonder daarin er met een gestrekt been in te gaan. Verder kunnen BRS-leden bij Kamerleden lobbyen om het onderwerp cumulatieregeling op de agenda te krijgen.

De heer **De Vries** vertelt over de stand van zaken bij Schiphol. De toestanden daar waren een samenspel van planningsoptimisme van Schiphol, last-minuteboekingen, wilde stakingen met betrekking tot de arbeidsvoorwaarden en tekorten op de arbeidsmarkt die niet makkelijk met uitzendbureaus op te lossen zijn. Dit soort toestanden mogen niet meer optreden, als was het maar vanuit het oogpunt van veiligheid en openbare orde. Men zal moeten uitgaan van het aantal mensen dat op de luchthaven beschikbaar is voor de afhandeling van vluchten. Dat moet bepalend zijn voor het aantal vluchten en dus het aantal passagiers. De verschuiving naar Lelystad lost het personeelsprobleem niet op.
De heer **Nobel** vraagt de brief via de mail onder de BRS-leden te verspreiden.

**3. Sluiting**
De **voorzitter** sluit de vergadering om 10.45 uur.

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 29 september 2022, van 09.30-10.55 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig: *Voorzitter:* J. Olthof, gedeputeerde provincie Noord-Holland

W. Breunesse, gemeente Zaanstad
R.H. Berkhout, gemeente Haarlem
R. Breeuwsma, gemeente Alphen aan den Rijn
S. Dinjens, gemeente Velsen
Mw. R. Dral, gemeente Oostzaan
R.J. van Duijn, gemeente Nieuwkoop
A. Elzakalai, gemeente Lelystad
J. Hagens, gemeente Alkmaar
Mw. A. Heijstee-Bolt, gemeente Kaag en Braassem
J.L. ven den Heuvel, gemeente Bodegraven Reeuwijk
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
Mw. E. Koek, gemeente Teylingen
D. Kuin, gemeente Aalsmeer
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
R. van Wanrooij, gemeente Wormerland
K. van der Zwet, gemeente Lisse

5.1.2e (beleidsmedewerker Luchtvaart provincie Noord-Holland
5.1.2e (adviseur en projectleider bij gemeente Uithoorn en Ouder-Amstel)
5.1.2e (Strategisch Beleids- en bestuursadviseur Omgevingsdienst IJmond)

ambtelijke ondersteuning

Afwezig m.b. Mw. B. van den Berg, gemeente Beverwijk
Mw. J. van Boeijen, gemeente Landsmeer
Mw. H. van Buren, gemeente Amsterdam
D. Grimbergen, gemeente Lelystad
R. ter Hark, gemeente Noordwijk
G.J. Hendriks, gemeente Gooise Meren
Mw. K. Hoekstra, gemeente Hillegom
Mw. J. Kloosterman, gemeente Leiden
Mw. J. de Maa, gemeente Ouder-Amstel
R. van Muilekom, provincie Utrecht
H. Prins, gemeente Diemen
A de Regt, gemeente Woerden
J. de Reus, provincie Flevoland
J. Schalkwijk, gemeente Wormerland
K. Schilder, gemeente Edam-Volendam
Mw. E. Stam, gemeente Heemstede
J. Terpstra, gemeente Leiden
C. van Uden, gemeente De Ronde Venen
B. Vastenhoud, gemeente Leiderdorp
Mw. M. Veeningen, gemeente Almere
Mw. A. Zalinyan, gemeente Heemskerk
Mw. W. de Zoete, provincie Zuid-Holland

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

## 1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de vergadering om 09.30 uur en heet iedereen welkom. Een aantal gemeenten kon zich niet laten vertegenwoordigen en heeft een schriftelijke reactie gestuurd.

De aanwezigen stellen zich aan elkaar voor.

De agenda wordt zonder wijzigingen vastgesteld.

## 2. Bespreken bestuursovereenkomst

De **voorzitter** merkt op dat hij een paar maanden een kort gesprek had met de minister, wat bij hem een positieve indruk achterliet. De minister lijkt werkelijk bereid de samenwerking te zoeken. De bestuursovereenkomst (BO) is een mooi moment om die samenwerking vast te leggen.

De heer 5.1.2e houdt aan de hand van sheets (bijgevoegd) een korte presentatie over de BO en de weg naar Novex Schiphol.

Mevrouw **Heijstee** vraagt hoe hard de plangrenzen zijn. Buiten die grenzen zijn immers ook mensen die hinder ondervinden? Hoe wordt daarmee rekening gehouden?
De **voorzitter** antwoordt dat de BRS met 56 gemeenten het gebied bestrijkt dat de meeste hinder ondervindt. Toch kunnen buiten de grenzen ook gemeenten zijn die hinder ondervinden van de luchthavens, vooral als over het luchtzijdige deel gepraat wordt, met een mogelijke samenhang tussen Rotterdam en Den Haag. Verder zit Zuid-Holland aan tafel, een provincie die de belangen van gemeenten buiten de BRS zal vertegenwoordigen. Datzelfde geldt voor de provincies Utrecht en Flevoland. De provincies hebben een belangrijke rol om het belang buiten de BRS goed te bewaken. Er kan nu in ieder geval meegepraat worden over het luchtzijdige deel, en dan met name het evenwicht het economisch belang aan de ene kant, tegenover aan de andere kant de leefbaarheid van de omgeving. De vraag van mevrouw Heijstee, dus naar het effect van luchtvaart naar gebieden buiten de BRS, zou goed voorgelegd kunnen worden aan de minister op 10 oktober.
De heer **Breunesse** vraagt naar de rol van stikstof in deze BO. Het maakt weliswaar onderdeel uit van de opgave, maar dan vaak gerelateerd aan het landelijk gebied en de toekomstbestendigheid van de agrarische sector, ofwel aan de verduurzaming van de industrie. Hoe zit Schiphol hierin als bron van stikstof?
De **voorzitter** antwoordt dat Schiphol een natuurbeschermingsvergunning moet aanvragen en voldoen aan de stikstofopgave. Dit is er mede oorzaak van dat de luchthaven terug moet naar 440.000. De aanvraag voor de natuurbeschermingsvergunning ligt er. Overigens zijn alle huidige crises, zoals over stikstof, $CO_2$, gezondheid, met elkaar verbonden. Toch moeten al die zaken ook weer ontvlochten worden zodat het voor de BRS behapbaar wordt.

De heer **Dinjens** merkt op dat de luchtruimherziening niet apart behandeld wordt, maar vervlochten zit in een aantal dingen. Waar is die te vinden in de acht opgaven?
De heer 5.1.2e antwoordt dat de luchtruimherziening ingebed wordt in de Novex Schipholregio. Niet alle acht thema's die in de BO staan, zullen in de Novex Schipholregio terechtkomen. Een aantal ervan zal in andere Novexregio's een plek krijgen. Het gaat erom de Novex Schipholregio zo te organiseren dat je continu het juiste gesprek kan voeren en de belangen per project kan behandelen. Zeker is dat luchtruimherziening luchtzijdig is en dat het gesprek erover gevoerd moet worden in de Novex Schipholregio.
De heer **Dinjens** merkt op dat er straks een besluit komt zonder dat de BRS er echt over meegepraat heeft. Hoe gaat dat? Komt er nog een periode waarin er alsnog over meegepraat kan worden?
De **voorzitter** denkt dat dit een goede vraag is om aan de minister voor te leggen. De BO gaat over de wijze waarop men gaat samenwerken en wat de onderwerpen zijn. Hijzelf heeft de behoefte om dat heel snel te concretiseren. Er zijn meer dossiers die niet genoemd zijn, maar wel een plek gaan krijgen in vooral het luchtzijdige deel. Het besluit valt onder Novex Schipholregio en de samenwerking als het over het luchtzijdige deel gaat. Het wordt voor de BRS interessant hoe de inbreng georganiseerd gaat worden.
Mevrouw 5.1.2e voegt toe dat in de BO heel veel effecten staan van de verschillende trajecten. Daarover moet gesproken worden. De luchtruimherziening is heel groot. Overheden kunnen daarop zienswijzen indienen. In de BO staan onderdelen waarover je het integraal gaat hebben over de effecten van de verschillende trajecten.

De heer 5.1.2e merkt op dat in de interbestuurlijke samenwerking en in de Novex Schipholregio de luchtruimherziening besproken zal worden. Die heeft straks ook effect op wat op het land gebeurt. Waar het nu nog niet scharniert, moet dat later in de samenwerking wel gebeuren.
De heer **Dinjens** kondigt aan dat hij op dit punt heel waakzaam zal zijn.
De **voorzitter** wijst erop dat in de BO heel expliciet staat dat uiteindelijk iedereen zijn eigen verantwoordelijkheden en bevoegdheden heeft. De BRS gaat niet als 'schaamlap' fungeren voor het Rijk, dus dat men zegt dat het afgestemd is met de BRS en daarmee akkoord is. Dat mandaat hebben de wethouders ook niet vanuit hun raden. De bovenliggende opgaves gaan, zoals staat in de BO, over de leefkwaliteit. Daarom voelt hij zich als BRS gemachtigd om samen te praten over wat in het luchtzijdige deel effect heeft op de leefkwaliteit van de inwoners. Wat de rol van de BRS precies zal zijn, wordt een zoektocht.

De heer **Slettenhaar** complimenteert de voorzitter met deze BO. Het is niet verstandig dit document nog aan te passen. De inhoud zal steeds weer aan de orde komen. Dat is voldoende borging.
De heer **Elzakalai** merkt op dat het zaak is waakzaam te zijn, zeker als het gaat om de cumulatie geluid. Hij las in het stuk dat er in juli een besluit is genomen in een bestuurlijk overleg cumulatie geluid, en hoe dat verwerkt zal worden in de gebiedsagenda. Hij vraagt wat daaruit gekomen is.
De **voorzitter** antwoordt dat in 2021 een besluit is genomen door het Rijk om met een cumulatieregeling geluid te komen. Dat betekent dat het lastiger wordt om de mogelijkheid van woningbouw rondom Schiphol te motiveren. Een eenzijdige verzwaring van de geluidscontouren maakt de woningbouwopgave van 200.000 woningen alleen maar ingewikkelder, zonder dat er een maatregel tegenover staat vanuit het luchtzijdige deel. De minister van BZK hamert erop dat er woningen gebouwd worden, terwijl de minister van IenW erop wijst dat dit heel ongezond is. Dat is een ingewikkeld verhaal. Daarover praat de BRS al 1,5 jaar met Zuid-Holland en de VNG. Afgelopen juli is dat gesprek er nog eens geweest, toen met de nieuwe bewindspersonen, minister Harbers en staatssecretaris Heijnen. Minister Harbers leek tijdens dat gesprek sympathie te krijgen voor de standpunten. Hij zegde toe er nog eens naar de regeling te zullen kijken, om er na de zomervakantie op terug te komen. Er wordt een nieuw overleg gepland, ook met Hugo de Jonge.

De heer **Elzakalai** complimenteert de opstellers van de BO. Het moet inderdaad bewaakt worden, en de BRS moet regie blijven houden. Belangrijk is dat er oog is voor de leefkwaliteit in de omgeving van Schiphol. Een fijnmazig ov zou daarbij een rol kunnen spelen. De binnen- en buitenstedelijke gebieden die nu beperkt worden door de Schipholcontouren, moeten in de gebiedsagenda meegenomen worden. Voor Amstelveen is Kronenburg erg belangrijk. Het is zaak uit te kijken voor een 'Novexbrij', dus een grote bestuurlijke druk die wellicht kan ontstaan.
De heer **Dinjens** sluit zich aan bij de complimenten voor de makers van deze BO. Dit is een mijlpaal. Wel is het zaak voor de BRS op te letten dat niet de kaas van het brood gegeten wordt. Voor zijn regio is de koppeling tussen nachtvluchten en gezondheid altijd heel belangrijk geweest. Gezondheid komt helaas maar heel beperkt aan bod in dit document. Het concept basisleefkwaliteit vindt zijn regio heel goed, omdat het daarmee teruggebracht wordt naar inwoners die recht hebben op een goede leefomgeving. Hij heeft alle vertrouwen in de voorzitter van de BRS. In deze BO wordt de representatie van de BRS 'naar boven toe', dus de afvaardiging, niet geregeld. Hij begrijpt dat, maar vindt dat wel iets spannends.
De heer **Hagens** vindt de basisleefbaarheid iets heel belangrijks. De gemeente Alkmaar heeft veel buitengebied met veel agrarische bedrijven. In het stuk komt de stikstofreductie aan de orde, maar dat mag niet betekenen dat alleen de agrariërs daarop worden aangesproken. Ook de luchthaven en de luchtvaartbedrijven moeten daarbij hun rol pakken. Ook die moeten een faire bijdrage leveren aan die reductie. Stikstof mag niet gebruikt worden om de economische belangen van de luchtvaart te laten prevaleren boven die van bijvoorbeeld kleinere agrarische bedrijven.
De heer **Breunesse** krijgt wat betreft het stikstofvraagstuk de indruk dat de agenda van Schiphol leidend is. Pas daarna zou gekeken worden naar de industrie en de agrarische sector. Er zou een betere balans moeten worden gevonden. De volksgezondheid is een belangrijk onderwerp. Het is daarom jammer dat het ministerie van VWS niet is aangesloten bij deze BO. Hoe zien anderen dat? Ook hij pleit voor waakzaamheid. Daarbij gaat het ook om de manier waarop de afspraken geformuleerd zijn in de BO. Het is belangrijk dat het gaat leiden tot concrete resultaten. Hij benadrukt het punt van de individuele bescherming van inwoners, iets wat altijd een belangrijk onderwerp was voor de BRS. Die individuele bescherming van inwoners zou behalve over de rechtmatige positie van bewoners, ook moeten gaan over een systematiek van bescherming. Te denken valt aan een

maximale geluidsbelasting op de gevel. Dat vindt hij niet terug in de voorbeelden die in de BO gegeven worden.
De heer **Slettenhaar** sluit zich aan bij de complimenten voor de voorzitter en de andere opstellers van deze BO. Hij wijst op het belang van een precies optreden als het gaat over economisch nut, en de te maken afwegingen. Als mensen geen woning kunnen vinden, zal dat ook impact hebben op de gezondheid. Dat geldt ook voor werkgelegenheid. Hij pleit daarom voor balans. Vertrouwen is wezenlijk als je met elkaar in gesprek gaat. Je zult ook bij de belangenafweging tussen kleine agrarische bedrijven en de luchtvaart heel precies moeten zijn. Er schijnen twee verschillende soorten stikstof te zijn. Je kunt maatregelen nemen voor de ene soort, terwijl de problemen door de andere soort stikstof worden veroorzaakt. De BRS moet goed oog houden voor de gezondheid in brede zin, maar ook de belangen van mensen die een woning nodig hebben. Hij doelt daarbij op de contouren. In Castricum zijn gebieden waarvan niemand begrijpt dat er niet gebouwd mag worden vanwege Schiphol.
De heer **Van der Zwet** werd de afgelopen week door de provincie Zuid-Holland geïnformeerd over de voortgang van het Nationaal Programma Landelijk Gebied. Dat staat ook in deze BO. De provinciegrens gaan bij de BO parten spelen. De Bollenstreek wordt op dit moment wat betreft de opgaves voor dat Programma gekoppeld aan Zuid-Kennemerland. Dat wordt nog een aardige uitdaging. Hij vraagt zich af hoe met dit soort zaken omgegaan moet worden.
Mevrouw **Heijstee** complimenteert de opstellers van deze BO. Het gaat over de gezondheid en de leefomgeving van de inwoners, maar het ministerie van VWS ontbreekt hier wel. Het is sterk vanuit het fysieke domein geredeneerd. Zij vraagt hoe VWS aangehaakt is. Zij is benieuwd naar het draagvlak bij Schiphol zelf. Er zou verder naast het ontwikkelperspectief, meer aandacht moeten zijn voor de bestaande inrichting en omgeving. Het Cluster Zuid-West zou graag de raden informeren. Komt daar een voorzet voor, of moeten de gemeenten dat zelf doen?
De heer **Van den Heuvel** maakt complimenten voor deze BO, maar deelt de zorgen van de heer Dinjens. Voorkomen moet verder worden dat het landzijdige en luchtzijdige gaan botsen.
De heer **Van Duijn** complimenteert de opstellers met deze BO. In de BRS wordt al lang gepraat over het lucht- en landzijdige, en de balans in de regio. Dit is werkelijk een mijlpaal. Bij 'Hinderbeperking' leest hij alleen over het landzijdige. Er worden 29.000 nachtvluchten genoemd, maar verder gaat het over uitkopen, ruimtelijke maatregelen etc. Hij vraagt aandacht voor de omgang met het luchtzijdige. Hoe moet het met hinderbeperkende maatregelen, zoals die vroeger in de ORS werden besproken? Hij wil er graag de hele luchtruimherziening bij betrekken. Dat is voor het Groene Hart belangrijk vanwege de vierde fix die nog boven het hoofd hangt. Die gaat juist op het landzijdige veel impact hebben. Hij sluit zich op over de opmerkingen die al gemaakt zijn over stikstof en natuur. De Nieuwkoopse Plassen zijn een Natura 2000-gebied, maar elke dag komen er honderd vliegtuigen overvliegen. Net iets boven de grens, waardoor het niet meer meegerekend wordt. Dat gaat in tegen het rechtvaardigheidsgevoel. Ook vraagt hij aandacht voor de cumulatie van geluid. Bij de BO Groene Hart heeft men heel bewust ook alle gemeenten laten ondertekenen. Dat hoeft bij deze BO niet, maar waarom tekenen de provincies Zuid-Holland en Utrecht niet apart?
De heer **Kuin** sluit zich aan bij de uitgedeelde complimenten. Hij waarschuwt dat hij over de verdere uitwerking van alles wel een mening heeft.
De heer **Hoekstra** sluit zich aan bij deze laatste woorden van de heer Kuin. Het is zaak goed te letten op de verdere uitwerking. Tot nu toe ziet hij weinig voortgang in het Schipholdossier als het gaat om een verbetering van de leefomgeving. Aan de zuidoostflank van het gebied is de laatste jaren een enorme toename van de overlast. Hij sluit zich verder ook aan bij de woorden van vorige sprekers.
De heer **Berkhout** vindt het een mooie mijlpaal. Hij complimenteert de opstellers van de BO. Wel hoopt hij dat de BRS vanaf nu ook serieus wordt genomen, dus zonder dat besluiten vlak voor het reces over de schutting worden gegooid. Dat mag niet meer gebeuren. Als dat toch gebeurt, gaat hij ervan uit dat de voorzitter er meteen op acteert. Verder vraagt hij zich af hoe dit actueel blijft. Is deze BO morgen niet al gedateerd? Er zijn 45 acties. Het is behoorlijk lastig om daar gevolg aan te geven, bijvoorbeeld door daar een monitoringssysteem op te zetten. Is dit niet te uitgebreid? Verder vraagt hij hoe bestuurders het verhaal vertellen in hun gemeenten. Hij wil graag een lijn voor alle leden.
De **voorzitter** heeft een reactie van de gemeente Amsterdam gekregen. Amsterdam heeft inhoudelijk geen opmerkingen, maar is wel blij met de totstandkoming van de BO. Op 10 oktober zal Amsterdam wel van de partij zijn. Amsterdam kijkt uit naar de concretisering van de BO. De gemeente Haarlemmermeer vroeg om een concretisering, maar is ook benieuwd naar de governance. Haarlemmermeer benadrukt dat Schiphol binnen de gemeentegrenzen ligt. De gemeente Lelystad vraagt zich af hoe de ontwikkeling van Lelystad Airport binnen dit dossier past. De BRS ziet de ontwikkelingen in Lelystad in samenhang met de ontwikkeling van Schiphol. Als Lelystad opent, zou

dat een ontlasting van Schiphol moeten betekenen. Als het zover is, zal dat zeker in BRS-verband besproken worden. Die discussie zal naar verwachting pittig worden.
De heer **Elzakalai** wil geen discussie beginnen over Lelystad, maar de opening van Lelystad zat binnen de Alders-afspraken altijd onvoorwaardelijk in het ondeelbare pakket. Hopelijk opent Lelystad Airport, en dan verwacht hij dat dit door de BRS gerespecteerd wordt.
De **voorzitter** reageert dat het besluit over Lelystad ergens genomen wordt. De BRS zag een eventuele opening van Lelystad altijd als een onderdeel van de ontwikkeling van Schiphol. De BRS heeft nooit een standpunt ingenomen over het al dan niet openen van Lelystad.
De heer **Slettenhaar** merkt op dat de BRS wel de selectiviteit omarmd heeft. Hij zegt nog namens de gemeente Uitgeest dat de nachtvluchten nog wat zwaarder benoemd zouden moeten worden.

De **voorzitter** komt met een reactie op de inbreng van de verschillende leden. De vraag naar de betrokkenheid van VWS is terecht. Op veel van dit soort milieudossiers, waar gezondheid toch een belangrijk aspect is, is VWS afwezig. Hij wil dit punt graag volgende keer bij de minister inbrengen. Hijzelf heeft de indruk dat het Rijk dit soort dossiers vooral benadert vanuit milieu en klimaat. Gezondheid heeft maar een beperkte plek in de milieuregelgeving.
Juni 2022 heeft de BRS vastgesteld wat haar positie is wat betreft leefkwaliteit, ook in relatie tot de luchtvaartnota. In deze BO heeft men het in verband met leefkwaliteit veel over het terugdringen van stof, geluid en andere elementen die van invloed zijn op de gezondheid. Leefkwaliteit betekent meer dan alleen gezondheid. Er is voor gekozen om de bron van gezondheidsproblemen terug te dringen. De BRS streeft er wel naar dat er een basisleefkwaliteit op individueel niveau komt. Dat standpunt zal altijd de inbreng zijn van de BRS, in overleg met welke partij dan ook. Dat betekent ook bij deze Novex.
Hij antwoordt de heer Elzakalai dat er inderdaad opgepast moet worden dat er niet weer een bestuurlijke discussie ontstaat, en dat iets als Kronenburg tussen de wal en het schip valt. Hopelijk komt er wat betreft Kronenburg een stukje gezond verstand, nu meerdere ministeries mee gaan tekenen. De BRS-leden moeten elkaar scherp houden en aanspreken als iets van tafel dreigt te vallen.
Hij stelt voor om bij de BRS-vergadering van eind dit jaar te praten over de eigen governance van de BRS. Dan komt de vertegenwoordiging aan de orde. Hij zal er met een notitie over komen.
Hij begrijpt de relatie die wat betreft stikstof wordt gelegd met kleinere agrariërs, maar benadrukt dat Schiphol zoals iedere industrie een eigen opgave heeft met betrekking tot stikstof. Iedereen, ook Schiphol, moet daarbij zijn aandeel pakken. Het is dus niet zo dat agrariërs de stikstof moeten terugdringen om Schiphol in de lucht te houden.
Grenzen zijn er niet alleen tussen Zuid- en Noord-Holland, maar ook tussen de gemeenten. PPLG en NPLG zijn dossiers waar collega's op zitten die ook in provincieverband met elkaar praten. De kracht bij het grensoverschrijdende is dat de bestuurders in BRS-verband aan tafel zitten. In BRS-verband vindt de afstemming plaats, op zoek naar een gezamenlijk belang, maar ook met oog voor het individuele belang van sommige gemeenten. Dat laatste kan soms iets verder gaan dan het gezamenlijke BRS-standpunt. Daarvoor is altijd ruimte geweest.
Hij geeft alle complimenten door aan alle betrokken ambtenaren. Hij dankt hen voor de enorme inzet. De relatie met Schiphol en LVNL is goed. Die zijn ook regelmatig bij de BRS langs geweest om een toelichting te geven. Het is misschien goed om een van de volgende BRS-vergaderingen op Schiphol plaats te laten vinden. Toch zijn Schiphol of LVNL geen onderdeel van deze BO, waarmee de overheden met het Rijk de eigen positie veiliggesteld hebben.
Bij de vergadering van 10 oktober zal er voor een communicatie gezorgd worden, niet alleen voor de raden maar mogelijk ook de media. Met IenW moet ook afgestemd worden, want er gaat ook een communicatie naar de Kamer. Tot 10 oktober is de BO nog vertrouwelijk.
De grote kritiek op de cumulatieregeling geluid was dat die vooral over nieuwbouw ging. Het is inderdaad belangrijk dat ook de verantwoordelijkheid naar de bestaande inwoners genomen wordt. Wat hem betreft gaan deze BO en de Novex ook over de leefbaarheid van de bestaande omgeving. Hij heeft met minister Harbers afgesproken dat na deze BO heel snel overgegaan wordt tot concretisering van een aantal van de punten. Hij hoopt dat het snel tot een actieagenda komt. De BRS-leden zullen ook moeten leveren naar hun omgeving. Ze moeten laten zien wat de BRS concreet oplevert. Dat zal ook onderdeel worden van de communicatielijn.
De BO is getekend namens de BRS, waarin ook andere provincies vertegenwoordigd zijn. De BRS heeft formeel geen status, dus wordt namens de provincie Noord-Holland getekend. Dat heeft dus een technische reden. Er zijn geen problemen in de samenwerking met de andere provincies van de BRS.

**3. Voorbereiden gesprek met de minister op 10 oktober**

De **voorzitter** vraagt de leden welke vragen zij aan de minister zouden willen stellen, en wie die moet stellen.
Hijzelf wil vragen hoe de minister het effect van de luchtvaart buiten de BRS-grenzen ziet. Verder wil hij iets vragen over de aanpalende dossiers. Het effect van die dossiers wordt wel in de BO genoemd. Ten slotte zal hij vragen waarom het ministerie van VWS niet meedeed. De gezondheid staat bij de BRS namelijk hoog op de agenda.
De heer **Elzakalai** doet de suggestie om uit het verslag van deze vergadering een aantal punten te destilleren die aan de minister op 10 oktober kunnen worden voorgelegd. Misschien kan er ook nog een rondje gemaakt worden.
De heer **Dinjens** doet de suggestie om het met de minister vooral te hebben over de wijze waarop samengewerkt gaat worden. De BRS moet serieus genomen worden. Als dat niet gebeurt, houdt het op. De minister zou moeten laten zien dat hij de BRS serieus meeneemt. Deze BO gaat wel uit van een bepaalde verwachting bij de BRS.
De heer **Hagens** kan zich vinden in de woorden van de heer Dinjens.
De heer **Van der Zwet** vindt de voorgestelde vraag over volksgezondheid logisch, maar je kunt je wel afvragen waarom die vraag niet eerder is gesteld aan de minister.
De **voorzitter** antwoordt dat die vraag altijd gesteld is. De laatste 2,5 jaar heeft de BRS gepleit voor een basisleefkwaliteit waarop de inwoners aanspraak kunnen maken.
De heer **Van den Heuvel** vindt de vraag over volksgezondheid als ondertekenaar van het Schone Lucht Akkoord belangrijk om te stellen. De laatste jaren zijn allerlei onderzoeken gedaan naar ultrafijnstof en fijnstof, en de effecten daarvan. Misschien is het een idee om de minister voor 10 oktober te vertellen waarover de BRS het wil hebben, zodat die zich op de onderwerpen kan voorbereiden.
De heer **Van Duijn** sluit zich aan bij de woorden van de heer Elzakalai en de heer Dinjens. Het thema dat die laatste noemt is heel belangrijk, maar daarbij moet ook duidelijk worden gemaakt hoe de BRS er zelf tegenaan kijkt. Hij stelt voor om een paar woordvoerders aan te wijzen om de vragen te stellen aan de minister.
De **voorzitter** vindt het een goed idee om tevoren aan de minister kenbaar te maken over welke hoofdthema's de BRS wil spreken. Hij zal ook naar het verslag van deze vergadering kijken. Het gaat vooral om een combinatie van enerzijds de aanpalende dossiers die niet benoemd zijn en anderzijds de buitengebieden. Verder is er het gezondheidsaspect in relatie tot VWS. En hoe ziet de minister de verhouding met de BRS? Hoe serieus neemt hij de BRS? Hij stelt voor om drie woordvoerders aan te wijzen om de onderwerpen in te leiden.
De heer **Van den Heuvel** is bereid als woordvoerder op te treden op het onderwerp gezondheid en VWS.
De heer **Dinjens** wil woordvoerder zijn op het onderwerp 'governance'.
Mevrouw **Heijstee** zal als woordvoerder optreden voor het onderwerp 'buitengebieden'.
De heer **Elzakalai** zal de invulling van het luchtzijdige deel aan de orde stellen, met name met de rol van Schiphol daarin.
De **voorzitter** merkt op dat er nog ambtelijk contact met de woordvoerders zal worden gezocht om de onderwerpen voor te bereiden. Die voorbereiding zal dan met de andere BRS-leden gedeeld worden.

**4. Rondvraag**

De heer **Elzakalai** merkt op dat de Zwanenburgbaan een halfjaar wegens onderhoud gesloten is. Hij werd daardoor verrast, want hij werd er niet van op de hoogte gesteld. Niemand bij de gemeente Amstelveen wist hiervan. Heeft Schiphol het bewust niet naar de omliggende gemeenten gecommuniceerd? Dat zou bizar zijn.
De heer **Van Duijn** heeft hierover in de krant gelezen. Er is ook een bijeenkomst over georganiseerd. Mogelijk heeft de heer Elzakalai iets gemist.
De **voorzitter** merkt op dat men in ieder geval in eerste aanleg niet actief gecommuniceerd heeft aan de individuele gemeenten. De brief hierover heeft lang bij de ORS gelegen.

Hij sluit de bijeenkomst om 10.55 uur.

# Inventarisatie vragen en aandachtspunten Werkgroep BRS

22 januari 2024

Gevraagd is om het document “Stelselontwerp regulering vliegtuiggeluid” versie 14 november 2023, door te nemen, en vragen en aandachtspunten te inventariseren.

Deze inventarisatie betreft voornamelijk aandachtspunten en vraagstellingen. Deze zijn ter overzicht onder te verdelen in de volgende categorieën:

- Definities
- Bevoegdheden
- Evaluatie, tussentijds toetsen en sturen
- Handhaving
- Hinder en hinderbeleving
- Geluidswinst
- Indicatoren
- Implementatie PAMV in het stelsel
- Cumulatie
- Luchtruimherziening
- Nieuwe toekomstige gegevens

## Definities:

Definitievragen kwamen duidelijk naar voren – ze liggen vaak aan de basis van hoe processen en verantwoordelijkheden zouden moeten liggen, en of ze realistisch en/of werkbaar zijn. Vragen mbt wat hinder precies is (hoe beschrijft men deze? Als een geluidsnorm? Als een perceptie? Als een combinatie daarvan? Of als iets anders?)

## Hinder: Welke definitie van hinder wordt beschreven?

- Waar draait het vervolgens om bij hinderbeperking?
- Wat betekent het begrip/de definitie van ‘Gezonde Leefomgeving’ in dit stelselontwerp? Welke elementen zitten er in het begrip beschermingsniveau Etc.
- Welk geluidsoverlast niveau is acceptabel? Hoe wordt deze acceptabiliteit afgewogen (ook een LVB moet aan de omgevingswet worden getoetst)?
- Definitie welke luchtvaartstromen onder de regeling vallen?
- Gebiedsagenda moet wellicht worden vervangen door ontwikkelperspectief en uitvoeringsprogramma NOVEX Schipholregio
- De link met WHO-adviezen en EU-richtlijn geluid wordt gemist.
- Gaat het nieuwe stelsel ook vasthouden aan preferent vliegen, of wordt dit nu geheel losgelaten?

## Relatie tussen hinder en hinderbeleving:

- Welke definitie van hinder wordt beschreven? Dit leidt tot de vraag: Waar draait het om bij hinderbeperking?
- Hoe wordt hinder en beleving van hinder met elkaar gekoppeld/getoetst?
- Als duidelijk is dat de beleving van vliegtuiglawaai veel subjectieve elementen bevat en duidelijk is dat het gesprek tussen overheid en bewoners alleen effectief kan worden als beide partijen eigen kennis kunnen inbrengen, dan is het gebruik van citizen science onvermijdelijk.
- Het doel is minder hinder, maar er wordt gestuurd op geluidbelasting. Ook cumulatie blijft buiten beschouwing. Hoe kan op hinder worden gestuurd? Komt er een saneringsregeling? Hoe wordt voorkomen dat er grote verschillen ontstaan tussen situaties waar wel en waar niet moet worden gecumuleerd? (1e vs. 2e lijns bebouwing bij weg, rail en industrie verschilt enorm, maar luchtvaartgeluidbelasting is vaak vrijwel gelijk)

- Wie gaat uiteindelijk beoordelen wat het effect is van geluidsbelasting op de gebouwde omgeving (bestaande woningbouw)

Communicatie naar de omwonenden:

- Meerdere collega's missen de uitleg naar burgers. Beschrijf de situatie vanuit de burger. Hoe werkt individuele bescherming vanuit het oogpunt van de burger? Wat merkt deze op dat vlak?
- Betrokkenheid van de omgeving: een verhaal dat zich richt op gelijk hebben (op basis van rationele afwegingen) en te weinig rekening houdt met gelijk krijgen (de omgeving meenemen in het verhaal, ook op basis van niet-rationele overwegingen)

GPP's: geluids-productie plafonds:

- Wat is het uitgangspunt waarop GPP's worden gebaseerd?
- Hoe worden GPP's vastgesteld? (ook naar boven toe?) En hoe vaak kan dat?
- Dient de geluidsruimte voor baanonderhoud en experimenten niet ook gewoonweg binnen het bestaande GPP te vallen?
- Bij andere geluidbronnen ligt de locatie van de bron vast, bij vliegtuiggeluid niet. Het stelsel moet hier rekening mee houden. Geluidcontouren houden slechts in beperkte mate rekening met afwijkingen van vliegroutes, daarom neigt de voorkeur voor het gebruiken van een grid. Het grid moet dusdanig ontworpen zijn dat ook bij afwijkingen van vliegroutes voldoende gemonitord kan worden.
- Er leven zorgen over de implementatie van GPP's in relatie tot routes. Vliegtuigen vliegen niet op een vaste route. De bron kan dus verschuiven. Hoe wordt dit opgevangen in de systematiek?
- Hoe kun je borgen dat de referentiepunten toekomstbestendig worden gekozen? Ook in het licht van de aanstaande luchtruimherziening. Met deze luchtruimherziening zal ook het geluid en de geluidsbeleving in de Schipholregio op veel locaties veranderen. Hoe sluit de planning van het vaststellen van GPP's daarop aan?

Geluidswinst: diverse vragen gaan in op hoe de verkregen geluidswinst moet worden benut: aan wie komt deze ten goede? Aan de sector of de omwonenden/omgeving?

- Het stelsel zou moeten beschrijven hoe wordt omgegaan met geboekte geluidwinst. Zonder regels hieromtrent wordt geen rechtszekerheid geboden aan betrokken partijen. Voor duidelijkheid zou een (50/50?) verdeling moeten worden gereguleerd via vooraf gestelde regels, en niet een evaluatie. Hoe voorkom je dat de sector de geluidswinst gaat "volvliegen"?
- Een heikel punt die lokale overheden ervaren bij de GPP-systematiek, is dat in de praktijk (in ieder geval bij spoor) een groot verschil kan ontstaan tussen de theoretische gebruiksruimte en de feitelijke geluidsituatie. Dat heeft tot gevolg dat gemeenten in de gebiedsontwikkeling met onbenutte gebruiksruimte rekening moeten houden.

Indicatoren

- Sturen op een geluidindicator uitgedrukt in een jaargemiddelde Lden faciliteert door de komst van stillere toestellen de groei van het aantal vliegtuigbewegingen. Andere (aanvullende) indicatoren zouden hier regulerend in kunnen zijn.
- De maximale geluidbelasting van een individueel overvliegend vliegtuig (LAmax) blijkt een betere indicatie te geven van de ervaren hinder door luchtvaartgeluid dan de jaargemiddelde geluidbelasting (Lden). In paragraaf 3.10.3 blijkt dat het mogelijk is om in het besluit gebruiksruimte aanvullende bepalingen over hinderindicatoren als frequentie en piekbelasting op te nemen. Met oog op de ervaring van hinder lijkt het ons relevant om deze indicatoren daadwerkelijk het besluit gebruiksruimte op te nemen.
- Vanuit PAMV is er veel aandacht voor alternatieve parameters voor het berekenen van vliegtuiggeluid anders dan een jaargemiddelde. Er wordt ook gekeken naar piekgeluid, rustmomenten, frequentie, moment van de dag.

- Grondgeluid: Uit de begripsbepalingen in het document volgt dat luchtverkeergeluid ook het zogenaamde grondgeluid omvat, zijnde het geluid van vliegtuigen op startbanen, landingsbanen en taxibanen. Daarmee wordt de geïmpliceerd dat grondgeluid ook binnen het toepassingsbereik van de stelselherziening valt. Grondgeluid heeft echter andere eigenschappen dan geluid van vliegtuigen in de lucht. Het is laagfrequent en bij meewindcondities en winterse omstandigheden kan grondgeluid zich tot over enkele kilometers verplaatsen en daarmee in een groot gebied hinder veroorzaken. Voor grondgeluid gelden tot op heden geen normen en is geen passend beoordelingskader beschikbaar. Uit het document blijkt niet in hoeverre de voorgenomen stelselherziening ook voorziet in een normering en geluidaandachtsgebied voor grondgeluid. Ook is niet duidelijk hoe e.e.a. zich verhoudt tot bestaande geluidgevoelige gebouwen en het toestaan van nieuwe geluidgevoelige gebouwen. Anders dan in paragraaf 1.5 wordt gesteld kan grondgeluid (in tegenstelling tot geluid van vliegtuigen in de lucht) wel worden beperkt door maatregelen die de overdracht verminderen.
    - Het valt op dat grondgeluid nu expliciet onderdeel uitmaakt van luchtvaartgeluid. Dit was voorheen niet het geval: de impact van die keuze moet wel in beeld gebracht worden.

Evaluatie en tussentijds toetsen en sturen: ook hier is de rolverdeling en insteek van het beoogde proces niet altijd duidelijk, en zijn de consequenties ervan evenmin duidelijk.

- Wie doet de vijfjaarlijkse evaluatie? (welke verantwoordelijkheden liggen waar/bij wie?)
- Is een vijfjaarlijkse evaluatie niet te lang? Zou je met een nieuw ontwerp niet eerder ook eerder (kortere termijnen) willen evalueren – met name in de startfase?) Ook in kader van de individuele bescherming?
- Hoe voorkom je dat dit leidt tot onzekere aanpak voor woningbouwplannen?
- Men vindt alleen inspanningsverplichting te mager, men ziet ook veel waarde in resultaten (pag 16)
- GPP besluiten moeten wel in lijn (blijven) liggen naar hindervermindering (niet méér geluid toestaan).
- Evaluatie is een belangrijk instrument in het nieuwe stelsel. Wenselijk is om in de nadere uitwerking van het stelsel een versterking van dit punt willen zien. Wordt er bijvoorbeeld rekening gehouden met de wijze waarop perverse prikkels worden voorkomen?

Handhaving: in kader van duidelijkheid naar bewoners, en rolverdeling, een cruciaal onderdeel

- P37. Wordt Schiphol daarmee niet het bevoegd gezag dat gemandateerd wordt om zichzelf te handhaven?
- Hoe worden omwonenden nu via “meer rechtsbescherming” beter in staat gesteld om procedures te starten t.o.v. de verantwoordelijke instanties bij overschrijding? Wat merken zij in de praktijk hiervan?
- Er wordt gesproken over 'oog voor individuele bescherming'. Zou sterker moeten, zeker als het gaat om het vastleggen van individueel beschermingsniveau.
- Monitoring van geluidproductie wordt een taak van de luchthaven. Er is grote argwaan bij het louter achteraf handhaven door ILT. Binnen het stelsel zou meer aandacht moeten zijn voor handhaving, vooral ook op andere punten dan de geluidbelasting, zoals route-afwijkers en tijdsbeperkingen.

Baanonderhoud

- Een veelgedeeld standpunt is dat baanonderhoud planbaar is en daarmee geen uitzonderingsgrond zou mogen zijn voor het tijdelijk wijzigen van GPP's.
- Hoe vaak wordt de maatgevende situatie bepaald/aangepast?
- Wat als het baanonderhoud niet past binnen aangegeven/geplande periode?
- In de praktijk wordt de ‘hardheid’ van de GPP’s ondergraven door afwijkingsregelingen voor groot onderhoud. Dit is niet wenselijk en onduidelijk (qua verwachting) naar de omwonenden toe.

Implementatie van PAMV in het stelsel

- Er wordt wel verwezen naar PAMV, maar de aanbevelingen uit PAMV zijn niet in het stelsel geïntegreerd

- Bewoners wantrouwen berekeningen. Hoe kan een bewoner de berekende geluidsbelasting controleren met geluidsmetingen? Wellicht is dit al duidelijk geworden in PAMV, maar dit wordt nog niet gelezen. De suggestie is om hier aandacht aan te besteden.
- Citizen science: gebaseerd op metingen door de overheid, geen (bepalende) ruimte voor metingen door de omwonenden.
- Meten en berekenen van geluid luchtverkeer: In het tot stand komen van dit besluit wordt ook gebruik gemaakt van geluidberekeningen. Het programma PAMV kan en moet er aan bijdragen dat de berekeningen gevalideerd worden via de meetgegevens. Er komen geen additionele meetposten of controleposten. Hoe win je het vertrouwen van de omgeving dat niet op eenzelfde voet wordt doorgegaan met berekeningen? "

Cumulatie :

- In de GPP besluitvorming wordt gecumuleerd geluid (met andere bronnen) niet meegenomen. De motivatie is dat dit weinig toegevoegde waarde heeft. Er wordt wel gesteld dat het zinvol is bij het motiveren voor het toelaten van nieuwe geluidgevoelige gebouwen. Is dit wenselijk ?
    - Er kan een groot verschil ontstaan in het beschermingsniveau tussen (nieuwe) woningen waar wel en niet gecumuleerd moet worden. Deze keuze heeft ook (grote) invloed op de omvang van een eventuele saneringoperatie.
- Uitgangspunt is om gecumuleerd geluid geen onderdeel te laten zijn van de beoordeling bij het nemen van GPP-besluit. Het is ons vooralsnog moeilijk de gevolgen hiervan te overzien, maar het gebrek van wederkerigheid baart zorgen.
- Voor gemeenten is inderdaad luchtverkeer bepalend bij het gecumuleerde geluid. Dat kan leiden tot de situatie dat bv geluidreducerende maatregelen bij wegverkeer, niet terug te zien zijn in het gecumuleerd geluidniveau.
    - Opgelet moet worden met woningbouwplannen op de randen van het geluidaandachtsgebied, daar krijg je verschillen in rechtsbescherming die je niet kan uitleggen. Luchtvaartgeluid wordt namelijk niet tegengehouden door een geluidcontour op een kaart.
- Het is ons niet duidelijk hoe de voorgenomen stelselherziening zich verhoudt tot de eventuele nieuwe rekenregels voor cumulatie van luchtvaartgeluid. Op basis daarvan zou luchtvaartgeluid veel zwaarder gaan meewegen in de cumulatieve geluidbelasting.
- Dat bij de RO-afweging voor het toestaan van nieuwe geluidgevoelige gebouwen zou moeten worden uitgegaan van volledige benutting van GPP's leidt niet alleen tot een overschatting van de feitelijke geluidbelasting, maar in geval van inwerkingtreding van nieuwe rekenregels voor cumulatie, ook tot een onevenredig hoge cumulatieve geluidbelasting.
- De samenhang tussen de voorgenomen stelselherziening en de eventuele nieuwe rekenregels voor cumulatie is dan ook een belangrijk aandachtspunt. Graag zien we een nadere analyse hiervan, mede in samenhang met de lopende discussie over de aanpassing van de rekenmethode voor cumulatie (andere weging luchtvaartgeluid) bij woningbouw.
- Tevens verdient het aanbeveling het systeem van gecumuleerd geluid te betrekken in de evaluatie van gehele geluidstelsel vliegverkeergeluid, in samenhang met systeem van GPP's.

Nieuwe gegevens: hoe te anticiperen op aankomende regelgeving, beleid, etc

- Hoe wordt in de monitoring omgegaan met nieuwe type toestellen, die ten tijde van de GPP-besluitvorming nog niet in de appendices waren opgenomen?
- De gevolgen voor de geluidbelasting bij een negatief effect (meer geluid) als gevolg van een wijziging in de appendices kunnen ertoe leiden dat woningen in hun beschermingsniveau worden aangetast. Hoe wordt daarmee omgegaan?

## ANNOTATIE: BRS-B Werkbezoek aan Lelystad Airport – Do 10 oktober 09:00-11:00

### 1) PROGRAMMA

- 08:45 – 09:00 uur: Ontvangst met koffie/ thee
- 09:00 – 09:05 uur: Welkom door Bestuurlijke Regie Schiphol

Welkomstwoordje Esther Rommel: Dank aan de host voor de uitnodiging en dank aan bestuurders voor het komen. De BRS wil met een open blik naar Lelystad kijken of het als 'ventiel' kan dienen voor Schiphol door het overplaatsten van (nacht)vluchten naar Lelystad. Daarom zijn we hier om met eigen ogen een idee te krijgen van de faciliteiten en van wat er mogelijk is.

- 09:05 – 09:15 uur: Presentatie provincie Flevoland door Jan Klopman, gedeputeerde van de Prov. Flevoland
- 09:15 – 09:25 uur: Presentatie gemeente Lelystad, door Wethouder Dennis Grimbergen
- 09:25 – 09:35 uur: Presentatie Lelystad Airport door 5.1.2e, CEO van Lelystad Airport
- 09:35 – 10:25 uur: Rondleiding door de passagiersterminal
- 10:25 – 10:40 uur: Demonstratie brandweer Lelystad Airport
- 10:40 – 11:00 uur: Afsluiting programma

### 2) OVER LELYSTAD AIRPORT

**Steun lokale bevolking**: De openstelling van Lelystad Airport rekenen op brede steun onder de inwoners van Flevoland. 58% van Flevolanders steunt de uitbreiding van de luchthaven en 12% is neutraal. (bron: Regionaal Kieskompas 2023)

**Aantal vluchten:** het gaat in eerste instantie om 10,000 vluchten per jaar (27 vluchten per dag) met een groei naar 45,000 vluchten per jaar (123 vluchten per dag)

**Minder hinder**: Er zijn veeel minder gehinderden rond Lelystad Airport. Bij een geluidsbelasting van 48dB(A) Lden gaat het om:

- Schiphol: 112.000 geluidgehinderden bij 500.000 vliegbewegingen.
- Lelystad: 189 geluidgehinderden bij 45.000 vliegbewegingen

**Gedane investeringen**: Er is meer dan EUR 240 miljoen uitgegeven aan de bouw van de terminal, platform, en parking en het verlengen van de start- en landingsbaan

**Faciliteiten**:

- Start en landingsbaan met 2,700 meter lengte, geschikt voor Boeing 737/Airbus A320 familie
- Terminal 12,000 m2 met capaciteit van 1.5 miljoen passagiers per jaar, later uit te breiden naar 3.7 miljoen en uiteindelijk 6.7 miljoen

**Werkgelegenheid**: netto nieuwe werkgelegenheid bedraagt 2.400 FTE direct werkgelegenheid en toeleveringsbedrijven en 4.000 FTE als spin-of als gevolg van openstelling

### 3) BRS EN LELYSTAD

**Huidige BRS inzet:**

- De BRS wil geen extra belasting voor de omgeving Schiphol indien (selectieve) uitplaatsing van vliegtuigbewegingen naar andere luchthavens (waaronder Lelystad en Eindhoven) alsnog niet doorgaat.

- Schaarste op Schiphol vraagt om meer samenhang tussen de verschillende nationale luchthavens. De BRS ziet graag één luchthavensysteem van alle luchthavens in Nederland. Bezie alle luchthavens en welke rol ze kunnen vervullen in het geheel.

**Conclusie BRS-B 16 mei (per concept verslag):** "aanscherping van de huidige BRS-inzet die neerkomt op onderzoeken hoe de nachtvluchten verplaatst kunnen worden naar dagvluchten bij Lelystad."

**ANNEX: AANWEZIGE BRS BESTUURDERS (16)**

- Relus Breeuwsma — Alphen aan den Rijn
- Adam Elzakalai — Amstelveen
- Hans Prins — Diemen
- Mark Marshall — Gooise Meren
- Marja Ruigrok — Haarlemmermeer
- Eveline Stam — Heemstede
- Ronald Vennik — Heiloo
- Robbert Jan van Duijn — Nieuwkoop
- Esther Rommel — Provincie Noord-Holland
- Erika Spil — Ouder-Amstel
- Ferry Hoekstra — Uithoorn
- Rolf van Wanrooij — Wormerland
- Astrid Heijstee-Bolt — Kaag en Braassem
- René Oud — Uitgeest
- Arne Weverling — Provincie Zuid-Holland
- Jan Klopman — Provincie Flevoland

5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e

Excellentie, **OUDE VERSIE MIET MEER EDITEN**

De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft met belangstelling kennisgenomen van het ontwerp-Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB) en maakt gebruik van de mogelijkheid om hierop een zienswijze in te dienen.

Allereerst willen wij u bedanken voor de gesprekken die hierover zijn gevoerd tijdens het traject van informele consultatie en voor de dialoog die momenteel wordt voortgezet met uw ministerie en de NOVEX-Schipholregio. De BRS waardeert deze open uitwisseling, die bijdraagt aan wederzijds begrip over de belangen en zorgen rond Schiphol.

De BRS spreekt ook waardering uit voor het feit dat na jaren van onzekerheid wordt gewerkt aan een juridisch verankerd besluit voor Schiphol, waarmee een einde komt aan het anticiperend handhaven en getracht wordt de rechtsbescherming voor omwonenden ~~wordt hersteldte~~ herstellen.

Schiphol zorgt voor een goede internationale bereikbaarheid. Veel bedrijven, inwoners en reizigers maken gebruik van de voorzieningen op de luchthaven en hechten waarde aan de mogelijkheden op het gebied van werk, transport en reizen. De sterke economie in de regio rond Schiphol is mede aan deze internationale functie te danken, zoals recentelijk ook onderschreven in het rapport Wennink. Tegelijk heeft de luchthaven een grote impact op de leefomgeving. De BRS acht het daarom noodzakelijk dat Schiphol in balans en op een duurzame wijze ~~wordt ontwikkeld~~ in haar context functioneert. Vanuit dat uitgangspunt constateert de BRS dat het voorliggende besluit op wezenlijke punten onvoldoende zekerheid biedt dat de beoogde verbetering van de leefomgeving daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Juist omdat het LVB richtinggevend is voor de komende jaren, twijfelt de BRS of het voorstel in zijn huidige vorm maatschappelijk uitlegbaar en bestuurlijk robuust is.

**1. Samenhang van het stelsel en ruimtelijke doorwerking in de regio**

De BRS maakt zich zorgen over de samenhang en bestuurlijke robuustheid van het voorgestelde stelsel. Het LVB en het Luchthavenindelingbesluit (LIB) vormden historisch één samenhangend juridisch kader voor zowel de luchthavenoperatie als de ruimtelijke bescherming van de omgeving. Het wijzigen van het LVB zonder gelijktijdige aanpassing van het LIB kan leiden tot inconsistentie in contouren en tot onduidelijkheid voor gemeenten, initiatiefnemers en omwonenden. Een samenhangende ontwikkeling van beide besluiten is daarom essentieel voor een navolgbaar en uitlegbaar stelsel.

Deze spanning wordt zichtbaar in onder meer de publicatie van geluidcontouren in de Centrale Voorziening Geluidgegevens, die lijken te zijn gebaseerd op andere uitgangspunten dan het voorliggende LVB. Dit heeft gevolgen voor ruimtelijke plannen, gebiedsontwikkeling en woningbouw en kan het vertrouwen in de voorspelbaarheid van overheidsbesluitvorming onder druk zetten.

Daarnaast blijkt uit het ontwerp-LVB en de milieueffectrapportage dat de ruimtelijke doorwerking van beleidskeuzes beperkt wordt belicht. Hoewel ruimtelijke beperkingen formeel in het LIB worden vastgelegd, vormt het LVB hiervoor het inhoudelijke kader. Wijzigingen in geluidbelasting, veiligheidscontouren en rekenmethoden kunnen indirect doorwerken in beperkingengebieden en ruimtelijke afwegingen. Daarbij komt dat meerdere trajecten – waaronder de actualisatie van het LIB, mogelijke aanpassing van cumulatiemethoden en de ontwikkeling van een nieuwe blootstelling-responsrelatie – gelijktijdig lopen zonder dat de

ik wil voorkomen dat het op groei lijkt

5.1.2e
02/05/2026 15:51

Ter suggestie: "Vanuit dit uitgangspunt constateert de BRS dat het voorliggende b beoogt een periode van langdurige onduidelijkheid over afspraken en handha af te sluiten. Tegelijkertijd laten de afgelop tien jaar zien dat juist heldere en afdwingb afspraken cruciaal zijn voor verbetering va leefomgeving. En zien we op dit punt dat h besluit meer zekerheid en duidelijkheid m kunnen bieden aan omwonenden en bestuurders in de regio. "

5.1.2e
02/05/2026 10:19

ik vind dit stuk juist heel helder

5.1.2e
02/05/2026 12:48

het gaat er aan voorbij dat als er de afgelo 10 jaar iets niet duidelijk was, dan was het de afspraken niet duidelijk waren. In voorliggend besluit zijn veel afspraken oa handhaving en relatie gezondheid, nog ste niet helder, en weten bewoners en bestuu nog niet waar ze aan toe zijn. Daar poogde een paar zinnen aan te wijden - zonder dat onnodig verwijtend werd.

5.1.2e
02/05/2026 13:05

Je schrijft nog niet inleidend waarom de B een zienswijze wil indienen. Suggestie (di aansluit bij het slot):

Juist omdat het LVB richtinggevend is voo komende jaren, wil de BRS ook dat dit ee helder en bestuurlijk robuust besluit mo worden naar bestuurders en omwonend de Schipholregio. In onze zienswijze dra de volgende punten aan ter versterking voorliggende besluit.

5.1.2e 5.1.2e
01/01/1900

gezamenlijke ruimtelijke effecten integraal worden beschouwd. De BRS verzoekt daarom om de ruimtelijke consequenties van het LVB explicieter en in samenhang te beoordelen.

**2. Gezondheid, leefomgeving en krimpende milieucontouren als leidend uitgangspunt**

De BRS benadrukt dat gezondheid en leefomgeving een centrale plaats moeten krijgen in de beoordeling van het luchthavengebruik. Uit jurisprudentie volgt dat een *fair balance* vereist is waarbij de belangen van omwonenden gelijkwaardig onderdeel zijn van het besluitvormingskader.

De impact van Schiphol reikt verder dan geluid en omvat onder meer (ultra)fijnstof, stikstof, geur, $CO_2$-uitstoot en externe veiligheid. De BRS is nadrukkelijk voorstander van het realiseren van krimpende milieucontouren, waarbij de totale belasting door alle emissies — inclusief geluid — aantoonbaar afneemt. Het ontwerp-LVB toetst deze aspecten vooral technisch en juridisch en vertaalt deze nog onvoldoende naar richtinggevende beleidskeuzes, waardoor de ontwikkeling naar krimpende milieucontouren beperkt wordt geborgd. De BRS pleit daarom voor een integrale benadering waarin gezondheid, luchtkwaliteit en leefomgeving expliciet sturend worden gemaakt. Daarbij is actualisatie van rekenmethoden en indicatoren noodzakelijk; zonder een actuele blootstelling-responsrelatie en actuele gegevens over woningen en bevolking bestaat het risico dat hinder en gezondheidseffecten structureel worden onderschat.

**3. Normering, geluid en groeiverdiensystematiek in balans met leefomgeving**

De BRS ziet dat het ontwerp-LVB verschillende instrumenten introduceert om geluid te beperken, maar constateert dat de samenhang tussen deze instrumenten onvoldoende duidelijk is. Uitsluitend een per saldo benadering van geluid doet onvoldoende recht aan de ervaren hinder, die ook wordt bepaald door frequentie, piekbelasting en tijdstip van overvliegen.

Daarnaast maken wij ons ernstige zorgen over de geboden ruimte in de handhavingspunten. De nieuwe grenswaarden worden op sommige locaties ruimer vastgesteld, waardoor het nieuwe LVB die omwonenden minder beschermt dan het LVB uit 2008 deed. De BRS staat op het standpunt dat bij hinderbeperking juist extra bescherming moet zijn voor de nu al overbelaste gebieden zoals de Zuidoosthoek, waar de groei van de afgelopen jaren onevenredig is neergeslagen. ~~d~~De vraag ontstaat of ~~zij~~de handhavingspunten ~~nog~~ primair een beschermingsnorm vormen of ~~eerder~~vooral ten doel hebben om ~~een~~ operationele ruimte voor de luchthaven te accommoderen. De BRS pleit juist voor een systematiek die omwonenden beschermt tegen geluidshinder. De BRS pleit ~~daarom~~daarnaast voor een systematiek waarin grenswaarden en totaal volume geluid meebewegen met gerealiseerde verstilling en bijdragen aan het verkleinen van milieucontouren.

Ten aanzien van de groeiverdiensystematiek benadrukt de BRS dat eerst aantoonbare verbetering voor omwonenden moet zijn gerealiseerd ten opzichte van het huidige LVB voordat groei kan worden overwogen. Zonder duidelijke toetsingscriteria, transparante monitoring en juridisch afdwingbare afspraken over vlootvernieuwing bestaat het risico dat geluidswinst leidt tot uitbreiding van capaciteit zonder dat de ervaren hinder afneemt. In dat licht acht de BRS het logisch om een eventueel groeipad te koppelen aan de ontwikkeling van het nieuwe geluidsstelsel, waarin gestuurd wordt op (milieu)normen.

De BRS acht het daarom noodzakelijk vast te houden aan een maximum van 478.000 vliegtuigbewegingen zolang geen structurele vermindering van hinder en aantoonbare krimp van milieucontouren is gerealiseerd.

**4. Voorkoming van slaapverstoring, Nnachtelijke hinder en bescherming van rustperioden**

Nachtelijk en avond- vliegverkeer heeft een disproportionele impact op gezondheid en slaapverstoring. Uit analyses van GGD-GHOR blijkt dat de WHO-richtlijn voor slaapverstoring in delen van de regio wordt overschreden. Hoewel het ontwerp-LVB inzet op reductie van nachtelijke hinder, onder andere via een maximum van 27.000 vliegbewegingen en maatregelen gericht op verstilling — zoals benoemd in het coalitieakkoord — ontbreekt voldoende zekerheid dat dit daadwerkelijk leidt tot meer rust voor omwonenden.

Afspraken over vlootvernieuwing en het versneld weren van lawaaiige toestellen zijn nog onvoldoende juridisch geborgd en voor een deel van de voorgestelde alternatieve maatregelen ontbreken bindende kaders. Hierdoor bestaat het risico dat de verwachte reductie van nachtelijke hinder niet aantoonbaar wordt gerealiseerd. Maatregelen moeten daarom bijdragen aan daadwerkelijke vermindering van slaapverstoring, aan krimpende milieucontouren en mogen niet leiden tot verschuiving van hinder naar de randen van de nacht, de avondperiode of naar secundaire banen.

**5. Handhaving en uitvoerbaarheid als randvoorwaarde voor rechtsbescherming**

Effectieve rechtsbescherming vereist een uitvoerbaar en handhaafbaar stelsel. Uit uitvoerings- en handhaafbaarheidstoetsen blijkt dat onderdelen van het ontwerp-LVB nog onvoldoende concreet zijn uitgewerkt, waardoor toezicht en handhaving worden bemoeilijkt.

De BRS vraagt daarom om duidelijke methoden voor monitoring, transparante informatievoorziening aan omwonenden en een systeem waarin overschrijdingen daadwerkelijk leiden tot corrigerende maatregelen. Zonder deze basisvoorwaarden dreigt een situatie waarin bescherming vooral op papier bestaat en onvoldoende rechtsbescherming biedt.

eventueel nog evaluatie voorstellen?

5.1.2e
02/05/2026 12:57

**Tot slot**

De BRS wil met deze zienswijze bijdragen aan een LVB dat niet alleen een einde maakt aan het juridische vacuüm, maar ook daadwerkelijk leidt tot verbetering van de leefomgeving en herstel van vertrouwen bij omwonenden.

en bestuurders.

5.1.2e
02/05/2026 10:25

In de bijgevoegde Annex zijn de gedetailleerde observaties van de BRS op het ontwerp-LVB en de milieueffectrapportage opgenomen.

Hoogachtend,

namens alle leden van de Bestuurlijke Regie Schiphol,

Esther Rommel

Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

**Annex – Nadere uitwerking zienswijze ontwerp-LVB Schiphol**

**Deze bijlage is onlosmakelijk onderdeel van de zienswijze.**

Deze BRS-zienswijze gaat in op onderstaande hoofdonderwerpen, overeenkomstig de structuur van de hoofdbrief:

1. **Samenhang van het stelsel en ruimtelijke doorwerking in de regio**
2. **Gezondheid en leefomgeving als uitgangspunt**
3. **Normering, geluid en groeiverdiensystematiek**
4. **Nachtelijke hinder**
5. **Handhaving en uitvoerbaarheid**

**Overig: baanonderhoud, vlieghoogten en RMI.**

Voorkoming van slaapverstoring en nachte hinder

5.1.2e

02/05/2026 12:59

De uitwerking betreft geen uitputtende lijst. Dit is niet mogelijk gezien de complexiteit, de hoeveelheid informatie en het korte tijdsbestek. Daarnaast worden perspectieven geschetst in het coalitieakkoord “Aan de slag, Bouwen aan een beter Nederland”; deze zienswijze richt zich primair op hetgeen nu voorligt in het ontwerp-LVB.

**1. Samenhang van het stelsel en ruimtelijke doorwerking in de regio**

**LVB en LIB**

Het LVB en LIB zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en vormen samen het juridisch kader voor de regulering van Schiphol: het LVB regelt de operatie op de luchthaven en het LIB de ruimtelijke inkadering in de omgeving. Beide besluiten zijn gebaseerd op artikel 8.15 respectievelijk artikel 8.16 van de Wet luchtvaart en zijn bij de totstandkoming van het eerste LVB (2003) gelijktijdig vastgesteld en in procedure gebracht. Ook bij eerdere wijzigingen zijn LVB en LIB steeds gelijktijdig aangepast. Het doorbreken van deze praktijk zonder deugdelijke motivering acht de BRS onbegrijpelijk en inconsistent.

De BRS stelt dat de LIB-contouren niet aansluiten bij de operatie zoals deze onder anticiperend handhaven wordt gevoerd. MER-effectstudies tonen effecten op geluid, externe veiligheid en ruimtelijke ordening, waardoor het LIB momenteel de verkeerde gebieden beschermt en beperkt.

Daarnaast constateert de BRS een strijdigheid met de Omgevingswet op het gebied van externe veiligheid en geluid; gemeenten moeten met verschillende systemen en kaders werken.

Beleidskeuzes in het LVB hebben directe werking voor het LIB. Een zorgvuldige afweging van alle belangen bij het LVB vereist daarom ook een beschouwing van de ruimtelijke gevolgen en de woningbouwopgave.

De voorgestelde wijziging van het LVB zonder aanpassing van het LIB ondermijnt volgens de BRS de rechtsbescherming van omwonenden. Voor initiatiefnemers en gemeenten ontbreekt een helder toetsingskader; voor eigenaren is er geen duidelijkheid over beperkingen op eigen grond en voor omwonenden geen transparante ruimtelijke bescherming.

Toegenomen geluidbelasting en veiligheidsrisico's kunnen ertoe leiden dat beperkingengebieden groter worden, wat negatieve gevolgen kan hebben voor woningbouwmogelijkheden. Gezien de woningbouwopgave acht de BRS nieuwe beperkingen onwenselijk.

De BRS roept op om de actualisatie van de LIB-contouren voort te zetten en gelijktijdig of kort na het LVB ook het LIB aan te passen.

**Geluidcontouren Schiphol in CVGG**

Op 9 december 2025 zijn geluidcontouren gepubliceerd in de Centrale Voorziening Geluidgegevens (CVGG). De contouren hebben directe gevolgen voor lopende en toekomstige woningbouwplannen.

Het LVB heeft gevolgen voor ruimtelijke ordening via verplichte cumulatie. Binnen de 48 Lden-contour moet luchtvaartgeluid worden betrokken bij gecumuleerd geluid van meerdere bronnen. Hoewel cumulatie in het MER is berekend, zijn hieraan geen beleidsconclusies verbonden. Nieuwe rekenmethoden en een nieuwe blootstelling-responsrelatie kunnen extra onzekerheid veroorzaken voor gebiedsontwikkeling.

De BRS voorziet dat beleidskeuzes rond beperkingengebieden, cumulatiemethoden en BR-relatie afzonderlijk worden ontwikkeld zonder integrale beschouwing van ruimtelijke effecten en verzoekt deze effecten alsnog integraal te beschouwen.

**2. Gezondheid en leefomgeving als uitgangspunt**

In de rechterlijke uitspraak van 20 maart 2024 (RBV vs de Staat) stelt de rechtbank dat een fair balance vereist is waarbij gezondheid en leefomgeving evenwaardig worden meegenomen in de beoordelingskaders. Gezondheidseffecten en hinder mogen niet slechts als nevenbelang worden beschouwd, maar moeten centrale beoordelingscriteria vormen bij besluiten zoals het LVB.

De MGR voegt geluidsbronnen samen en is daardoor niet in staat om tonen welke gezondheidsschade door vliegtuiggeluid wordt veroorzaakt. Graag willen we daarom een expliciete onderbouwing waarom de MGR desondanks toch kan voldoen aan de eisen die de rechtbank op 20 maart 2024 aan de fair-balance-afweging heeft gesteld, evenzo in lijn met het EVRM en de jurisprudentie van het EHRM.

De BRS vraagt om een expliciete onderbouwing of en hoe het LVB en de Milieu Gezondheids Risico-indicator (MGR) voldoen aan deze verplichting, in lijn met de uitspraak v de rechtbank Den Haag in kader van de Fair Balance (20 maart 2024) het EVRM en de jurisprudentie van het EHRM.

De impact van Schiphol omvat naast geluid ook (ultra)fijnstof, stikstof, geur, $CO_2$ en externe veiligheid. De BRS roept op hinderreductie integraal te benaderen en de exclusiviteit van de huidige systematiek van het per saldo aantal ernstig gehinderden te heroverwegen (zie paragraaf 3.1), mede omdat de gebruikte dosis-effectrelaties verouderd zijn (zie paragraaf 3.2).

De BRS pleit ervoor luchtkwaliteit en gezondheid nadrukkelijker en sturend te betrekken bij besluitvorming. Hoewel luchtkwaliteit formeel wordt getoetst aan wettelijke normen, blijft deze toetsing volgens de BRS vooral technisch-juridisch en onvoldoende richtinggevend voor beleidskeuzes.

De kern is dat de MGR onvoldoende gesch
in de zin van de uitspraak van 20 maart 20
juist omdat zij geluidsbronnen samenvoeg
daardoor niet kan laten zien welke
gezondheidsschade aan vliegtuiggeluid al
bron is toe te rekenen. In het kader van di
uitspraak is het noodzakelijk dat het bevo
gezag een (bron-specifieke) relatie legt m
vliegtuiggeluid, - en juist dat laatste kan c
niet meer als je de MGR gebruikt. En dat i
exact het probleem hier!

5.1.2e
02/05/2026 08:48
Resolved

en de uitspraak v de rechtbank Den Haa
kader van de Fair Balance (20 maart 202

5.1.2e
02/05/2026 08:43
Resolved

per saldo kan niet helemaal overboord.
moeten factoren aan worden toegevoe

5.1.2e
02/05/2026 13:02
Resolved

De BRS maakt zich zorgen dat op sommige locaties een relevante toename van $NO_2$-concentraties kan optreden zonder beleidsmatige consequenties, waardoor volksgezondheid ondergeschikt kan blijven aan de luchthavenoperatie.

De BRS pleit voor eenduidige en meetbare normen voor alle emissies met gevolgen voor gezondheid, milieu en klimaat en acht het noodzakelijk alle emissies volwaardig mee te wegen in verduurzamingskeuzes en de luchtvaartsector op te nemen in het Schone Lucht Akkoord.

De BRS verzoekt het Rijk het LVB aan te scherpen zodat luchtkwaliteit en gezondheid niet alleen randvoorwaardelijk worden getoetst, maar daadwerkelijk richtinggevend zijn.

De BRS constateert dat emissienormen voor CO, NOx, VOS, $SO_2$ en PM10 ongewijzigd zijn gebleven ten opzichte van het LVB 2008 (zoals ook is vastgesteld in de Staat van de Luchtvaart 2023). Het systeem van relatieve grenswaarden gekoppeld aan absolute emissieplafonds blijft gehandhaafd. De BRS vraagt toelichting waarom deze normen niet zijn aangescherpt en verzoekt dit alsnog te doen.

De BRS pleit voor een centrale plek voor gezondheid bij nieuwe rekenmethoden, met een duidelijke rol voor de GGD.

In het coalitieakkoord is opgenomen dat de $CO_2$-uitstoot van burgerluchtvaart in 2030 lager moet zijn dan in 2024 op Schiphol. In het ontwerp-LVB ontbreekt echter een $CO_2$-norm of doelstelling. De BRS verzoekt om normstelling en monitoring van $CO_2$-emissie op te nemen.

**3. Normering, geluid en groeiverdiensystematiek**

**3.1 Geluidgrenswaarden en lokale effecten**

Het nieuwe LVB is bedoeld om, conform artikel 8.17 lid 7 Wet luchtvaart, een beter beschermingsniveau tegen geluid te bieden dan ~~moet zorgen voor vermindering van geluidshinder ten opzichte van~~ het vigerende LVB. Een per saldo benadering via jaargemiddelde geluid (ingevuld via het Totaal Volume Geluid (TVG) doet volgens de BRS onvoldoende recht aan ervaren hinder.

Het LVB legt normen vast via Totaal Volume Geluid (TVG), grenswaarden per handhavingspunt, preferent vliegen en een maximumaantal vliegbewegingen. De BRS herkent dat elke factor een eigen onlosmakelijke rol in de totale normering heeft. De BRS vraagt toevoeging van ervaren hinder als expliciete factor.

Hoewel de vloot stiller wordt, zijn frequentie en onvoorspelbaarheid toegenomen. Ook is bekend dat een aantal (grote) vliegtuigen de meest geluid-preferente route niet kunnen nemen en de verwachting is dat dat bij de door Schiphol gewenste inzet van nog grotere vliegtuigen toeneemt. Voldoen aan gelijkwaardigheidscriteria leidt volgens de BRS niet automatisch tot minder hinder.

Grenswaarden zijn gebaseerd op hoogste waarden uit gevoeligheidsanalyses. Studie van To70 laat zien dat sommige grenswaarden hoger worden dan in het vigerende LVB. Stijging is bijvoorbeeld ruim 4 db op punt 20 en 1,63 db op punt 25 (dit laatste is 45,5% meer geluid dan in LVB 2008 en dus nog een forse verhoging ten opzichte van de overschrijdingen van de afgelopen jaren). ~~De BRS vraagt of deze nog beschermingsnormen zijn of operationele ruimte.~~

Tevens is het zeer ongebruikelijk om een norm slechts op een jaar te baseren en dan ook nog een jaar met een fikse overschrijding. Ook wordt een breed scala aan variaties als “normaal gebruik”

Mijn suggestie - misschien voor het hele document: Maak heel concreet wat je vraagt/eist/verzoekt, en waar je (in nota beantwoording) reactie op wil. Misschie bolletjes oid. Het loopt nu een beetje d elkaar heen.
5.1.2e
02/05/2026 10:35

hier ontbreekt een woord: constateert?
5.1.2e
02/05/2026 08:44
Resolved

Te kort door de bocht om te stellen: "het LVB moet zorgen voor minder hinder".

Voorstel:

"Het nieuwe LVB is bedoeld om, conform 8.17 lid 7 Wet luchtvaart, een beter beschermingsniveau tegen geluid te bied het vigerende LVB. "
5.1.2e
01/01/1900
Resolved

Een belangrijke constatering is dat - volge de Aldersparadox -, stillere vliegtuigen juis leiden tot méér geluidshinder en overlast - omdat er meer mee gevlogen wordt binne beschikbare geluidsruimte.
5.1.2e
02/05/2026 10:56

In het kader van de omgevingswet is een grenswaarde voor geluid gedefinieerd als maximaal toelaatbare geluidsniveau om d gezondheid door geluidsoverlast te beperk De BRS vraagt zicht af of de grenswaarden in het LVB worden beschreven nog voldoe de definitie en betekenis van beschermingsnormen uit de omgevingswe dat ze meer worden afgeleid uit de operati ruimte voor de operatie voor Schiphol? Vo ze in die zin ook nog correct aan de fair balance? Waaruit blijkt dat?
5.1.2e
01/01/1900
goede toevoeging
5.1.2e
02/05/2026 13:05

aangeduid. De BRS vraagt om verduidelijking van het onderscheid tussen “normaal gebruik” en afwijkingen.

Het TVG wordt als vaste waarde gehanteerd zonder automatische verlaging bij verstilling. De BRS pleit voor een dalende TVG-systematiek, dalende grenswaarden en toevoeging van LaMax voor piekgeluiden.

Volgens de Nota van Toelichting is een evaluatiebepaling opgenomen voor actualisatie van locaties van handhavingspunten en grenswaarden om zo te anticiperen op toekomstige woningbouw. De BRS vraagt om verduidelijking hoe dit in praktijk uitwerkt.

**Herstel rechtspositie omwonenden**

Het ontwerp-LVB moet rechtsbescherming herstellen, maar de BRS ziet een verschil en knelpunt tussen juridische en feitelijke bescherming. E e effectanalyse voor de 4 provincies en 53 gemeenten ontbreekt. Zonder expliciete belangenafweging is toetsing aan artikel 8.17 lid 7 Wet luchtvaart onvoldoende inzichtelijk.

en regionale effectanalyse voor 4 provincies en 53 gemeenten ontbreekt. Zonder expliciete belangenafweging is toetsing aan artikel 8.17 lid 7 Wet luchtvaart onvoldoende inzichtelijk.

Het rechtszekerheidsbeginsel vereist begrijpelijke normen en handhaving. De BRS vraagt:

– Hoe voldoet het ontwerpbesluit aan het rechtszekerheidsbeginsel?

– Hoe worden handhavingsstappen inzichtelijk voor omwonenden?

Volgens studie van To70 worden op sommige punten grenswaarden verhoogd, wat meer geluidsbelasting en daarmee overlast kan toestaan. Daarnaast is onduidelijk hoe gebieden waar het niet stiller wordt (of de situatie verergert) worden gecompenseerd.

De BRS vraagt onderbouwing hoe grenswaarden relateren aan leefomgeving en gezondheid en hoe twee systemen (grenswaarden en preferent baangebruik) samen werken, mede gezien de Uitvoeringstoets van LVNL (zie paragraaf 5).

**3.2 Actualisatie blootstelling-responsrelatie**

De BRS onderschrijft actualisatie van gelijkwaardigheidscriteria, maar constateert dat de blootstelling-responsrelatie ontbreekt. RIVM-rapport 2022-0007 concludeert dat de BR-relatie uit 2002 geen adequate beschrijving meer is.

Er dient een juiste toetsing te zijn opgenomen of met deze wijziging van het LVB een minimaal gelijkwaardig beschermingsniveau wordt geboden als met het vigerend LVB. De BRS onderschrijft deze lijn (waarbij gekeken wordt naar actualisatie van criteria voor geluid en externe veiligheid, voor woningsituatie 2024 en voor lokale luchtverontreiniging voor nieuwe emissie kentallen) om de gelijkwaardigheid van het beschermingsniveau te actualiseren. Maar het is daarin natuurlijk van belang dat deze zoveel mogelijk recht doet aan de feitelijke situatie.

De BRS vraagt:

– Waarom is de BR-relatie niet geactualiseerd?

– Hoe groot kan de afwijking in aantal ernstig gehinderden worden?

– Zijn beleidsdoelen en *fair balance* betrouwbaar zonder actuele BR-relatie?

maar gaat de BRS in deze zienswijze dan vervolgens daar dus ook expliciet om vrag

5.1.2e
02/05/2026 11:04
Wat mij betreft, ja!

5 5.1.2e
02/05/2026 11:09

maar gaat de BRS in deze zienswijze dan vervolgens daar dus ook expliciet om vrag

5.1.2e
02/05/2026 11:04
Wat mij betreft, ja!

5 5.1.2e
02/05/2026 11:09
Dit hebben we niet eerder gevraagd dat ha we dan eerder bij de informele consultatie moeten doen toch?

Voor LIB hebben we dat wel expliciet gevra overigens.

5.1 5.1.2e
02/05/2026 16:02
Ik vind wel dat we dingen mogen vragen di in de informele consultatie niet hebben gevraagd. Uit principe (dit is immers de off consultatie) en uit de praktijd (toen was he compleet en wisten we nog wat we nu wet dat er onvoldoende factoren ter bescherm zitten en te veel ruimte voor de operatie)

5.1.2e
02/05/2026 16:09

niet zozeer of de fair balance betrouwbaar maar of nog wel wordt voldaan aan de fair-balance-toetsing, wanneer de BR-relatie r wordt geactualiseerd?

5.1.2e
02/05/2026 11:06
klopt

5.1.2e
02/05/2026 13:08

Het Plan van Aanpak Monitoring Balanced Approach stelt dat referenties identiek moeten blijven, terwijl het woningbestand en dosis-effectrelatie verouderd zijn. De BRS pleit voor gebruik van actuele BR-relatie, actuele woningbestanden en daarnaast ook een netwerk van meetpunten ten behoeve van beleid en handhaving en rechtsbescherming.

De BRS vraagt hoe de GGD betrokken is geweest en hoe gezondheidsmonitors uit 2020 en 2024 zijn gebruikt.

**3.3 Groeiverdiensystematiek**

Volgens het groeiverdienmodel wordt geluidswinst na behalen van 20% reductie gelijkelijk verdeeld tussen sector (via groei naar maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen) en omgeving (via verstilling).

De BRS vraagt hoe het TVG geschikt is als indicator voor een eerlijke 50/50 verdeling.

Volgens de Staat van de Luchtvaart van ILT hangt ervaren hinder vooral samen met frequentie en tijdstip van overvliegen en zijn effecten van vlootvernieuwing niet of nauwelijks merkbaar of waarneembaar voor mensen.

Rapport van M+P laat zien dat geluidsdaling, en met name bij het landen, dicht bij de banen vaak niet hoorbaar is en er meer effect op grotere afstand lijkt op te treden. Groei kan dicht bij de banen juist tot meer hinder leiden.

De BRS stelt dat eerst iedereen in de Schipholregio erop vooruit moet gaan ten opzichte van het LVB 2008, inclusief herstel van verslechterde situaties rond secundaire banen.

Zolang er geen zekerheid is over krimpende milieucontouren en geen structurele gezondheidsverbetering is aangetoond is een maximumaantal vliegbewegingen nodig voor de omgeving en omwonenden. De BRS pleit voor vasthouden aan maximaal 478.000 vliegbewegingen totdat structurele gezondheidsverbetering is aangetoond én een eventueel groeipad te betrekken bij het ontwikkelen van het nieuwe geluidsstelsel (waarbij gestuurd gaat worden op (milieu)normen).

Als toch vastgehouden wordt aan een groeisystematiek pleit de BRS voor gecontroleerde vrijgave op basis van jaarlijkse monitoring. In het ontwerp-LVB is dit deels opgenomen via een combinatie van monitoring en toetsing op het beginpunt en automatisme van de overige terugkeerfases, maar kaders voor toetsing ontbreken.

Het Masterplan Schiphol-Centrum (november 2025) stelt dat groei in passagiersvolume tot 2050 mogelijk is zonder meer vluchten. Ook zijn meer vluchten niet noodzakelijk voor het behouden van de hub-functie gezien het LVB-besluit (mei 2025) met daarin maximaal 478.000 vluchten op jaarbasis.

Daarnaast vraagt de BRS hoe uitvoering van convenanten wordt geborgd nu er geen bindende afspraken met KLM zijn en leveringen van nieuwe toestellen vertraging oplopen en het onduidelijk is welke alternatieve maatregelen hiervoor in de plaats komen.

De BRS vraagt hoe het coalitieakkoord met daarin 478.000 bewegingen vastgelegd zich verhoudt tot het groeiverdienscenario.

**4. Voorkoming slaapverstoring en Nnachtelijke hinder**

Volgens de impactanalyse nachtmaatregelen Schiphol en onderzoek van GGD-GHOR heeft nachtelijk vliegverkeer grote gezondheidseffecten. WHO-advieswaarden voor slaapverstoring worden overschreden, zowel in de directe omgeving, maar ook in regio's ver buiten de luchthaven.

er zijn geen WHO-normen, alleen WHO-advieswaarden.

5.1.2e
02/05/2026 11:08
Resolved

Het ontwerp-LVB beoogt 15% reductie van ernstig gehinderden via maximaal 27.000 nachtvluchten, weren van lawaaiige toestellen en inzet van stillere vloot.

Met KLM zijn geen bindende afspraken gemaakt en de door KLM toegezegde alternatieve maatregelen zijn niet inzichtelijk. De BRS vraagt om duidelijkheid over aard, effectiviteit en toezicht.

De BRS roept op tot bindende maatregelen voor daadwerkelijke rust in de avond en nacht zonder verschuiving naar randen van de nacht of secundaire banen.

avond is toevoeging op BRS inzet. bindend maatregelen ook overigens :-)

5.1.2e
02/05/2026 13:10

Het coalitieakkoord noemt minimaal 50% verstilling in de nacht en een nachtsluiting van 00–05 uur. De BRS vraagt hoe zich dit verhoudt tot maatregelen die onderdeel zijn van dit ontwerp-LVB.

**5. Handhaving en uitvoerbaarheid**

Volgens de HUF-toets van ILT zijn onderdelen van het stelsel niet handhaafbaar. Zonder duidelijke methode voor de Zich Ontwikkelende Geluidsbelasting (ZOG) kan niet worden vastgesteld of Schiphol binnen geluidsgrenzen blijft.

ILT constateert onder meer:

– regels voor groot baanonderhoud zijn te complex;

– geen voorgeschreven methode voor ZOG;

– geen meldplicht bij afwijking van preferent baangebruik.

LVNL stelt in haar Uitvoeringstoets dat het ontwerp-LVB en de Regeling Milieu Informatie (RMI) op essentiële onderdelen nog niet is uitgewerkt, waaronder de combinatie van handhavingspunten en preferent baangebruik, monitoring en bevoegdheden.

LVNL noemt onder andere:

– grote kans op overschrijden handhavingspunten;

– niet kunnen sturen op twee stelsels;

– ontbreken ervaring met ZOG.

Stuurmaatregelen kunnen leiden tot meer overlast voor meer omwonenden als deze noodzaken tot inzet van minder preferente banen, terwijl meer geluid preferente banen beschikbaar zijn.

De BRS is daarom zeer bezorgd over de uitvoerbaarheid. Sancties op emissies (waaronder geluid) moeten gericht zijn op beperking van overlast en niet op het afkopen van overschrijdingen.

Het is onduidelijk hoe handhaving plaatsvindt bij combinatie van preferent baangebruik, handhavingspunten en ZOG. Omwonenden moeten begrijpelijk en tijdig geïnformeerd worden bij dreigende overschrijdingen.

Ook is onduidelijk hoe het beheersplan binnen drie weken wordt beoordeeld, hoe lang het geldt en welke consequenties optreden als het niet effectief blijkt.

**Overig**

**Baanonderhoud**

De BRS steunt het voornemen om maatregelen te onderzoeken ter mitigatie van hinder door verplaatsing van verkeer tijdens baanonderhoud en ondersteunt meer consultatie voorafgaand aan tijdelijke regelingen.

De BRS is terughoudend met nachtelijke ontheffingen voor banen die volgens het LVB gesloten zijn en vraagt expliciete motivering van noodzaak en proportionaliteit en daarbij kritisch te zijn op de doorlooptijd. Tevens wordt gevraagd onderscheid tussen regulier en groot onderhoud te verduidelijken.

De BRS herhaalt de inzet dat ook capaciteitsbeperking een onderdeel moet zijn van de afweging. Wanneer deze niet wordt toegepast moet dat worden toegelicht in de onderbouwing.

ILT geeft ook aan dat operatie beperking zo moeten worden meegenomen

5 1 2e
02/05/2026 13:12

**Vlieghoogten**

Een toegestane afwijking van 300 voet op de vlieghoogte en de regel dat boven 1700 voet geen afwijking wordt gemeld geeft volgens de BRS te veel bewegingsruimte aan LVNL en gezagvoerders en moet worden hersteld.

belangrijke 0

5 1 2e
02/05/2026 13:13
Resolved

**RMI**

In de RMI worden staats-, militaire-, douane-, politie- en maatschappelijke vluchten nu expliciet uitgezonderd van geluidsberekeningen. In de vigerende RMI is dat niet zo. Dit leidt tot een ongewenste verruiming van de geluidsruimte voor handelsverkeer. De BRS wil geen verruiming van vliegverkeer.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

De leden van de BRS

**Bestuurlijke Regie Schiphol**

**Uw contactpersoon**

5.1.2e

BEL/RO

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e @noord-holland.nl



**Verzenddatum**

11 november 2021

**Kenmerk**

**Uw kenmerk**

**Betreft: Uitnodiging BRS 18 november 2021**

Geachte leden van de BRS,

Hierbij nodig ik u uit voor een bijeenkomst van de BRS Bestuurlijk op **donderdag 18 november van 09.30 tot 11.00 uur.** Deze vergadering is **digitaal, via Teams.**

*NB: Leden worden uitdrukkelijk verzocht zich vooraf aan te melden om de vergaderlink te ontvangen. Bij verhindering het verzoek u bestuurlijk te laten vervangen.*

De conceptagenda luidt als volgt:

1. Opening + mededelingen
    a. BRS Symposium (verslag + presentaties zijn ter info bijgevoegd).
    b. Stavaza cumulatie

**Ter besluitvorming**

2. Vaststelling van het verslag van 23 september 2021, zie bijlage.

3. Insteek van het Concept afsprakenkader interbestuurlijke samenwerking Schiphol, zie bijlage.
    a. De voorzitter vraagt van de vergadering het mandaat om de insteek van deze afspraken te bekrachtigen met de minister van IenW.
    b. Vaststelling van de uitgangspunten voor de werkwijze in de BRS, zie bijlage.
    c. Vaststelling insteek communicatie: het voorstel is om samen met IenW een korte communicatie boodschap op te stellen die partijen kunnen communiceren op hun websites en desgewenst kunnen gebruiken om hun Raden, Staten en Tweede Kamer te informeren.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 5.1.2e

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

**Ter bespreking**

4. De maatschappelijke pijler, participatie trajecten van het Rijk in de Schipholregio.
   Hoe verhouden we ons als BRS tot deze pijler?
   - Als BRS hebben we scherpte gevraagd en gekregen in de governance structuur rond Schiphol. Vanuit de andere delegaties worden wij bevraagd hoe wij ons tot de maatschappelijke pijler verhouden.
   - Wij zien een scherpe knip tussen interbestuurlijke afstemming en participatie. En binnen de participatietrajecten zien wij een verschil in maatschappelijke en bestuurlijke participatie.
   - Als BRS maken wij geen onderdeel uit van de maatschappelijke pijler.
   - Als decentrale overheden zijn wij natuurlijk ook belanghebbende in diverse trajecten. Het is in onze optiek dan ook logisch dat ook bestuurlijke partijen een plek krijgen in de participatietrajecten van het Rijk. Dat maakt gewoon onderdeel uit van het participatieplan dat door het Rijk wordt opgesteld.
   - Daarnaast hebben decentrale bestuurders natuurlijk contact met hun inwoners en krijgen ze diverse signalen over de impact van luchtvaart en de luchthaven. Dit nemen ze mee in hun gesprekken maar zij zijn geen doorgeefluik. Het Rijk is zelf verantwoordelijk om haar omgevingsmanagement goed te organiseren, dat zij daarop reflectie vraagt van decentrale bestuurders in de interbestuurlijke kolom is natuurlijk geen probleem.

5. Afstemming gezamenlijk BRS lijn voor het Regioforum
   Op 17 december is het laatste Regioforum waar wij als BRS bij vertegenwoordigd zijn.
   a. We zitten daar formeel niet als BRS aan tafel maar wel goed om af te stemmen of we daar nog iets willen uitdragen.
   b. Waarschijnlijk ligt het plan van aanpak voor de tussenfase voor. Het is de vraag of wij daar nog iets van moeten vinden of dat aan IenW moeten laten. Wij zijn daar immers geen partij meer in.

6. Rondvraag

7. Afsluiting

**(CONCEPT)VERSLAG** **Symposium 'De balans tussen een duurzame economie en een gezonde leefomgeving' d.d. 8 oktober 2021, van 14.30-17.45 uur in Pharosgebouw Hoofddorp**

Aanwezig: Dagvoorzitter: 5.1.2e

J. Olthof, gedeputeerde provincie Noord-Holland
5.1.2e 5.1.2e provincie Noord-Holland

R. Berkhout, gemeente Haarlem
H. Bouma, gemeente Uithoorn
W. Breunesse, gemeente Zaanstad
J. Brouwer, gemeente Uitgeest
S. Dinjens, gemeente Velsen
A. Elzakalai, gemeente Lelystad
G.J. Hendriks, gemeente Gooise Meren
B. Kabout, gemeente Aalsmeer
J. Nobel, gemeente Haarlemmermeer
mw. K.M. van der Velde-Menting, gemeente Kaag en Braassem
R. van Woudenberg, gemeente Leiderdorp

ambtelijke ondersteuning

*Genodigden* 5.1.2e (SEO)
5.1.2e, GGD Amsterdam
5.1.2e Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Verslag: 5.1.2e Vi.a.Vi Office Management

## 1. Welkom door gedeputeerde Jeroen Olthof

De **voorzitter** stelt zich voor en opent de bijeenkomst om 14.30 uur. Hij heet iedereen hartelijk welkom.
De heer **Olthof** houdt als voorzitter van de BRS een korte inleiding. Hij hoopt dat deze bijeenkomst helpt om begrippen als 'economisch belang' en 'leefbaarheid' beter te begrijpen.

*Tijdens het symposium neemt de voorzitter van de BRS, gedeputeerde Olthof, afscheid van mevrouw Van der Velde-Menting, die voor de laatste keer aanwezig is in BRS-verband.*

## 2. Blok 1: Duurzame economie

De heer 5.1.2e houdt een presentatie (bijgevoegd) waarin hij vooral ingaat op de term 'connectiviteit', naast 'bereikbaarheid' en 'mobiliteit'.

Vragen en discussie

- *Het zou kunnen dat de KLM op Schiphol blijft, en bijvoorbeeld Corendon naar Lelystad gaat. Dan heb je toch niet dat probleem met het splitten van operaties?*
  De heer 5.1.2e antwoordt dat er dan weer een ander probleem ontstaat. De KLM heeft dan plotseling voor een bepaalde vakantiebestemming geen concurrentie meer op Schiphol.
  De heer **Elzkakalai** wijst erop dat er genoeg bestemmingen zijn, zoals Ibiza of de Griekse eilanden, waar niet-zakelijke vracht heen gaan. Voor dat soort vluchten heb je geen zakelijke ondersteuning nodig.
  Mevrouw **Van der Velde-Menting** vraagt waarom vluchten naar vakantiebestemmingen hoog gewaardeerd worden. Economisch heeft Nederland daar toch weinig aan?
  De heer 5.1.2e antwoordt dat mensen het prettig vinden op vakantie te gaan. Dat laat zich ook in economische termen vertalen, ook al leiden die vluchten niet tot economische activiteit in Nederland. Voor de welvaart van Nederland hebben die vluchten wel betekenis.

- *Er is een aantal heel grote hubs. Groot-Brittannië heeft als eiland een eigen hub nodig. Op het vasteland heb je ook Düsseldorf en Parijs, die relatief dichtbij Amsterdam liggen. In hoeverre heb je die drie hubs nodig? Versterken ze elkaar op mondiale schaal?*
  De heer 5.1.2e antwoordt dat Schiphol qua hub-operatie op mondiale schaal geen last heeft van Düsseldorf of Frankfurt. Eerder is er concurrentie van Istanbul. Je kunt de hubfunctie van Amsterdam afschaffen, maar dan stapt iedereen over in Istanbul. Schiphol maakt zich niet druk over wat er in Frankfurt gebeurt. De hubs versterken elkaar overigens evenmin.
  Mevrouw **Van der Velde-Menting** hoorde van Schiphol dat een eventueel verlies van de hubfunctie maakt dat die hub ook nooit meer terugkomt.
  De heer 5.1.2e antwoordt dat Brussel indertijd de hubfunctie is kwijtgeraakt. Nu, na 10-20 jaar, is die hub-operatie nog steeds niet terug.

**3. Perspectief op netwerkkwaliteit**

De heer 5.1.2e houdt een presentatie (bijgevoegd) over de vijf verschillende perspectieven op netwerkkwaliteit en beantwoordt informatieve vragen.

Vragen en discussie

- *Mevrouw **Van der Velde-Menting** merkt op dat naar haar informatie met iedere vlucht ook vracht meegaat.*
  De heer 5.1.2e bevestigt dat. Bij iedere vlucht wordt ook vracht vervoerd. Alleen vracht of alleen passagiers komt niet voor.
- *De heer **Olthof** vraagt of onderzocht is wat er met de connectiviteit gebeurt als alle vluchten tot 500 km treinreizen worden. Wat gebeurt er dus als alle vluchten tot 500 km geschrapt worden?*
  De heer 5.1.2e antwoordt dat er twee studies liggen bij het KiM over het gebruik van de trein. Daarbij gaat het dan vooral over de markt; er is niet gekeken naar de betekenis voor de luchtvaart.
  De heer 5.1.2e is het ermee eens dat je bij connectiviteit ook naar treinverbindingen moet kijken. Het is wel moeilijk om vliegen en treinreizen met elkaar te vergelijken. Er bestaan als het om luchtvaart gaat veel modellen voor de kwaliteit van verbindingen, maar niet voor treinverbindingen.
  De heer **Dinjens** antwoordt de heer Olthof dat er niet zo veel verandert als je alle vluchten tot 500 km schrapt en vervangt door de trein. Het aantal slots verandert daar niet mee; die worden sowieso opgevuld. De vraag is oneindig. De definitie van 'baten' in de presentatie zorgt daarvoor, want elke vlucht zorgt voor baten. Een toeristenvlucht naar Ibiza betekent 'baten'.
  De heer **Bouma** geeft het voorbeeld van Amsterdam, een stad die niet terug wil naar de toevloed van toeristen van voor COVID, omdat die de cultuur van de stad kapotmaakte. Je moet niet alleen Schiphol, maar de hele gemeenschap in stand houden.
  De heer 5.1.2e wijst erop dat Amsterdam indertijd ook blij was met de toeristen. Niemand heeft daarvoor een grens gesteld.

  *Stelling: "Niet-zakelijke reizigers, zoals transferreizigers, voegen niets toe aan onze economie"*

  De **voorzitter** heeft de indruk gekregen dat je kennelijk niets tegen de zoveelste vlucht naar Mallorca of Ibiza kunt doen, omdat alles met alles samenhangt. Wat denken de aanwezigen daarvan?

  - *Er is veel gesproken over de hub, maar er zijn rapporten waarin men zich afvroeg hoe relevant die nog is. Er wordt hier gezegd dat de je de korte vluchten, tot 500 km, zou moeten vervangen door de trein, maar er komen in de toekomst elektrische vluchten die geschikt kunnen zijn voor die korte afstanden. Het is mogelijk dat vliegtuigen op die manier juist op de korte afstand gaan concurreren met trein of auto. Op een traject als Düsseldorf-Amsterdam kan veel economisch rendement zitten. Misschien moet het hub-verhaal dan losgelaten worden, omdat er veel meer economische toegevoegde waarde zit in dat soort vluchten.*
    De heer 5.1.2e antwoordt dat het hub-verhaal niet noodzakelijkerwijs betekent dat je de korteafstands- koppelt aan een langeafstandsmarkt. Een hub kan ook Amerika en China met elkaar verbinden. Dat kan niet elektrisch en niet per trein. Hijzelf verwacht wel degelijk veel van de trein. Er zijn al lang plannen voor een Europees railnetwerk dat alle plaatsen met elkaar verbindt, maar hard gaat het daar niet mee. Daarbij komt dat je ook wat moet met de vrijgevallen slots.

Mevrouw **Van der Velde-Menting** merkt op dat je ook het aantal slots kunt terugdraaien. Het valt haar op dat de welzijnsfactor economisch gezien meegewogen wordt; men ziet dat als een groot goed. Maar de gezondheidsfactor komt totaal niet voor in de presentatie. Degene die op vliegvakantie gaat, ervaart dat als welzijn, terwijl degene die onder de vliegroute woont dat als negatief ervaart. Die heeft er juist last van.
De heer 5.1.2e reageert dat men ervan uitgaat dat alle kosten, ook de gezondheidskosten, maatschappelijk ingeprijsd zijn, terwijl dat in werkelijkheid niet zo is. Daarin probeert men verandering aan te brengen via de MKBA's. Je kunt van geluidsoverlast ziek worden en dat kan verrekend worden in de kosten. De netwerkkwaliteit kan je proberen aan te laten sluiten bij een MKBA. 3
De heer **Dinjens** vindt dat de baten zoals die in de presentatie genoemd worden niet vergelijkbaar zijn. De afnemende meeropbrengst is cruciaal als je er een besluit over moet nemen. En hoe vergelijk je een vlucht naar Londen met een naar Ibiza? Hoe weeg je het? Wat het oplevert voor de lokale economie zou een van de criteria kunnen zijn. Zijn eigen conclusie is dat je de afwegingen niet objectief, dus waardevrij, kan maken. De vraag is in werkelijkheid welke passagiers je kwijt moet. Als daarop geen antwoord gegeven wordt, blijft er voor de bestuurder niets anders over dan aan te dringen op bijvoorbeeld 480.000 of minder vluchten. En dat is allemaal nattevingerwerk.
De heer 5.1.2e denkt dat je moet sturen via de prijzen. Als goed bekend is wat alle maatschappelijke kosten zijn, prijs je die in. Je maakt het duurder. De markt doet dan verder zijn werk. In het vliegticket moet een reële maatschappelijke prijs zitten.

- *De heer **Kabout** vraagt of men vanuit het Rijk een MKBA wil laten uitvoeren. Gebeurt dat nog? Milieu-effecten kunnen beprijsd worden. De onderwerpen van dit symposium zijn opgesplitst in economie en gezondheid. Maar als je conform de MKBA de $CO_2$-prijzen doorberekend, komen daar heel hoge bedragen uit. Moet dat niet gebeuren voor het Rijk met een standpunt komt over het aantal vluchten?*
  De heer 5.1.2e antwoordt dat een MKBA alleen aan de orde komt in het geval van overheidsingrijpen. Lang vond het Rijk dat het niets te maken had met luchthavens, want men investeerde daar niet in. Er hoefde dus geen MKBA gemaakt te worden. Langzaam neigt men ertoe om voor alles wat luchtvaartgerelateerd is een MKBA te maken, als het maar relevant is. Daarom is de Werkwijze gemaakt. Maar het is niet alleen een verantwoordelijkheid van het Rijk. Ook luchthaven Schiphol moet die ambitie hebben en steeds meer inzicht zoeken in de baten en kosten van veranderingen. Het principe is dat degene die ingrijpt een MKBA maakt, wat dus luchthaven Schiphol zal zijn als die investeert.
- *De heer **Olthof** vraagt wat de invloed is van de toekomst van de KLM. Een MKBA is voor de luchtvaart heel belangrijk, maar je moet inschatten wat de strategische reactie gaat worden van allerlei luchtvaartmaatschappijen. Welk soort vluchten blijft uiteindelijk over voor Schiphol? De KLM waarschuwt dat bij het wegvallen van haar operatie, ook de contracten met Shell of Koeweit op losse schroeven komen te staan.*
- ***Een aanwezige** reageert dat het kennelijk neerkomt op strategie, waarbij veel onbekend is. Er worden allerlei waardes in de discussie betrokken, waarmee het voor de lokale overheden wel heel ingewikkeld wordt. Je zou het uit de politiek willen halen. Een bestuurder heeft de behoefte om breed te kijken, en niet alleen vanuit het perspectief van vliegtuigen. Als je visie wilt hebben, moet het visie zijn op mobiliteit en niet alleen op vliegbewegingen.*
  De heer 5.1.2e antwoordt dat er sturingsmogelijkheden ontstaan als er slots vrijkomen. Daarnaast zijn er de landingsrechten, heffingen etc. Schiphol heeft jarenlang subsidies gegeven voor nieuwe bestemmingen. Je zou dus ook kunnen kiezen voor een economisch centrum als bestemming. De 500.000 is inderdaad een politieke afspraak. De MKBA is maar een deel van het verhaal, want niet alle economische aspecten zitten daarin verwerkt. Binnenkomende toeristen zullen veel geld besteden in Amsterdam, maar die zitten niet in de MKBA. Men veronderstelt namelijk dat de Nederlanders op hun beurt weer geld zullen besteden in andere landen, waarmee het per saldo niets uitmaakt voor de nationale MKBA. Er is ook een puur economisch verhaal over bestedingen, arbeidsplaatsen en werkgelegenheid. De MKBA kijkt alleen naar het kleine stukje echt additionele werkgelegenheid. Er zijn drie instrumenten: de doelen van een project en wat die bijdragen aan de doelstelling erbij, de MER voor de milieuaspecten, en de MKBA. Bij het ministerie van EZ zegt men dat een Schiphol zonder hubfunctie de aantrekkingskracht voor internationale bedrijven zal verminderen. Schiphol en Rotterdam zijn daarvoor wezenlijk. Onderzoekers kunnen alleen instrumenten

zoals een MKBA en een economische- of mobiliteitsanalyse aanleveren. Steeds meer wordt gekeken naar de integratie van ruimte, economie en mobiliteit. Die hokjes moeten verdwijnen. Hopelijk vragen bestuurders om die integrale kijk.

*Er wordt gepauzeerd van 16.10-16.25 uur.*

**4. Blok 2: Gezonde leefomgeving**

De heer 5.1.2e houdt een presentatie (bijgevoegd) over wat een gezonde leefomgeving is en wat vanuit gezondheidsperspectief acceptabel is. Hij geeft om te beginnen een moderne, brede definitie van gezondheid: 'Het vermogen om zich aan te passen en een eigen regie te voeren in het licht van de fysieke, emotionele en sociale uitdagingen in het leven'.

Vragen en discussie

- *Zijn de normen over wat een gezonde omgeving is veranderd doordat de onwetendheid afgenomen is?*
  De heer 5.1.2e antwoordt dat iemand vroeger op een camping bij Hoogovens (nu Tata Steel) ook wist dat al die zwarte troep die je dagelijks op je spullen vond, niet goed was. Het denken over gezondheid is wel veranderd.
- *De klachten van bewoners betreffen meestal het lawaai veroorzaakt door oudere typen vliegtuigen, vaak vrachtvliegtuigen. Er moet dus onderscheid gemaakt worden tussen kleinere vliegtuigen en grote vrachtvliegtuigen.*
  De heer 5.1.2e bevestigt dat er zo'n onderscheid bestaat. Maar er wordt gekeken naar een jaargemiddelde. Bij een onderzoek wordt de bewoners gevraagd of zij in het afgelopen jaar hinder ondervonden hebben. Mensen die 's nachts in bed liggen weten niet welk type vliegtuig de overlast veroorzaakt.
  De heer **Elzakalai** reageert dat het te achterhalen moet zijn over welk type vliegtuig een klacht gaat. De klager weet hoe laat het was.
- *Als je wilt voldoen aan de WHO-normen, kan je de hele binnenstad van Amsterdam wel afbreken. Eigenlijk kan je niet voldoen aan dat soort normen in gebieden waar het heel druk is.*
  De heer 5.1.2e antwoordt dat er, ook wat betreft luchtverontreiniging, geen veilige ondergrens bestaat. Er zijn altijd gezondheidseffecten.
- *Mevrouw 5.1.2e merkt op dat de provincie geluidonderzoek doet. Een van de conclusies is dat het geluid van een vliegtuig in een bocht langer aanhoudt. Daarom geeft een vliegtuig dat boven bewoners een bocht maakt meer hinder.*

**5. Discussie**

- *Deze presentatie werd besloten met de uitspraak dat een gezonde leefomgeving de gezondheid bevordert. Maar heeft men nagedacht over wat de economische baten zijn van een gezonde leefomgeving?*
  De heer 5.1.2e antwoordt dat gezonde mensen ook beter bij kunnen dragen aan de economie. Ze kosten ook minder voor de samenleving qua zorg etc. Deze kosten zijn doorgerekend in de Volksgezondheid Toekomst Verkenning.
- *De **voorzitter** vraagt om men onderzocht heeft wat het betekent om deel te nemen aan het arbeidsproces. Ook het wel of niet hebben van een woning heeft invloed op de mentale gezondheid. Voorstelbaar is het dat voor je gezondheid goed is om dicht bij een luchthaven te wonen, omdat je daarmee de mogelijkheid van vliegen binnen handbereik hebt. Maar tegelijkertijd heb je hinder van het vliegverkeer als je daar woont. Hoe verhouden die dingen zich tot elkaar?*
  De heer 5.1.2e kan daar geen antwoord op geven.
- *Wat doet het met de gezondheid als het aantal vluchtbewegingen wordt teruggebracht naar 490.000 of 480.000? Of als je juist naar 540.000 gaat? Je vindt nooit terug in de staatjes dat mensen in de omgeving van Schiphol veel minder oud worden.*
  De heer 5.1.2e antwoordt dat je gezondheid en mortaliteit uit elkaar moet houden. Het is niet per se zo dat mensen bij Schiphol vroegtijdig sterven, maar geluidshinder beïnvloedt wel de kwaliteit van leven. Geluidshinder kan de gezondheid beïnvloeden.
- *De heer **Bouma** vraagt hoe het met de pieken zit. In Uithoorn en Aalsmeer gaan de klachten vooral over aanhoudende hinder. Wat is het effect daarvan?*
  De heer 5.1.2e antwoordt dat dit nog nader onderzocht moet worden. Vliegtuigen zijn in de loop der tijd steeds stiller geworden, en zullen nog wat stiller worden in de toekomst, ook al zit dat aan de grens van de mogelijkheden. Tegelijkertijd is de frequentie van de hinder veel groter

geworden. Mensen klagen over een geluidsdeken; men heeft geen rust meer. In Engeland wordt onderzocht of het zinvol is om afwisselend uit te vliegen, dus bij het opstijgen een tijdje naar links, of juist naar rechts. Op die manier krijgen de omwonenden een paar uur rust. Het probleem is dat het lastig is een definitie te geven van 'rust'. Dat is voor iedereen verschillend. Verder is het in Nederland door de drukke indeling van het luchtruim noodzakelijk om in bepaalde patronen te vliegen, met minder mogelijkheden om te sturen.

- *Het viel op dat (ultra)fijnstof niet aan de orde kwam in de presentatie.*
  De heer 5.1.2e antwoordt dat de focus in de presentatie lag op geluid. Recent is er echter een rapport van de Gezondheidsraad verschenen over ultrafijnstof, waaruit blijkt dat de concentraties daarvan rond Schiphol heel hoog zijn. De is te herleiden naar sulfaten die door vliegtuigen uitgestoten worden, die zich vrij snel omzetten in sulfaatachtig fijnstof. Dit is dus een ander soort ultrafijnstof dan door de uitstoot van wegverkeer, die op koolstof gebaseerd is. De verschillende vormen van ultrafijnstof hebben ook verschillende effecten op de gezondheid.
- *Op welke afstand van de Schipholbanen is de concentratie ultrafijnstof hoog?*
  De heer 5.1.2e dat er op verschillende plekken gemeten is. Heel dicht bij de luchthaven is de concentratie het hoogst, maar het ultrafijnstof wordt tot op 5 km aangetroffen.
  De heer **Bouma** merkt op dat vliegtuigen boven Uithoorn een bocht maken. Dat geeft dan waarschijnlijk een extra hoge concentratie ultrafijnstof.
- *De heer **Elzakalai** vraagt hoeveel sigaretten iemand per jaar moet roken als equivalent van een piekbelasting met ultrafijnstof.*
  De **voorzitter** antwoordt dat wonen in Rotterdam-West gelijkstaat aan het roken van 5 sigaretten per dag.
- *In Hoofddorp werd voor de coronacrisis een presentatie gegeven door de RIVM waarbij gezegd is dat astma onder kinderen in Hoofddorp veel vaker voorkomt dan elders, speciaal op dagen met een hoge ultrafijnstofconcentratie.*
- *Een buurman kan in sommige gevallen qua geluid vervelender zijn dan een vliegtuig. En wat betreft luchtkwaliteit: als iemand zijn huis onvoldoende ventileert, kan dat leiden tot zeer hoge concentraties ultrafijnstof in de leefomgeving. De luchthaven is niet de enige boosdoener; je moet het wel in perspectief blijven zien.*
  De heer 5.1.2e bevestigt dit beeld. Bij wokken bijvoorbeeld komt in de keuken heel veel fijnstof vrij. Toch moet ook rekening gehouden worden met de verschillende soorten fijnstof. Het zijn verschillende typen moleculen. In ieder geval is fijnstof door verbrandingsprocessen van fossiele brandstoffen slechter voor de gezondheid dan ander fijnstof. Fijnstof kan gezien worden als een deken over heel Nederland, terwijl lokale bronnen plaatselijk voor een verhoging zorgen. Over de effecten van de hoge concentraties ultrafijnstof rond Schiphol is nog weinig bekend. De Gezondheidsraad zegt daarover dat men eerst de blootstelling beter in kaart moet krijgen.
- *De heer **Olthof** merkt op dat er een gesprek moet komen over de vraag wat acceptabel is voor de omwonenden. Die moeten weten dat de plek waar ze wonen een gezondheidsrisico betekent. De gezondheidsrisico's in de IJmond zijn heel anders dan op de Waddeneilanden. De gezondheidsrisico's en de normen die op dit moment gehanteerd worden bij de milieuregelgeving lopen steeds verder uit elkaar.*
  De heer 5.1.2e wijst erop dat vervuiling overal in Nederland meetbaar is. Het gaat om de hoeveelheid; helemaal naar nul zal het nooit gaan.
  De heer **Bouma** bepleit een goede definiëring van 'leefkwaliteit'. Je moet zoeken naar een acceptabele grens.
  De **voorzitter** hoort hierin een oproep aan de wetenschap om kennis te leveren om dit soort dingen in perspectief te kunnen plaatsen. Of dat de wetenschap met tools komt die het mogelijk maakt aan de burgers uit te leggen dat ze zich over sommige dingen niet zoveel zorgen hoeven te maken.
- *Sommige mensen zeggen als het over vervuiling van hun leefomgeving gaat: ach, maakt me niet uit, dan wordt ik een jaartje minder oud. Misschien is dat nog niet zo'n gekke gedachte als je een leuke baan hebt en leeft in een dynamische omgeving. Maar hoe zit dat in werkelijkheid bij Schiphol? Zijn die omwonenden na hun zestigste al zo afgetakeld dat ze weinig hebben te verwachten van de laatste twintig jaar van hun leven?*
  De heer 5.1.2e antwoordt dat dit laatste voor de meeste mensen niet zal gelden, maar voor sommigen wel. Je kunt statistische gegevens niet zomaar vertalen naar het individu. Maar in het algemeen kan je wel stellen dat de kwaliteit van leven vermindert als je door het geluid slecht slaapt en last hebt van stress.

- *De heer **Dinjens** merkt op dat met 490.000 vluchten op Schiphol de hubfunctie nog blijft bestaan. Maar wat is dan de winst voor de gezondheid? Wat zijn de economische kosten van 490.000? Met 300.000 zal de hubfunctie niet overleven, dus zullen de economische kosten veel hoger zijn. Met 700.000 vluchten slaapt niemand meer, wat ook leidt tot hoge economische kosten. Waar ligt het optimale aantal vluchten?*
  De heer **Olthof** kan op die laatste vraag geen antwoord geven. Voor inwoners van Uithoorn gaat het om de vraag wat een nog acceptabele geluidsoverlast is. Overigens is er vaak een discrepantie tussen de gemeten en de ervaren gezondheidsrisico's.
  De heer 5.1.2e merkt op dat er een verandering zichtbaar is voor wat men nog acceptabel acht. Wat betreft Schiphol blijkt de relatie tussen de hoeveelheid hinder en de hoeveelheid geluid redelijk constant te zijn in de afgelopen twintig jaar. Inwoners daar zijn Schiphol niet meer of minder hinderlijk gaan vinden. Wel blijkt dat men bij 500.000 meer last krijgt van de frequentie van overvliegende vliegtuigen.
- *Stel dat je de factor 'slaapverstoring' helemaal eruit weet te halen door nachtsluiting van de luchthaven, wat doet dat dan voor de gezondheidssituatie?*
  De heer 5.1.2e antwoordt dat de GGD voorstander is van een nachtsluiting. Mensen die hinder ondervinden, worden vaak ook gestoord in hun slaap.
  De heer **Bouma** merkt op dat het aantal slaapgehinderden in Uithoorn maar beperkt is, maar daar staat wel een heel hoge vliegfrequentie tegenover.
- *Bij de brede definitie van gezondheid werd ook 'regie' als factor genoemd. Je moet de regie over je gezondheid kunnen nemen. Dat lukt 's nachts uiteraard niet. Overdag kan iemand misschien naar een andere kamer lopen als een vliegtuig overkomt, maar dat lukt 's nachts als je wilt slapen niet. Uiteindelijk heeft dat dus effect op je gezondheid. Dezelfde hinder levert 's nachts wellicht meer stress op dan overdag.*
  De heer 5.1.2e antwoordt dat bij het berekenen van de Disability-adjusted life years allerlei gezondheidseffecten meegenomen worden. Slaapstoornis wordt daarbij veel vaker meegeteld dan geluidhinder, omdat die veel meer effect heeft op je welzijn.
  De **voorzitter** vraagt of je zou kunnen beginnen met 'laaghangend fruit' zoals de nachtvluchten, zodat wethouders het leven aangenamer kunnen maken voor de bewoners.
  De heer 5.1.2e antwoordt dat de GGD inderdaad adviseert om te beginnen met het reduceren van de nachtvluchten, als laaghangend fruit.
  De heer **Olthof** waarschuwt dat dit probleem niet gesimplificeerd mag worden. Aalsmeer en Uithoorn hebben uitermate veel overlast.
  De heer **Dinjens** benadrukt dat iedereen het eens is over de basisleefkwaliteit. Waar heeft een inwoner recht op? Wat is de ondergrens? Daarbij kan je het ook hebben over slaapverstoring. Je kunt het op die manier ook hebben over wegverkeer.
- *De **voorzitter** vraagt of wat betreft de gezondheid compensatie mogelijk is voor de klachten die mensen ervaren.*
  De heer 5.1.2e antwoordt dat iets als een extra groene wijk een druppel op een gloeiende plaat is.
  ***Een aanwezige** vraagt of een extra groene omgeving kan maken dat mensen minder overlast ervaren. Het kan psychologisch toch helpen?*
  De heer 5.1.2e gelooft daar niet zo in.
  De heer **Olthof** merkt op dat een bepaalde geluidsbelasting op verschillende plekken anders ervaren kan worden. Men zal bij station Sloterdijk bijvoorbeeld door de al aanwezige geluidsbelasting minder overlast ervaren van een overvliegend vliegtuig dan in Rijsenhout.
  De heer 5.1.2e wil graag evidence based weten wat het effect van een bepaalde ingreep is op de hinder die ondervonden wordt. Bij wegen bijvoorbeeld wordt een geluidsscherm geplaatst met een gemeten geluidsreductie van 15 dB, terwijl men nalaat de bewoners te vragen of de hinder afgenomen is. Een afname van het geluidsniveau betekent niet alles. Er is meer aandacht nodig voor evaluatie van het effect van geluidsisolatieprogramma's.
  ***Een aanwezige** illustreert dat in zijn gemeente vrij recent de A9 omgelegd is, die vroeger door het dorp heenging. Nu gaat de A9 eromheen. Opmerkelijk genoeg ervaren mensen nu meer overlast van de luchthaven, omdat vroeger de ruis van de snelweg prominenter aanwezig was.*

De **voorzitter** sluit het symposium om 17.45 uur.

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 23 september 2021, van 09.30 tot 11.05 uur, digitaal**

Aanwezig: *Voorzitter:* J. Olthof, gedeputeerde provincie Noord-Holland
M. Bovy, provincie Zuid-Holland
J. de Reus, provincie Flevoland
5.1.2e 5.1.2e provincie Noord-Holland

H. Bouma, gemeente Uithoorn
W. Breunesse, gemeente Zaanstad
F. Brouwer, gemeente Heemskerk
J. Brouwer, gemeente Uitgeest
P. van Diepen, gemeente Heiloo
S. Dinjens, gemeente Velsen
Mw. R. Dral, gemeente Oostzaan
G. Elkhuizen, gemeente Nieuwkoop
A. Elzakalai, gemeente Lelystad
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Mw H. Hooij, gemeente Teylingen
W. Jansen, gemeente Ouder-Amstel
B. Kabout, gemeente Aalsmeer
Mw. N. Mulder, gemeente Heemstede
J. Nobel, gemeente Haarlemmermeer
mw A. Reussink, gemeente Amsterdam
P. Slettenhaar (Castricum)
Mw M. Vernooij, namens gemeente Uithoorn

ambtelijke ondersteuning
5.1.2e, gemeente Haarlemmermeer

Gasten: mw. C. van Balen, omgevingsmanager Herziening Luchtruim, IenW
D. Benschop, president-directeur en CEO Schiphol
J. Eikelenstam, programmadirecteur Herindeling Luchtruim, IenW
R. Megens, plaatsvervangend directeur Herindeling Luchtruim, IenW

*Afwezig m.b.*

Verslag: J. Eijking / Vi.a.Vi Office Management

## 1. Gasten: programma luchtruimherziening

De **voorzitter** meldt dat van 9.30 uur tot 10.00 uur mevrouw Van Balen, de heer Eikelenstam en de heer Megens te gast zijn. De heer Eikelenstam is de nieuwe programmadirecteur van de luchtruimherziening. Vandaag zal er met hem gesproken worden over de governance.

De heer **Eikelenstam** stelt zichzelf voor. Hij is sinds twee weken in functie. Eerder heeft hij gewerkt op het ministerie van Economische Zaken en Klimaat. Hij is blij om de leden van de BRS te ontmoeten.
De **voorzitter** meldt dat er vandaag niet over de inhoud gesproken zal worden, maar over hoe de BRS en IenW zich tot elkaar verhouden. Met betrekking tot de luchtruimherziening was er prettig contact. De vraag is hoe de heer Eikelenstam de toekomst ziet en hoe hij de BRS hierbij wil betrekken. De heer Megens zal hier een korte presentatie over geven.
De heer **Eikelenstam** hoopt de goede contacten voort te kunnen zetten.
De heer **Megens** dankt de BRS voor de uitnodiging en begint zijn presentatie met de bestuurlijke samenwerking. In 2018 is men van start gegaan. Luchtvaartprocessen zijn normaal gesproken vrij gesloten processen. Het zijn Rijksbevoegdheden. Dit is niet langer houdbaar. Er moet meer samengewerkt worden en men moet als één overheid optrekken. In 2019 hebben provincies een handreiking aan de bewindspersonen gedaan. Zij gaven toen aan vanuit duidelijke rollen en

verantwoordelijkheden samen te willen werken. Dit heeft IenW ter harte genomen en men heeft bekeken hoe dit concreet gemaakt kon worden. Het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving is hier ook bij betrokken. Eind vorig jaar heeft IenW de ontwerp-Voorkeursbeslissing gepubliceerd. Daaraan voorafgaand was er al met provincies en stakeholders gesproken. Op basis daarvan is bekeken hoe dit in de volgende fase van het programma verder concreet gemaakt kon worden. Het programma is landelijk. Enerzijds wil men graag lokale lijnen leggen, maar anderzijds wordt het al snel onbeheersbaar als dit er te veel worden. Er moet dus gezocht worden naar een balans. Na overleg met de provincies is er een voorstel gekomen. Omdat het goed is om dit ook aan de BRS voor te leggen, is de heer Megens vandaag samen met de Eikelenstam en mevrouw Van Balen te gast.
Uitgangspunt bij de samenwerking is dat de BRS en het Rijk elk hun eigen verantwoordelijkheden hebben. De leden van de BRS weten wat er in de gebieden speelt. Dit biedt voor het Rijk een netwerk en een platform om een gesprek te voeren en om advies te vragen. Daarnaast staat het Rijk, dat de bevoegdheid heeft om het luchtruim te herzien. IenW coördineert de samenwerking bij de verschillende partijen binnen het Rijk en met de lokale partijen. Hiervoor is een zogeheten participatieladder ontwikkeld. De onderste treden bestaan uit informeren, meedenken en adviseren. Daarboven zitten coproductie en meebeslissen. De bovenste is het besluiten. Uiteindelijk moet dit in de definitieve voorkeursbeslissing worden uitgevoerd. Op een bepaald moment kan men niet meer verder zolang er geen missionair bewindspersoon is. In de tussentijd bereidt men zich goed voor.
Het niveau van het adviseren is wat steviger dan gebruikelijk. In formele zin betekent participeren het indienen van zienswijzen. De heer Megens begrijpt dat overheden elkaar zienswijzen sturen, maar vindt dit vreemd en eigenlijk niet in orde. Dit impliceert dat er aan de voorkant van het proces iets niet goed gegaan is. Als het proces goed ingericht wordt, zouden de provincies en de BRS het niet meer nodig moeten vinden om een zienswijze in te dienen en tevreden moeten zijn. Aan de voorkant kunnen bijvoorbeeld provinciale gebiedsadviezen aangevraagd worden. Daarnaast zijn er nog andere overlegstructuren. Op ambtelijk niveau zijn er afstemmingsmomenten en interbestuurlijk kan er overlegd worden, waarbij er gezocht wordt naar de overlap op verschillende onderwerpen zodat er één inhoudelijk verhaal tot stand kan komen. Tot slot wordt er uiteraard met de bewindspersonen overlegd. Dit alles moet ertoe leiden dat er betere besluiten tot stand komen met meer draagvlak.
Een trede lager op de participatieladder zit het niveau van meedenken. Ook hier is het doel om verrassingsvrij te werken. Ook op deelprojectniveau zal er meer aandacht gegeven worden aan meedenken in de vorm van regionale ontwerpbijeenkomsten.
Informeren is basaal, maar zeer belangrijk, zodat er verrassingsvrij wordt gewerkt. Aan de voorkant moet men van elkaar weten wat er speelt. De lijnen zijn zo kort dat vragen direct gesteld kunnen worden.
Er zijn vier deelprojecten. In het noorden van het land is IenW bezig een militair oefenterrein in te richten. In het oosten van het land wordt een bestaand militair gebied hervormd. Met betrekking tot Schiphol zijn er twee deelgebieden: de herziening van het zuidoostelijk luchtruim en de herinrichting van het naderingsluchtruim. De provincies die hierbij betrokken zijn, zijn ook allemaal in de BRS vertegenwoordigd. Nederland is “Schipholcentrisch” wat betreft luchtvaart. Hier richten de projecten zich dan ook voornamelijk op. Er wordt gezocht naar de gebruiksmogelijkheden van het luchtruim. Als er gebruikgemaakt wordt van vaste routes, wordt het continu klimmen en dalen mogelijk gemaakt. Zo wordt er netto hoger gevlogen. Alle deelprojecten zijn nodig om bij het centrumdeelproject, de herinrichting van het naderingsluchtruim van Schiphol, dat effect te bereiken.
De vervolgstappen zijn nog “work in progress”. De definitieve voorkeursbeslissing staat gepland voor eind 2021, maar zeker als het kabinet nog wat langer op zich laat wachten zal dit naar 2022 opschuiven.

De **voorzitter** dankt de heer Megens voor de toelichting en geeft de aanwezigen de gelegenheid tot het stellen van vragen.
De heer **Kabout** zag bij de betrokken partijen het ministerie van Binnenlandse Zaken niet staan. Hij is van mening dat de ruimtelijke ordening van groot belang is in de totale afweging. Hoe is dit geborgd? Kan er, als het niet uitkomt qua ruimtelijke ordening, nog een stap teruggezet worden?
De heer **J. Brouwer** hoorde de heer Megens spreken over verrassingsvrij werken en een zienswijze die niet nodig zou moeten zijn, omdat er dan iets niet goed gedaan is. Hier is de heer Brouwer het mee eens. Hij heeft ook een vraag. De inwoners zullen de effecten merken van de luchtruimherziening. Hoe ziet de heer Megens de inwoners een rol krijgen in het programmaplan?
De heer **Bouma** sluit zich aan bij de vraag van de heer Brouwer met betrekking tot de inwoners. Het verbaasde hem voorts dat er bij de verantwoordelijkheden van het Rijk niks stond over de leefomgeving. De heer Bouma hoopt dat dit anders is.

Mevrouw **Hooij** maakt zich zorgen over de vierde fix, wat aanvliegen over Brabant en Utrecht zou betekenen, en een mogelijke wijziging van de vliegroutes. Welke mogelijkheden hebben de gemeentes en de provincie Zuid-Holland om hierin mee te denken?
De heer **Dinjens** vraagt hoe de luchtruimherziening samenhangt met andere trajecten van IenW. Eerder heeft de BRS al gesproken met de minister over de bestuurlijke kolom in z'n algemeenheid. Nu gaat het over de luchtruimherziening. Hangen die dingen met elkaar samen?
De heer **Megens** pakt de vraag over de gezonde leefomgeving en de betrokkenheid van Binnenlandse Zaken samen. Ook het Rijk heeft een verantwoordelijkheid voor een gezonde leefomgeving. Er bestaat een lijntje met Binnenlandse Zaken, in het bijzonder met betrekking tot ruimtelijke ordening. Deze expertise is ook nodig, want het spanningsveld tussen effecten op de grond en effecten in de lucht worden pregnanter als er concrete ontwerpen komen.
Er werd gevraagd naar de mogelijkheid om een stap terug te doen. Die is er altijd. In het luchtruim is dit makkelijker dan op de grond. Het is echter niet a priori de bedoeling. De luchtruimherziening heeft als bedoeling om te leiden tot een aanzienlijke vermindering van de impact van luchtvaart in Nederland, waarbij er natuurlijk lokaal verschillen kunnen optreden. Er moet steeds bekeken worden welk effect iets heeft op de grond en welk effect het heeft voor het geheel.
Er werd gevraagd hoe de inwoners betrokken zullen worden. Formeel is er nog een zienswijzeproces. Inwoners kunnen dus zienswijzen indienen. IenW heeft de lokale overheden nodig om inwoners mee te nemen. Hierin wordt de samenwerking dus heel belangrijk.
Er werd gevraagd naar de vierde fix. Dit is precies waar het programma mee bezig is. Men probeert al de convergentiestap te zetten in het ontwerp. Op het goede moment wil IenW met de BRS in gesprek over waar men mee bezig is. Een vliegtuig vliegt het liefst in een rechte lijn op zo groot mogelijke hoogte. Dat is het uitgangspunt. Hier zit maatwerk onder. Er kan dus meegedacht worden. Er moet op tijd worden gesproken, zodat er nog tijd is om te bekijken wat de effecten zijn en hier eventueel nog wat aan te doen.
Tot slot was er de vraag over de samenhang met andere trajecten in het luchtvaartdomein. Dan gaat het over Schiphol, Lelystad en Defensie. Op elk niveau was het zoeken naar de wijze van samenwerken. Voor de luchtruimherziening is gekozen voor een vlucht naar voren, geïnspireerd op de aanpak van de MIRT. Hier is geen formele juridische basis voor. Het is dus een soort experiment. De Luchtvaartnota is de basis. Het is de bedoeling om van daaruit alle elementen met elkaar te laten samenhangen. Hier is een overkoepelende afdeling voor, Beheer en Omgeving.
De **voorzitter** dankt de heer Megens voor zijn antwoorden. Over de interbestuurlijke afspraken zal in de reguliere vergadering nog gesproken worden. Hierbij gaat het ook over bewonersparticipatie.
De heer **Slettenhaar** stelt dat afspraken met bewoners op een bepaalde manier afrekenbaar moeten zijn. Berekenen en niet meten, zoals in het verleden is gebeurd, leidt tot wantrouwen. Als het Rijk met bewoners in gesprek gaat en de bal bij de gemeenten wordt gelegd, moeten er afrekenbare afspraken gemaakt worden.
De heer **Nobel** vraagt hoe de generieke maatregelen lokaal uitpakken. Er werd gesproken over maatwerk. Hoe wordt hiermee omgegaan en hoe worden inwoners hierbij betrokken?
De heer **Megens** is het er volkomen mee eens dat afspraken afrekenbaar moeten zijn. Er moet transparant en navolgbaar gewerkt worden. Men moet geen dingen beloven die niet waargemaakt kunnen worden. De vraag hoe zaken lokaal uitpakken, leidt tot een technisch gesprek. Overheden moeten hierin samen optrekken. Er moet bekeken worden wat er aan maatwerk mogelijk is en of dit positief of negatief uitpakt. Vervolgens moet men de afweging samen maken. IenW wil samen bekijken hoe inwoners er het beste bij betrokken kunnen worden.
De **voorzitter** bedankt de heer Eikelenstam, de heer Megens en mevrouw Van Balen voor hun aanwezigheid. Hij stelt dat er een goede basis ligt om op voort te bouwen.

De heer Eikelenstam, de heer Megens en mevrouw Van Balen verlaten de vergadering.

## 2. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de vergadering. Hij deelt mee dat hij iets eerder weg moet. De heer Nobel zal het voorzitterschap op zich nemen vanaf 10.30 uur.

### a) Stand van zaken governance Schiphol, interbestuurlijke samenwerking

De **voorzitter** heeft vorige week een overleg gehad met de heer Van Geel en een vertegenwoordiger van IenW. De definitieve besluiten blijven doorgeschoven worden. Hij krijgt het gevoel dat de BRS een

verantwoordelijkheid toegeschoven krijgt in de maatschappelijke participatie. De voorzitter heeft duidelijk gemaakt dat de BRS graag snel een bestuursakkoord wil hebben over de interbestuurlijke afspraken. Hij stelt voor dat wat er zojuist besproken is over de luchtruimherziening hierin wordt opgenomen. Dit moet in samenhang gebeuren met andere programma's. De voorzitter hoopt voor 1 januari een bestuursakkoord te hebben, waarin in ieder geval de samenwerking in de bestuurskolom goed vastgelegd wordt.
Er is ook gesproken over de ORS. Er is een aantal scenario's uitgewerkt. De voorzitter kreeg steeds het gevoel dat aan de BRS gevraagd werd wat het ministerie hiermee moet doen. De BRS heeft altijd benadrukt dat het Rijk het bevoegd gezag is en de burgerparticipatie dan ook de verantwoordelijkheid is van het Rijk. De deelnemers van de BRS moeten ervoor waken dat zij niet verantwoordelijk worden gemaakt voor de burgerparticipatie. Uiteraard wil de BRS er wel bij betrokken worden, maar de verantwoordelijk ligt primair bij het Rijk. Dit geldt ook voor de financiële verantwoordelijkheid. IenW heeft deze lijn nu omarmd. Er komt zo snel mogelijk een bestuursakkoord, waarin de voorzitter in ieder geval dit voorstel terug wil zien.
Mevrouw **Mulder** merkt op dat dit punt er ook uit sprong bij de presentatie. Ook de provincie moet soms direct naar de inwoners, dus waarom zou dit voor het Rijk moeilijk zijn? Het is goed om te horen dat het Rijk nu beaamt dat het hier een rol in heeft. Verder merkt mevrouw Mulder op dat er, mocht het ambtelijk mogelijk zijn, allerlei Postbus 51-achtige acties te bedenken zijn die in eenvoudige taal duidelijk maken dat bijvoorbeeld, als dat echt zo is, het nieuwe indelingsplan uiteindelijk zal leiden tot minder overlast. Zou het Rijk de BRS niet kunnen informeren welke directe boodschappen ze gaan delen vanuit die verantwoordelijkheid?
De heer **Dinjens** vindt het typerend dat IenW met een stamelend verhaal komt wanneer er gevraagd wordt naar de samenhang en dat de voorzitter daarentegen zegt dat hij dit zelf wel regelt in de interbestuurlijke kolom. Hij heeft een vraag over het bestuursakkoord. Ook hier moeten de raden goed over geïnformeerd worden. De BRS staat in de context van de ORS. Hoe ziet de voorzitter dit voor zich bij het sluiten van de bestuurskolom? Hoe gaan de raden geïnformeerd worden en hoe wordt dit georganiseerd? Het tekenen van zo'n akkoord is ook al een tour de force.
De **voorzitter** antwoordt dat het opknippen van de ORS in een maatschappelijke kolom en in een bestuurlijke kolom niet nieuw is. De raden moeten hierin goed meegenomen worden. Het proces moet verder uitgewerkt worden. Er zullen nu eerste contouren geschetst worden over hoe dit eruit moet zien.
De heer **Dinjens** begrijpt dat de raden het moeten weten voor het naar buiten komt. Daarnaast moet het college er nog iets van kunnen vinden. Dit zou de heer Dinjens graag willen borgen.
De **voorzitter** neemt dit mee in de uitwerking van het vervolgtraject. In antwoord op mevrouw Mulder antwoordt hij dat het uiteindelijk de verantwoordelijkheid van het Rijk is om de participatie te organiseren. De BRS kan ideeën meegeven.
Mevrouw **Mulder** sluit zich aan bij de heer Dinjens. Het was verontrustend hoe de presentatie veranderde toen de heer Dinjens vroeg naar de samenhang met andere trajecten. Het staat nog in de kinderschoenen bij hen, dus het is wellicht verstandig om ongevraagd advies te geven.
De **voorzitter** antwoordt dat niet onderschat moet worden wat voor cultuurverandering dit is binnen IenW. René Vrugt heeft zijn nek destijds uitgestoken om dit anders te organiseren, maar het is nog niet vanzelfsprekend. De voorzitter hoopt dat dit een doorbraak is.

**b) Stand van zaken cumulatie**

De **voorzitter** brengt in herinnering dat er vaak gesproken is over de cumulatie van geluid. De BRS had hier een standpunt over ingenomen op basis van de nieuwe formule. Een groter gebied weegt zwaarder mee voor de cumulatie van geluid. Daardoor moeten gemeenten een zwaardere onderbouwing geven om ergens woningen te mogen bouwen. Hier heeft de BRS tegen geageerd. Destijds is er een afspraak gemaakt met de twee bewindspersonen. Er kwam een rapportage over de effecten. Hier bleek uit dat de impact groot was voor vele duizenden woningen. Er heeft inmiddels een aanvullend onderzoek plaatsgevonden. Dit is nog een concept, maar in een ambtelijke bespreking werd al bevestigd dat de impact groot zou zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling in Noord-Holland. Hiermee ontkent de BRS niet het probleem van geluidsoverlast, maar de eenzijdige aanpassing van de formule en het probleem neerleggen bij de gemeente is niet de manier waarop de BRS ertegen aankijkt. Het risico bestaat dat hierover een lange discussie ontstaat en de BRS constant achter de feiten aanloopt. Samen met de heer Loggen, gedeputeerde van Ruimtelijke Ordening, heeft de voorzitter het idee om een brief te schrijven waarin voorgesteld wordt om dit beleidsarm door te zetten. Dit is in lijn met wat de BRS eerder heeft ingezet richting het Rijk. De voorzitter wil geen vraag stellen,

maar meer de confrontatie zoeken en de bal bij het Rijk neerleggen. Het liefst zou hij dit zo breed mogelijk willen inzetten, dus ook namens de BRS en de VNG.
De heer **Bouma** steunt de inzet van de voorzitter. Hij vraagt of het Rijk ook weet wat het effect is op bestaande bouw en weet wat voor onrust er bestaat bij inwoners.
De **voorzitter** stelt dat dit ook zijn punt richting het Rijk is. Nog los van de bestaande woningbouwopgave, kunnen ook bewoners in bestaande bouw sterk benadeeld worden door een aanpassing van de formule. Het geluid zou aan de gevels gemeten moeten worden. Er kan niet een andere formule op los worden gelaten, waarna de gemeenten maar moeten uitleggen waarom het geluid wel meevalt.
De heer **Bouma** stelt dat de heer Van Geel dit ook in zijn rapport schreef: als de regels veranderd worden, moeten de consequenties ook aanvaard worden.
De heer **Elkhuizen** vraagt om toe te voegen dat de problemen niet alleen groot zijn voor Noord-Holland, maar ook voor een groot aantal gemeentes in Zuid-Holland en Utrecht.
De **voorzitter** verontschuldigt zich. Hij zal dit corrigeren. Ook een gedeputeerde van Zuid-Holland was betrokken bij het gesprek. Dit geldt voor het gehele gebied rondom Schiphol.
De heer **Jansen** vraagt of een brief sturen voldoende is en of er meer gedaan moet worden om druk te zetten om meer woningen te kunnen bouwen.
De **voorzitter** antwoordt dat de BRS er de afgelopen jaren in geslaagd is om een positie in te nemen waar men niet omheen kan. Een brief die openbaar wordt heeft veel meer impact dan een directe brief aan de minister. Men kan een alarmsignaal laten horen. Hij gaat ervan uit dat er hierna snel een bestuurlijk overleg georganiseerd wordt. IenW wil geen gedoe hebben zolang het kabinet demissionair is. Ook de toon van de brief is van groot belang.

**c) Vooruitblik symposium**

De **voorzitter** vraagt mevrouw 5.1.2e of zij kort iets kan zeggen over het symposium.
Mevrouw 5.1.2e vertelt dat zij er druk mee bezig is en twee blokken uitwerkt: een blok economie en een blok gezondheid. Zij verwacht dat het heel leuk wordt en hoopt dat iedereen komt.

**3. Vaststellen verslag 8 juli 2021**

Het verslag wordt conform vastgesteld.

De heer Olthof draagt het voorzitterschap over aan de heer Nobel.

De heer Olthof verlaat de vergadering.

**4. Gast: de heer Benschop**

De **voorzitter** heet de heer Benschop welkom en geeft hem direct het woord om de BRS bij te praten over de luchtvaart en het herstel.
De heer **Benschop** dankt de BRS voor de uitnodiging. Behalve over het herstel en de vooruitzichten, wil de heer Benschop spreken over verduurzaming en Europees beleid.
Het eerste halfjaar is minder geweest dan verwacht op basis van de vaccinaties. Door de deltavariant en de reisbeperkingen was er veel onzekerheid voor mensen. Internationaal zijn er buiten Europa nog veel landen dicht. Dit was terug te zien in de halfjaarcijfers, die een behoorlijk verlies toonden. In de zomer had Schiphol tussen de 50% en 55% van het aantal passagiers in 2019. Dit is een stuk meer dan in 2020. Het aantal vliegbewegingen zit rond de 70%. Dit komt doordat vliegtuigen minder vol zitten, maar ook doordat er nu meer ruimte is voor vrachtvluchten, die altijd meer vraag hadden dan er ruimte was en leden onder de schaarste aan slots. Qua vooruitzichten hangt veel af van vaccinatiegraden, varianten en reisbeperkingen. Het goede nieuws is dat de beperkingen met Amerika minder worden. Vanaf november mag men gevaccineerd met een test naar Amerika. Dit is intercontinentaal gezien de belangrijkste markt voor Schiphol. Voor het bedrijfsleven is het belangrijk dat de banden hersteld kunnen worden. De vooruitzichten voor Azië en Australië zijn beperkt. Zij hanteren een streng beleid. Australië zit in ieder geval tot de zomer van 2022 op slot. Hetzelfde geldt waarschijnlijk voor China. Op z'n vroegst zal Schiphol in 2023 of 2024 op het oude niveau zijn. Deze tijd wil Schiphol gebruiken voor "building back better" op verschillende gebieden. Dit betekent dat niet alleen het geluid, maar ook de uitstoot van $CO_2$ in 2018 hun piek hebben beleefd. Dit staat los van politieke besluiten, maar is een commitment van Schiphol aan de omgeving. Soms kan dit door de

crisis zelfs versneld worden. Ook de vlootvernieuwing gaat door. Oudere, minder zuinige vliegtuigen worden uitgefaseerd. Wat betreft duurzaamheid treedt er in het denken en doen een versnelling op. Dit gebeurt niet alleen in de luchtvaart, maar wordt overal zichtbaar. “Fit for 55” is het grote klimaatplan van de heer Timmermans. Luchtvaart zit hier volwaardig in. De heer Benschop is hier blij mee. Luchtvaart heeft geen aparte positie. Niemand zou blij worden van een beeld waarin dit wel het geval zou zijn. Ook de luchtvaart wil binnen de doelstelling van Parijs vallen. Schiphol wil in 2050 netto nul uitstoot hebben. In Nederland heeft Schiphol een reductiedoelstelling voor 2030. Er moet veel voor gebeuren. De opgave is groot, maar de luchtvaart loopt mee met andere terreinen. Er is regulering, met name op de inzet van duurzame brandstoffen. Er wordt 5% in 2030, maar al 20% in 2035 afgesproken, oplopend tot ergens boven de 60% in 2050. De 2030-doelstelling mag wat Schiphol betreft wel wat meer zijn. Er komen meer aankondigingen van duurzame brandstoffen, ook aan de productiekant. De investeringen komen dus op gang. Er komt ook vraag vanuit de markt. Nu wordt er vaak aan offsets gedaan. De heer Benschop verwacht een trend waarin bedrijven duurzame brandstoffen willen kopen. Het mooie van de brandstoffen is dat ze allemaal een effect hebben op minder $NO_X$ en minder fijnstof. Dit is een goede ontwikkeling. In het Europese pakket wordt ook gesproken over beprijzing. Er is een voorstel om een kerosinetax in te voeren en er wordt gesproken over een ETS-doelstelling op Europese vluchten. De bijmengverplichting zal ook kosten met zich meebrengen. Er moet wel bekeken worden welke kosten dit alles met zich meebrengt en hoeveel het wordt als dit allemaal wordt opgeteld. Het is de vraag welke kostenverhogingen de meeste vergroening opleveren. De bijmengverplichting is de beste. Die leidt tot extra kosten, maar ook tot vergroening. Dat is bij een tickettax niet het geval. Dit zijn uitwerkingspunten. Naast regulering en beprijzing is er ook innovatie. Er kan nog meer gebeuren op het steunen van innovatie. De sector is druk bezig met het aanvragen van een groeifonds voor de verduurzaming van de luchtvaart. Er wordt bekeken welke kansen dit biedt voor Nederland. Nederland wil vooroplopen rond verduurzaming van de luchtvaart. Dit biedt kansen voor de maakindustrie. Dit is het motto dat Schiphol nu hanteert: verdienvermogen en verduurzaming.
De heer **Bouma** heeft twee vragen. Nu er weer meer vluchten komen, neemt de onrust over het geluid ook weer toe, veel meer dan voor corona. Hoe kijkt de heer Benschop hier tegenaan? Verder krijgt de heer Bouma veel vragen van de inwoners over het gebruik van banen. Deze lijken kriskras te worden gebruikt.
De heer **Benschop** antwoordt op de laatste vraag dat dit in het begin van de coronacrisis veel gebeurde. Omdat er zo weinig gevlogen werd, werd er meer toestemming gegeven voor afwijkende routes. Hierop is ingegrepen. Intern heeft de heer Benschop verteld dat niet alles wat mag ook verstandig is. De banen worden dus niet meer zo gebruikt en hij meent dat dit probleem dus verholpen is. Op de eerste vraag merkt de heer Benschop op dat er inderdaad meer onrust is. Elke week wordt een voorspelling uitgebracht en een rapportage over de afgelopen week. Dit biedt houvast aan de omwonenden. Vanuit Aalsmeer was er de vraag of er een “vlieg-weerbericht” gemaakt kon worden, waarin 24 uur vooruit gekeken wordt. Daarom is de “Notifly”-app uitgebracht. Dit is wat er aan communicatie gedaan wordt. Verder is Schiphol bezig met de programma's, inclusief Minder hinder. Dit is hard werken en lang volhouden en zal met de tijd resultaten opleveren.
Mevrouw **Hooij** merkt op dat er tot 2020 steeds meer prijsvechters kwamen en minder economisch relevante vluchten. Ze vraagt hoe Schiphol er na corona echt voor gaat zorgen dat er gewerkt gaat worden aan selectiviteit. Deze periode biedt een unieke kans om het gedoseerd aan te pakken. Daarnaast vestigt mevrouw Hooij de aandacht op een recent uitgebracht rapport van de Gezondheidsraad over ultrafijnstof. Vliegverkeer is een van de bronnen van ultrafijnstof. Er zijn maar twee oplossingen: minder vliegbewegingen of minder zwavel in de kerosine. Welke lijn voert Schiphol daarop?
Mevrouw **Mulder** sluit zich aan bij de vragen van mevrouw Hooij en de heer Bouma. Het verschil op het gebied van geluid en geur wordt nu goed gemerkt. Het contrast is groot met de periode waarin er geen vliegverkeer was. Het is goed dat Schiphol veel direct contact heeft met de bewoners. Dit kan misschien nog wel meer. Schiphol lijkt een verandering in het kijken naar de toekomst te hebben doorgemaakt. Schiphol is als economische factor heel belangrijk, maar moet toekomstbestendig gemaakt worden. Omwonenden en werknemers horen graag wat Schiphol op dit gebied doet. Hierbij gaat het bijvoorbeeld over fijnstof, maar ook over stikstof. Schiphol zou er als bedrijf mee kunnen scoren door hier het voortouw in te nemen.
De heer **Slettenhaar** sluit zich aan bij de vraag van mevrouw Hooij over selectiviteit. Door de omstandigheden lijkt namelijk het omgekeerde te gebeuren en ligt de nadruk op cargo en vluchten binnen Europa. De tweede vraag gaat over niet-gevectord aanvliegen. Dit wordt weer actueel nu er weer meer vluchten komen. Hoe worden de afspraken en de meetbaarheid geborgd? Verder zijn er

nieuwe ontwikkelingen op het gebied van radars, waardoor vliegtuigen dichter op elkaar kunnen aansluiten. Hierdoor bestaan er zorgen dat er geen momenten van rust meer overblijven.
De heer **Nobel** merkt op dat er altijd gesproken is over gecontroleerd herstel. De gedachte was dat er nagedacht zou worden over welk type vluchten geaccommodeerd zou worden. Hoe wordt hiermee omgegaan, gezien het feit dat er relatief weinig slots zijn komen te vervallen? Niet alle typen vluchten hebben dezelfde waarde
De heer **Benschop** antwoordt met betrekking tot het gecontroleerd herstel dat er niet gebeurd is wat men verwacht had, namelijk dat er airlines failliet zouden gaan en er veel slots zouden terugkomen. Het plan was om deze slots niet in één keer uit te geven. Wat er wel failliet is gegaan, wordt op dit moment ook niet uitgegeven. Er wordt dus wat gespaard, maar dit gaat over slechts een paar duizend slots. Tot 2023, 2024 zal dit gefaseerde herstel zichtbaar zijn.
De vraag over sturing houdt ook de heer Benschop zeer bezig. In het verleden is hier veel over gezegd en weinig aan gedaan. Er zijn Europese regels die kaders stellen. Er is, samen met de Nederlandse regering, inzet gepleegd om ervoor te zorgen dat luchthavens als Schiphol, die met schaarste te maken hebben, meer keuzemogelijkheden krijgen om optimaal gebruik te maken van de ruimte. Er is een herziening van de Europese slotverordening gekomen. Daarnaast heeft de Nederlandse regering in de Luchtvaartnota een beleidskader netwerkkwaliteit aangekondigd. Schiphol heeft dit begrip zelf geïntroduceerd. Hij wil sturen op kwaliteit, inclusief netwerkkwaliteit. Hierin staan criteria hoe beschikbare slots verdeeld worden. De slotcoördinator heeft bijvoorbeeld een bestemmingenlijst opgesteld. Als er gekozen moet worden, gaat de bestemming tellen. Hierbij wordt gekozen vanuit netwerkkwaliteit. Londen staat bijvoorbeeld niet op deze lijst, maar bestemmingen waar nog niet of onvoldoende naartoe wordt gevlogen wel. Het beeld is verder stabiel. Partijen zijn over het algemeen in staat gebleven om hun slots te behouden.
Er werd gevraagd naar ultrafijnstof. De Gezondheidsraad heeft hierover gepubliceerd. Dit is in lijn met wat het RIVM eerder al gedaan heeft. Het RIVM komt hier begin 2022 op terug. Het is duidelijk dat er een probleem is, hoewel niet alle gezondheidseffecten helemaal bekend zijn. Schiphol zal zijn best doen de uitstoot van ultrafijnstof zo veel mogelijk te beperken. Daarnaast heeft Schiphol in samenwerking met TNO een onderzoek gedaan naar de effecten op werknemers. Dit onderzoek heeft op Schiphol zelf plaatsgevonden. Het onderzoek wordt binnenkort gepubliceerd. Gelukkig loopt de aanpak hiervan op een aantal gebieden gelijk op met de aanpak van stikstof en het bevorderen van duurzaamheid. Het gaat erom dat er minder fossiele brandstoffen verbrand worden. Hier helpt bijvoorbeeld het elektrisch taxiën bij. Zwavelarm werken is niet zo eenvoudig. Hier is ook een Kamerbrief over gekomen. Het is beter om in te zetten op duurzame brandstof en vervanging van brandstoffen. Verder zal Schiphol in samenwerking met de universiteit van Wageningen een proef doen om fijnstof te vernevelen bij de start van vliegtuigen, waardoor fijnstof zou neerslaan. Dit is een experiment en een zaak van de lange termijn. Fijnstof levert een groter probleem op voor de gezondheid dan stikstof. De uitstoot van stikstof is vooral een regelgevingsprobleem. De bijdrage van de luchtvaart hieraan is relatief beperkt.
De heer **Benschop** deelt de opmerkingen van mevrouw Mulder over de beleving, de omgeving en hoe daarop in te spelen. Mochten er ideeën zijn over betere communicatie met de omgeving, dan hoort de heer Benschop ze graag. Behalve de app en het weekoverzicht heeft Schiphol ook een nieuwsbrief.
De wissel is inderdaad om. Er wordt niet meer gesproken over groei en het belang van groei. Er wordt gesproken over kwaliteit, netwerkkwaliteit en kwaliteit van leefomgeving. Schiphol versnelt, ook op het gebied van duurzaamheid. Er wordt geen aparte positie voor de luchtvaart geclaimd. Schiphol beseft wat er aan de hand is en wat er moet worden gedaan. Dit moet nog beter voor het voetlicht worden gebracht.
De overheid is nog bezig met meten en rekenen. De heer Benschop blijft in Den Haag aandringen op snelheid. Zowel bij Minder hinder als in de luchtruimherziening wordt gesproken over vaste benaderingsroutes. Die moeten zo worden neergelegd dat ze de minste hinder geven. Voor een aantal dingen heeft Schiphol Den Haag nodig. Dat gaat te langzaam.
De heer **Slettenhaar** maakt zich zorgen dat de vaste benaderingsroutes juist zorgen voor meer overlast op bepaalde plekken, maar dankt de heer Benschop voor het eerlijke antwoord.
De heer **Benschop** kent de zorg, maar benadrukt dat de routes nog niet ontworpen zijn.

De **voorzitter** bedankt de heer Benschop voor zijn aanwezigheid.
Hij sluit de vergadering om 11.01 uur.

**Afspraken over de afstemming binnen de BRS**

Als bijlage van de afspraken die we met het ministerie van IenW maken horen ook afspraken over hoe we dit als BRS intern gezamenlijk voorbereiden.

In dit document staan hierover de uitgangspunten die aansluiten bij de uitvoeringspraktijk sinds de zomer van 2018.

***Inhoudelijke afstemming in de BRS***

Alles wat we als BRS uitdragen wordt vooraf in de BRS afgestemd en besloten.

- De vergaderingen zijn bestuurlijk en besloten.
  Geen ambtelijke vertegenwoordiging. Alleen bestuurlijke vervanging of input via de voorzitter.

- De verslagen zijn niet openbaar.
  Vastgestelde verslagen staan wel open voor de WOB.

- Besluiten van de BRS (inzet documenten, brieven, zienswijzen, etc.) zijn wel openbaar en worden gepubliceerd op de webpagina van de BRS op de website van PNH Luchtvaart.

***Vertegenwoordiging***

Gesprekken namens de BRS worden gevoerd door de voorzitter, eventueel vergezeld door een kleine delegatie (3 tot max. 5 personen). De delegatie draagt alleen de afgestemde BRS lijn uit, het maakt dus niet uit wie daar namens de BRS zit.

Naast bestuurlijke overleggen binnen de interbestuurlijke samenwerking kan het ook gaan om gesprekken met de sector en Kamerleden. Bij Kamerleden organiseren we soms ook 1 op 1 gesprekken.

Het uitgangspunt voor de samenstelling van de delegatie is dat we het klein en flexibel willen houden. Dat straalt eenheid uit, maakt het makkelijker om snel (voor)overleggen in te plannen en biedt ruimte om ook gewenste inhoudelijke expertise makkelijk aan te haken naar gelang de aard en agenda van het overleg.

Binnen de BRS zijn er twee vaste plekken gekoppeld aan de ligging en daarmee de bevoegdheden van deze bestuurders inzake Schiphol: de provincie Noord-Holland als voorzitter van de BRS en de gemeente Haarlemmermeer als vicevoorzitter van de BRS. Dit tandem van provincie en gemeente borgt de continuïteit binnen de cycli van de gemeenteraads- en Provinciale Statenverkiezingen.

De samenstelling van de delegatie is afhankelijk van de agenda en opgave die voor ligt:

- inhoudelijke problematiek
- geografische spreiding (niet altijd vanuit dezelfde hoek)
- netwerk / politieke kleur

We zijn samen de BRS. Collega's moeten er op vertrouwen dat je er namens het collectief zit en het standpunt van de BRS goed uitdraagt en het schurende gesprek niet uit de weg gaat.

# Uitwerking Interbestuurlijke Samenwerking Schiphol

## Afspraken tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) over de *interbestuurlijke samenwerking inzake Schiphol.*

Versie 9 november 2021, concept ter bespreking

*Opgesteld en vastgesteld door: ministerie van IenW en BRS op [datum…]*

CONCEPT

### Aanleiding en doel van de samenwerkingsafspraken

Luchtvaart heeft een brede maatschappelijke impact die raakt aan een breed scala aan maatschappelijke opgaven. De BRS heeft in juni 2020 een zienswijze ingediend op de Luchtvaartnota 2020 - 2050. Op basis hiervan hebben de minister van IenW en de BRS in een bestuurlijk overleg in augustus 2020 afgesproken om, ook in lijn met de insteek in de Luchtvaartnota, de interbestuurlijke samenwerking aan te halen en te bestendigen.

Deze wens sluit ook aan bij het advies *'Schiphol Vernieuwd Verbinden'* waarin de heer Van Geel adviseert om de interbestuurlijke samenwerking in de Schipholregio te versterken.

Doel van het versterken van de interbestuurlijke samenwerking is een constructieve beleidsvorming en -uitvoering om daarmee een effectieve en legitieme inpassing van de nationale functie van Schiphol in de regionale omgeving te bewerkstelligen.

Hiervoor hebben het ministerie van IenW (verder: IenW) en de BRS een gezamenlijke set aan samenwerkingsafspraken uitgewerkt die in onderliggend kader worden vastgelegd.

Enerzijds zijn de afspraken gericht op het bestendigen van de onderlinge relatie waarbij een constructieve samenwerking centraal staat. Anderzijds helpen de afspraken om gezamenlijk te komen tot een interbestuurlijke inhoudelijke agenda voor de komende jaren waarin we de integrale maatschappelijke opgaven in de regio beter op elkaar willen afstemmen en vormgeven. De afspraken gaan daarom over het 'Wat?' (waarover) en het 'Hoe?' (werkwijze) van de samenwerking.

### Verantwoordelijkheden van betrokkenen en besluitvorming

IenW en BRS werken ieder vanuit een eigen rol, bevoegdheden en verantwoordelijkheden aan maatschappelijke opgeven. IenW is daarbij eindverantwoordelijk voor het luchtvaartbeleid met aandacht voor de borging van publieke belangen zoals omschreven in de Luchtvaartnota: (vlieg)veiligheid, bereikbaarheid en connectiviteit, leefbaarheid en duurzaamheid. IenW ontwikkelt daarvoor de (wettelijke) kaders voor de luchtvaart en de luchthaven Schiphol. Dat doet zij binnen de context en in samenhang met bestaande wet- en regelgeving waaronder de wet luchtvaart, de Omgevingswet, de Natuurbeschermingswet. Ook beleidskaders zoals de Luchtvaartnota 2020-2050, de Nationale Omgevingsvisie (NOVI), het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) en de diverse Rijksregioprogramma's worden hierbij betrokken.

De BRS is een samenwerkingsverband van provincies en gemeenten in de Schipholregio gericht op de afstemming over de impact van ontwikkelingen op en rond de luchthaven Schiphol, het snijvlak tussen lucht en land. De balans tussen het economische belang van luchthaven Schiphol als belangrijke knooppunt voor de internationale connectiviteit van de regio en een gezonde leefomgeving staat daarbij centraal.

De decentrale overheden geven invulling aan verschillende maatschappelijke opgaven zoals wonen, bereikbaarheid, energietransitie en natuur. Besluitvorming over de luchthaven Schiphol raakt hier aan. Afstemming over de uitwerking van het huidige beleid en de impact van besluiten over (de toekomst van) de luchthaven Schiphol en het luchtruim vragen dan ook om een goede afstemming tussen Rijk en regio.

Met het oog op die goede inhoudelijk afstemming en samenwerking staat een gestructureerde werkrelatie centraal. Dit draagt bij aan wederzijds begrip, vertrouwen en betere en uitvoerbare besluiten. Een gezamenlijke inhoudelijke agenda is een belangrijke leidraad voor de samenwerking.

## Samenwerken aan leefbaarheid en duurzame connectiviteit

Besluitvorming over de luchthaven Schiphol staat niet op zichzelf maar raakt meerdere publieke belangen. Samen met provincies en gemeenten verkent het Rijk of de instrumenten van de Omgevingswet kunnen helpen bij een betere afstemming van de ruimte voor luchtvaart en voor onder meer wonen, bedrijfsactiviteiten en de energietransitie. Daarbij kijken betrokkenen gezamenlijk of de toepassing van de instrumenten van de Omgevingswet kunnen helpen bij een betere afstemming van de ruimte voor luchtvaart en de luchthaven en de impact daarvan op de omgeving en de realisatie van andere opgaven in de Schipholregio zoalswonen, bedrijfsactiviteiten en de energietransitie. Hiervoor worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De samenwerking is gebaseerd op wederzijds informeren, reflecteren en meedenken. We adviseren elkaar en denken collegiaal met elkaar mee vanuit een toekomstgerichte en integrale aanpak. Waarbij de BRS de regionale en lokale kennis inbrengt over de ruimtelijke, fysieke en economische omgeving. Dit is essentieel om (mogelijke) consequenties van voorgenomen beleid rondom de luchthaven Schiphol op de leefomgeving en andere maatschappelijke opgaven in beeld te brengen en te betrekken bij de afwegingen.
- Zo benutten we elkaars ambitie en denkkracht in de complexe vraagstukken die spelen rondom de afwegingen die gemaakt moeten worden op en rondom de luchthaven Schiphol.
- Doel is via gezamenlijke afstemming elkaar te helpen problemen, opties, mogelijkheden en/of oplossingen uit te werken en keuzes te begrijpen. Daarbij geven én ontvangen we van elkaar feedback op analyses, opties, en/of (voorgenomen) besluiten.
- Betrokkenen hoeven het niet inhoudelijk met elkaar eens te worden, maar zoeken naar overeenstemming over een zorgvuldig proces van de besluitvorming. Dit betreft een zorgvuldig proces waarbij Rijk en regio vanuit hun eigen rol, verantwoordelijkheid en kennis zorg dragen dat de juist informatie op tafel komt en wordt meegewogen. Dit vraagt zorgvuldige afstemming. Afspraak is hier open naar elkaar over te communiceren zodat de onderlinge posities vooraf helder zijn.
- Zowel Rijk als regio zijn zelf verantwoordelijk voor de maatschappelijke participatie op hun besluiten. Voor de maatschappelijke participatie over besluiten rond de luchthaven Schiphol van het Rijk wordt een aparte structuur ingericht in lijn met het advies van Van Geel. Zoals benoemd in de Kamerbrief van 6 oktober (kamerstuk: 29665-415) en in lijn met de Omgevingswet zal het Rijk per traject een participatieplan opstellen, waarin o.a. zowel de rol van de maatschappelijke

CONCEPT

omgeving van Schiphol als de rollen van de verschillende overheden worden benoemd.

## Reikwijdte

In de interbestuurlijke samenwerking komen opgaven rondom luchthaven Schiphol aan bod waarbij de verantwoordelijkheden van de BRS-deelnemers en het Rijk/IenW elkaar raken.

Hoofdthema's van een adaptieve samenwerkingsagenda:

- De inhoudelijke scope van de samenwerking betreft de regionale vraagstukken over de luchtvaart en de luchthaven Schiphol in relatie tot alle publieke belangen; (vlieg)veiligheid, bereikbaarheid en connectiviteit, leefbaarheid en duurzaamheid. Zowel IenW als de BRS zorgen vanuit hun eigen verantwoordelijk voor agendering van onderwerpen die binnen dit kader relevant zijn voor onderlinge afstemming.
- Mogelijk agendapunten zijn:
    - de ruimtelijke regels rondom luchtvaart (wisselwerking tussen de Omgevingswet, het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) en het Luchthavenverkeersbesluit (LVB));
    - de basisleefkwaliteit in de Schipholregio (bescherming tegen vliegtuiggeluid, cumulatie van geluid, luchtkwaliteit, omgevingsfonds/compensatie, inrichting van de informatievoorziening (zie Van Geel);
    - afstemming over concrete programma's van zoals Luchtruimherziening, het programma Leefomgevingskwaliteit, het programma verduurzaming van de luchtvaart en luchthaven, het beleidskader netwerkkwaliteit;
    - afstemming over ontwikkelingen in de regio zoals provinciale en gemeentelijke omgevingsvisie(s), de invulling van de regionale woningbouwopgave;
    - afstemming over de relatie met de gezamenlijke Rijksregioprojecten.
- Het zwaartepunt van de gesprekken ligt bij de regionale vraagstukken en de regionale doorwerking van nationaal beleid in de Schipholregio.
- Nationale vraagstukken over de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol en nationaal beleid worden in beginsel ook besproken in het landelijke Bestuurlijk Overleg met de provincies en zijn ook onderwerp van maatschappelijke participatie, bijv. in de Nationale Klankbordgroep en de Maatschappelijke Raad Schiphol.

## Samenwerking en overlegstructuur

Ter bevordering van de integraliteit en voorspelbaarheid van het samenwerkingsproces worden afspraken gemaakt over de overlegstructuur, waarbij in ieder geval het periodiek Bestuurlijk Overleg zo integraal mogelijk wordt georganiseerd. Dit overleg wordt gezamenlijk voorbereid via een vast ambtelijk overleg, het coördinatie overleg (met in ieder geval de secretaris van de BRS en een coördinator vanuit IenW).

- *Bestuurlijk Overleg:*
  In ieder geval met de Minister van IenW en - afhankelijk van de inhoudelijke onderwerpen op de agenda - ook andere betrokken bewindspersonen. Wordt periodiek georganiseerd, bij voorkeur 2 keer per jaar. De agenda raakt aan integrale opgaven die aan meerdere portefeuillehouders of bewindspersonen raken. Deze bewindspersonen zullen actief worden uitgenodigd voor het betreffende agendapunt. De inhoudelijke scope van het bestuurlijk overleg staat omschreven in het artikel 'Reikwijdte'. Gezamenlijke voorbereiding via het coördinatieoverleg tussen IenW en BRS.

CONCEPT

- *Coördinatieoverleg:*
  Dit overleg vindt plaats voorafgaand aan het Bestuurlijk Overleg. Deelnemers zijn de coördinatoren/secretarissen van IenW en BRS en de directeur Schiphol/Leefomgevingskwaliteit van IenW.

- *Periodiek ambtelijk overleg per thema of onderwerp:*
  Medewerkers van IenW en BRS organiseren op verschillende inhoudelijke thema's naar behoefte zelf een periodiek overleg. Afhankelijk van het inhoudelijke onderwerp worden ook collega's vanuit Luchtvaart of overige departementen uitgenodigd. Het Rijk organiseert naar behoefte en in afstemming met de BRS per inhoudelijk deelproject een 'technische briefing'. Frequentie en aanpak naar behoefte door betrokken medewerkers te bepalen. Vindt plaats ter inhoudelijke voorbereiding op het Coördinatieoverleg en het Bestuurlijk Overleg.

- *Jaarlijkse netwerkbijeenkomst:*
  Een jaarlijkse bijeenkomst voor medewerkers van Rijk en de BRS waar in een informele setting naar behoefte informatie kan worden uitgewisseld en waar mogelijkheid is voor diverse medewerkers om nader met elkaar kennis te maken.

## Financiële afspraken

De verwachting is dat de samenwerking die in dit afsprakenkader wordt beschreven niet leidt tot kosten. Eventuele kosten die worden gemaakt in het kader van de samenwerking worden in principe gedeeld. Het betreffen kosten voor het faciliteren van overleg. Voorlopig uitgangspunt is dat kosten vanuit eigen rol, bevoegdheden en verantwoordelijkheden worden gedragen en waar nodig vanuit de gezamenlijke bevoegdheid gedeeld.

CONCEPT

## Samenvatting – korte analyse

De drie documenten maken duidelijk dat het geplande groot onderhoud aan rijbanen A en B tussen A21 en A25 in 2026 merkbare gevolgen heeft voor zowel het baangebruik als de omgeving.

**Gevolgen voor het baangebruik**

- De werkzaamheden duren in totaal circa 13 weken, verdeeld over twee fasen: rijbaan B in week 11 t/m 15 (9 maart – 12 april) en rijbaan A in week 19 t/m 26 (4 mei – 28 juni).
- Tijdens elke fase moet de andere rijbaan operationeel blijven, waardoor de capaciteit en doorstroming op het grondverkeer beperkt zijn.
- Vooral bij zuidenwind en parallelle landing op Polderbaan (18R) en Zwanenburgbaan (18C) wordt de inzetbaarheid van die combinatie beperkt. De grondafhandelingscapaciteit bij parallel naderen in zuidelijke richting neemt af.
- Om die beperking op te vangen, wordt een aangepaste preferentietabel gevraagd zodat landingen op drukke momenten deels verschuiven naar de Buitenveldertbaan (27/09) in plaats van de Zwanenburgbaan.
- De Schiphol-Oostbaan wordt bewust niet ingezet om de balans te bewaren tussen operationele flexibiliteit en milieubelasting.
- Naast dit groot onderhoud vindt in 2026 ook normaal onderhoud plaats aan alle start- en landingsbanen (ca. 7 werkdagen per baan, doordeweeks), wat kortstondig invloed heeft op inzetbaarheid.

**Gevolgen voor omwonenden**

- Door het afwijkende baangebruik verschuift de geluidsbelasting: minder gebruik van de Zwanenburgbaan betekent een toename van landingen op de Buitenveldertbaan, waardoor andere woongebieden meer hinder zullen ondervinden.
- Er worden vervangende grenswaarden voor geluid in handhavingspunten aangevraagd voor de onderhoudsperiode.
- Schiphol, LVNL en luchtvaartmaatschappijen hebben mitigerende maatregelen onderzocht om hinder te beperken, zoals het clusteren van werkzaamheden, vermijden van uitvoering in drukke vakantieperioden, en het beperken van nachtelijk afwijkend baangebruik. Niet alle maatregelen blijken technisch of operationeel uitvoerbaar.
- Communicatie naar omwonenden krijgt extra aandacht via burennieuwsbrieven, de burenwebsite, social media, advertenties en aanwezigheid op lokale evenementen voor persoonlijk contact.

Kortom: het onderhoud zorgt tijdelijk voor een andere inzet van banen, met name verschuiving van landend verkeer naar de Buitenveldertbaan, en daarmee voor een gewijzigde verdeling van geluidsoverlast over de regio. Schiphol probeert dit te beperken door planning, fasering en aanvullende maatregelen, maar extra hinder in specifieke gebieden is onvermijdelijk.

Belangrijk punten/vragen voor tijdens de BRS-A over het hinderreductiepakket:

- Het is voor ons (nog steeds) lastig om het pakket te beoordelen. Kunnen Schiphol en LVNL ons hierbij helpen? Kan het gekwantificeerd worden? Kan eventueel op een andere manier worden beschreven welke effecten waar verwacht worden?
- Timing van de maatregelen: op de website staat wel per maatregel een planning, maar het zou goed zijn als er ook jaaroverzichten komen waarin je kunt zien welke maatregel in welke fase zit en daarbij ook contactpersonen.
- Kan iets meer verteld worden over participatie? We hebben begrepen dat niet alle maatregelen zich lenen voor participatie omdat sommige maatregelen heel technisch zijn en door LVNL moeten worden uitgevoerd. Het risico bestaat dat hierdoor geen zicht is op wat er gebeurt.
- We hebben begrepen dat een groot aantal maatregelen afhankelijk is van de Luchtruimherziening. Dit betekent dat het misschien nog jaren duurt voordat met deze kan worden gestart. Om hoeveel maatregelen gaat het en binnen welke periode willen Schiphol en de LVNL het pakket ingevoerd hebben?
- Als je alle maatregelen in de tijd zet, waar zitten dan de momenten waarop verwacht wordt dat het grootste effect wordt bereikt qua hinderbeperking?
- In onze zienswijze vragen we leefbaarheid toe te voegen aan het afwegingskader. Gaat dit gebeuren? Het risico bestaat dat als veiligheid, efficiency en milieu de enige criteria zijn, hinderbeperkende maatregelen afvallen. En is er een prioritering binnen de criteria? Dat Veiligheid op 1 staat snappen we, maar daarna zou leefbaarheid op 2 moeten staan. En is er verschil tussen de criteria dichtbij en verder weg van de luchthaven? Dichtbij zou je (na veiligheid) prioriteit moeten geven aan leefbaarheid.
- Hoe worden signalen van hinder in de huidige periode (nog in coronatijd) opgepakt? We hebben begrepen dat omdat het rustiger is, vliegers meer vrijheid hebben om af te wijken. We krijgen signalen dat er onvoorspelbaarder wordt gevlogen. Op welke manier gaan Schiphol en LVNL om met deze signalen?
- De ORS zal binnenkort ophouden te bestaan. Dit is tot nu toe een platform geweest om veel hinderbeperkende maatregelen te bespreken. Hoe kijken Schiphol en de LVNL aan tegen het post ORS tijdperk en participatie rondom de verschillende maatregelen?
- Hoe wordt omgegaan met het toevoegen van nieuwe maatregelen? Er staan weinig maatregelen in voor inwoners onder de primaire banen en ook weinig maatregelen dichtbij de banen.
- Kan met out of the box sessies/ denk tank sessies of critical reviews een poging worden gedaan om specifiek met nieuwe maatregelen te komen in gebieden waar nog niks voor is (o.a. ORA gebied, Burgerveen)? Als er geen mogelijkheden zijn om geluid af te laten nemen in specifieke gebieden, dan zou wat ons betreft ook naar maatregelen, luchtzijdig of landzijdig, moeten worden gezocht die een positief effect op de hinderbeleving hebben.
- Bij Schiphol is bezuinigd ivm de coronacrisis en LVNL heeft vanwege de coronacrisis te maken met minder inkomsten. Wat is effect hierop op middelen en capaciteit?
- Hoe is de betrokkenheid vanuit het Rijk nu?
- Zijn jullie al tegen dilemma's aan gelopen en hoe gaan jullie hiermee om?

Provincie Noord-Holland

**Bestuurlijke Regie Schiphol**
**Uw contactpersoon**
5.1.2e
BEL/GLK

Telefoonnummer 5.1.2e
5.1.2e @noord-holland.nl

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
De heer B. Madlener
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG



**Verzenddatum**

**Kenmerk**
2366366/2366370

**Uw kenmerk**
-

**Betreft: Internetconsultatie inzake "Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2025"**

Excellentie,

Wij hebben kennisgenomen van het verzoek van de Royal Schiphol Group en het concept van de door u vast te stellen "Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2025." Deze regeling betreft zowel groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan als regulier onderhoud aan de overige banen.

Eerdere participatieprocedures voor vergelijkbare regelingen waren voor uw ministerie aanleiding om met de aanvrager en andere betrokken partijen in gesprek te gaan. Dit met als doel het onderhoud minder belastend te maken voor de omgeving. Ook wij zijn ervan overtuigd dat verdere verbeteringen mogelijk zijn door constructief overleg.

**Weerbarstige praktijk**

De eerste effecten van deze gesprekken zijn merkbaar in de bijlagen bij de voorgestelde regeling. Wij waarderen de verbeterde aandacht voor uitleg en communicatie. Toch blijft er nog veel bij het oude in de praktische uitvoering voor 2025:

- **Late indiening**: De aanvraag is opnieuw op het laatste moment ingediend, terwijl de onderdelen vermoedelijk al zijn aanbesteed. Hierdoor is participatie ineffectief, omdat er geen ruimte is om de opzet van het plan aan te passen.
- **Ongelukkige planning**: Het groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan is opnieuw gepland in de zomerperiode (mei-september), met aanvullende werkzaamheden tot medio november. Hoewel dit duidelijk is gecommuniceerd, leidt dit ertoe dat slechts van half november tot half maart standaard

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon ( 5.1.2e

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

baangebruik mogelijk is. Het structurele gebruik van afwijkingsbevoegdheden ondermijnt de rechtszekerheid.
- **Vermenging van onderhoudstypen**: Normaal en groot onderhoud worden samengevoegd in één plan. Dat allerlei onderhoudswerkzaamheden binnen een jaarschijf in één plan worden samengebracht, maakt niet dat alle in dat plan opgenomen werkzaamheden kunnen worden gekwalificeerd als werkzaamheden als bedoeld in artikel 8.23 Wet luchtvaart.

**Gevolgen worden afgewenteld op omgeving**

In de RBV-zaak oordeelde de rechtbank dat economische belangen in balans moeten worden gebracht met andere belangen. Bij de voorgestelde regeling ontbreekt deze balans. Zoals eerder gemeld, fungeert de omgeving als ventiel voor een overbelast systeem. Een grotere inspanning van de aanvrager is nodig om de werkzaamheden binnen bestaande kaders uit te voeren. Wij herhalen ons verzoek om een grondige evaluatie van het proces en de gemaakte keuzes.

In dit verband willen wij u herinneren aan toezeggingen van u en uw voorganger, dat in het vervolg geen vervangende grenswaarden zullen worden vastgesteld zonder passende mitigerende maatregelen. Met oog op eenduidig uitleg aan dat sleutelbegrip "passend" kunnen geven, roepen wij u op om criteria te ontwikkelen aan de hand waarvan een aanvraag op dit punt kan worden getoetst en deze vervolgens in beleid vast te leggen.

**Kansen voor verbetering**

Wij stellen de volgende acties voor:

1. **Vroegtijdige participatie**: Start het participatietraject op een vroeger moment zodat er ruimte is om het onderhoudsplan nog aan te passen. Cyclische werkzaamheden zijn lang van tevoren bekend. De aanvrager kan dan ook vroeger dan nu het geval is, afstemming met de omgeving zoeken en het uiteindelijke plan eerder in procedure brengen. Daarmee zal ook alle extra communicatie aan waarde winnen doordat van de procedure daadwerkelijk effect uitgaat.
2. **Betere integratie in capaciteitsdeclaraties**: Stem onderhoudswerkzaamheden beter af op de jaarlijkse capaciteitsdeclaraties, zodat slotuitgiftes geen belemmering vormen.
3. **Internationale benchmarking**: Vergelijkbare hubs, zoals Dubai en Brussel, voeren soortgelijk onderhoud in aanzienlijk kortere tijd uit. Wij raden aan een internationaal bureau in te schakelen dat ervaring heeft met dergelijke projecten, om een benchmarkstudie uit te voeren.
4. **Standaardisatie afwijkende preferentieregels**: Breid het NNHS-stelsel uit met een algemene regeling voor afwijkende preferentieregels tijdens onderhoud. Dit voorkomt jaarlijkse procedures onder artikel 8.23 Wet luchtvaart.

5. **Vastleggen van routes**: Doorloop eenmalig het 5.11-proces (Wet luchtvaart) voor het vastleggen van tijdelijke routes, zodat effecten op de omgeving worden geminimaliseerd.
6. **Mitigerende maatregelen**: Onderzoek of de voorgestelde maatregel 1 onder sectie 4.3 Hinderbeperking blijvend kan worden ingevoerd en het handelsverkeer bij gebruik van de Oostbaan in het vervolg standaard met RNP-methodiek deze minder overlast veroorzakende landingssroute kan volgen.

**Regeling: Artikelsgewijze opmerkingen**

**Artikel 2: Vervangende grenswaarden geluidbelasting**

- Het is onduidelijk of de grenswaarden uitsluitend betrekking hebben op groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan of ook op ander onderhoud. Indien het laatste, achten wij dit strijdig met artikel 8.23 Wet luchtvaart.
- Wij adviseren het begrip "Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weeromstandigheden" nader te definiëren voor meer transparantie. Leg vast welke weersomstandigheden dan buitengewoon zijn.

**Artikel 3: Vrijstellingen**

- De juridische grondslag ontbreekt voor de vrijstellingen in lid 1, 4, 5 en 6, omdat deze zien op normaal onderhoud. Het aanduiden van deze werkzaamheden als "groot onderhoud" is misleidend.
- Lid 3 mist een duidelijke verwijzing naar de Buitenveldertbaan, waarop deze bepaling naar wij aannemen van toepassing is.

Wij verzoeken u bovenstaande suggesties te betrekken bij de beoordeling en uitwerking van de tijdelijke regeling.

Hoogachtend,
namens alle leden van de Bestuurlijke Regie Schiphol,

Esther Rommel
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

*Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.*

## Annotatie BRS 7 december

**09.30 tot 11.00 uur**
**Provinciehuis zaal 1.4, Dreef 3 in Haarlem.**

Aanwezigen, zie bijgevoegde lijst.
*Leden mogen zich alleen bestuurlijk vervangen. Anders kunnen ze hun input meegeven aan een collega of de voorzitter.*

De agenda is opgeknipt in twee delen
Eerst is de reguliere BRS vergadering waarin we de uitvoeringsagenda en het onderliggende ontwikkelperspectief willen vaststellen. Daar willen we voldoende tijd voor hebben daarom hebben we de gasten voor het tweede deel van de agenda verplaatst, zij schuiven om 10.20 uur aan.

**09.30 – 10.20 uur, reguliere BRS agenda**

1. Opening

2. Mededelingen

3. **Vaststellen verslagen**
   a. 11 mei 2023, bijlage 1
   b. 23 juni 2023, bijlage 2 (symposium)

4. **Vaststelling uitvoeringsagenda Novex Schipholregio inclusief onderliggend Ontwikkelperspectief Novex Schipholregio.**
   a. Vaststelling ontwikkelperspectief (onderlegger voor de uitvoeringsagenda).
   b. Vaststelling uitvoeringsagenda (intern werkdocument en openbare versie).
   c. Desgewenst kunt u aandachtspunten meegeven voor de uitwerking. Deze lopen we kort ter tafel door ter accordering door de vergadering.
   d. De BRS-inzet dient als leidraad voor de regionale inzet in deze trajecten.
   e. De BRS wordt elke vergadering geïnformeerd over de voortgang.

**Toelichting agendapunt 4**
Dit agendapunt moet gezien worden als onderdeel van de uitwerking van de interbestuurlijke kolom uit het advies van Van Geel over de governancestructuur rond Schiphol. Stapsgewijs zijn we dat steeds verder aan het vormgeven.

Piketpalen in de interbestuurlijke samenwerking:
- December 2021, werkafspraken (BRS en IenW)
- Oktober 2022, Bestuursovereenkomst (BRS, IenW, BZK, LNV, EZK).
- Tijdens het symposium op 23 juni 2023 is het Ontwikkelperspectief Novex Schipholregio in de BRS besproken en zijn er uitgangspunten meegegeven voor het vervolg.
- Op basis van de analyses uit het ontwikkelperspectief en de aandachtspunten is een gezamenlijke uitvoeringsagenda voor de interdepartementale en interbestuurlijke samenwerking in de Schipholregio opgesteld (bijlage 3).

Met de voorliggende uitvoeringsagenda hebben we de gezamenlijke interbestuurlijke en interdepartementale agenda opgesteld. Dit zijn de onderwerpen waar we de komende jaren gezamenlijk mee aan de slag gaan. Deze agenda is voortgekomen uit de analyses en gezamenlijke inzichten uit het ontwikkelperspectief. Dit hebben we als BRS uitgebreid besproken op het symposium van 23 juni maar niet bestuurlijk vastgesteld (beslispunt a). Op verzoek van de Rijkspartners hebben we daarom nu de complete set aangeboden.

Het Rijk (IenW, BZK, EZK, LNV) heeft het ontwikkelperspectief en de uitvoeringsagenda inmiddels vastgesteld in het interdepartementaal bewindslieden overleg leefomgeving. In dat overleg heeft ook

OCW aangegeven te kijken of ze bij de uitvoering betrokken willen worden specifiek i.r.t. erfgoed (specifiek geniedijk, koppeling Westeinderscheg).

Nu is het aan de BRS om deze piketpaal te formaliseren.

Wat stellen we vast?
Puur de agenda waaraan we gezamenlijk gaan werken (beslispunt b). We committeren ons nu dus niet aan de uitkomsten maar onderschrijven het belang om op deze onderwerpen interbestuurlijk gezamenlijk op te trekken. Het idee is dat we door samen op te trekken tot betere uitkomsten komen die door iedereen gedragen worden. Maar we treden niet in elkaars bevoegdheden, uiteindelijk neemt het bevoegd gezag het besluit.
De agenda zelf gaan we niet aanpassen maar wellicht hebben de bestuurders nog wel aandachtspunten bij de uitwerking van de verschillende sporen. Een aantal bestuurders hebben deze vooraf ingebracht, dat kunnen we ter plekke doorlopen (beslispunt c). Binnen deze sporen vormt de BRS-inzet als leidraad voor de regionale inbreng (beslispunt d). Partijen zijn aanspreekbaar op de voortgang. U wordt elke vergadering geïnformeerd over de voortgang (beslispunt e).

5. Rondvraag

**10.20 – 11.00 uur, Gasten**
10.10 – 10.35 Na het besluit van de minister over het opschorten van de experimenteerregeling heeft het ministerie aangeboden hierover desgewenst een toelichting te komen geven. Adam Elzakalai en Ferry Hoekstra hebben aangegeven hier gebruik van te willen maken. Heleen Groot (directeur van het programma POLS) schuift daarom namens het ministerie aan.
Het is zaak dit kort en bondig te houden. En bij de focus te blijven op het gemeenschappelijke doel wat we als Rijk en regio gezamenlijk nastreven: verminderen van de geluidbelasting.
Goed om bij Heleen ook op het hart te drukken dat ze ons actiever moeten betrekken bij het zoeken naar oplossingen die WEL op korte termijn gerealiseerd kunnen worden. Kunnen we het proces rond het LVB (spoor 2) en/of het nieuwe geluidsysteem (spoor 3) versnellen. Of kunnen we anders gezamenlijk een alternatieve tussenstap formuleren die ook daadwerkelijk gerealiseerd kan worden. Heleen is eerder in de BRS geweest om een toelichting te geven op de experimenteerregeling toen deze net ter visie was gelegd. Dat verhaal is destijds in de BRS heel slecht ontvangen en de sfeer was daardoor niet heel vriendelijk. Het is wel zaak om daar nu alert op te blijven. We moeten wegblijven van 'we told you so' naar wat dan wel. Het ministerie doet steeds toezeggingen die ze niet waarmaken. Echt een grote zorg maar dat leent zich meer voor het gesprek met Mark Harbers die in februari naar de BRS vergadering komt.

De wethouder van Ouderamstel heeft laatst in het digitale overleg gevraagd naar de voortgang van de aanpassing van het LIB. Ik zou daar op terugkoppelen maar nu Heleen er is lijkt het logisch dat zij dat doet. De vertraging is puur praktisch procedureel (o.a. een MER verplichting) maar dit is bij de bestuurders echt een irritatie. Hoe kan het dat IenW steeds verrast wordt in zijn eigen processen waardoor alles steeds vertraagt? Ook hier belangrijk om positief te blijven. Via de monitoring op de voortgang op de gezamenlijke uitvoeringsagenda zitten we er als BRS wel dichter op.

10.35 – 11.00 Ruud Sondag heeft aangeboden om iets te vertellen over wat de opschorting voor de operatie betekend. Dat lijkt mij persoonlijk een veel interessanter verhaal. Mijn voorstel is om hem daarom iets meer ruimte te geven. Daar zitten hopelijk haakjes in waar we concreet wat mee kunnen voor onze inwoners. Heleen kan daar altijd nog op aanvullen.

6. Heleen Groot (IenW) geeft een korte toelichting op
   a. Stand van Zaken aanpassing LIB
   b. Toelichting opschorten van de experimenteerregeling.

7. Ruud Sondag (RSG), geeft een toelichting op de consequenties van de opschorting voor de operatie.

8. Afsluiting

Eerstvolgende bijeenkomst: 8 februari 2024
Demissionair minister Harbers komt dan langs, een goed moment om met hem ook onze verwachtingen voor deze samenwerking te delen.

# Reactie BRS op 'Ambtelijk beleidsontwerp stelsel regulering vliegtuiggeluid' (versie 31-7-2025)

## Inleiding

De BRS heeft kennisgenomen van het 'Ambtelijk beleidsontwerp stelsel regulering vliegtuiggeluid' van 31 juli 2025. Het document bevat een tweede ambtelijke uitwerking van het nieuwe stelsel voor vliegtuiggeluid. Het doel van het beleidsontwerp is de beoogde werking van het nieuwe stelsel duidelijk te maken. Na politieke besluitvorming wordt het 'verdere (juridische) traject om wet- en regelgeving aan te passen' gestart. In dat licht is het ook begrijpelijk dat het ontwerp nog nadere uitwerking en detaillering behoeft.

Op 31 juli jl. is het verzoek binnengekomen bij de collega's van de Nationale Klankbordgroep om input te leveren op het beleidsontwerp. Binnen de BRS maken wij gebruik van de expertise van de verschillende ambtelijke collega's. Er is ook in dit geval input geleverd door een brede groep ambtenaren.

Door de extra informatiesessie van 23 september jl. is een deel van de input afgevangen, echter zijn niet al onze zorgen weggenomen tijdens deze sessie. Vandaar dat wij deze integrale analyse van zorgen, knelpunten en aanbevelingen hebben opgesteld. Overige en juridische opmerkingen en technische vragen zijn opgenomen in de bijlage.

Gezien de hoeveelheid input van verschillende personen, en de verschillende vormen waarin deze bij ons is aangekomen, is besloten om ons niet te houden aan de invultabel voor de reactie. De input zou niet goed tot zijn recht komen als deze in de invultabel gegoten zou worden.

Belangrijk is te vermelden dat onze reactie niet volledig is, aangezien essentiële en relevante informatie zoals normen en contouren ontbreken. Hoewel de concrete gevolgen in deze fase moeilijk zijn in te schatten, maken wij ons zorgen om de gevolgen voor ruimtelijke ontwikkelingen en hinderbeleving van omwonenden onder het nieuwe stelsel.

## Belangrijkste aandachtspunten

1. **Impact op de woningbouw**

Het voornemen een bouwverbod in te stellen binnen de 54 dB contour, betekent niet alleen een oprekking van de huidige LIB 4 contour, maar zelfs een inperking van de afspraken binnen LIB 4 en mogelijk onuitvoerbaarheid van de woondeals, niet alleen binnen onze regio.

Door de voorgestelde lagere (strengere) grenswaarde wordt woningbouw potentieel niet meer mogelijk in gebieden waar dat nu nog wel kan.Daarnaast maakt het bouwverbod binnen de 54 dB contour ontwikkelingen in dit gebied onmogelijk waardoor herstructurering en transformatie niet mee mogelijk is en de vitaliteit onder druk komt te staan. Deze keuze staat haaks op de gemaakte bestuurlijke afspraken in het wonen/vliegen dossier èn het Ontwikkelperspectief NOVEX Schipholregio.

Het beleidsvoornemen stelt dat de eerder uitgewerkte versie in 2023 onderworpen is aan een botsproef (technische review) en aan feedback vanuit de hiervoor opgerichte nationale klankbordgroep. Tot op heden heeft echter geen toetsing vanuit de RO-praktijk plaatsgevonden en is dat ook een onmogelijke opgave zolang de bijbehorende normen en contouren ontbreken. Toch vraagt de BRS om deze botsproeven wel uit te gaan voeren, voorafgaand aan besluitvorming over de normering. Het gaat hierbij niet alleen om de keuze voor de normen maar ook om de consequenties van de daaraan gekoppelde regels.

Van belang om de ruimtelijke impact te kunnen toetsen, is het gebruik van de juiste contouren. Anders heeft de botsproef geen meerwaarde, omdat de omvang van het gebied dan afwijkt. Als IenW hiervoor terugkijkt in de jaren met bepaalde contouren, dan is dat niet hetzelfde als de nieuwe contouren (beoogde inwerkingtreding 2028) met alle correcties. De eerste betreft realisaties met bekende vluchten, de tweede betreft een omhullende contour waarin onzekerheden worden meegenomen om (altijd) te kunnen voldoen aan de GPP-waarden.

2. **Gelijkwaardigheid – beleidsneutrale overgang**

Gesteld wordt dat het om een neutrale overgang naar het nieuwe stelsel. Wat is neutraal? Vanuit welke situatie wordt de 'neutraliteit' getoetst? Gelijkwaardigheid is een kernelement van het huidige stelsel dat in het nieuwe stelsel opzij wordt geschoven. We zouden graag bevestigd willen zien dat het nieuwe stelsel een gelijkwaardig beschermingsniveau biedt (in lijn met de ambitie dat hinder aantoonbaar vermindert, zoals verwoord in de Luchtvaartnota) en dat bij de overstap naar het nieuwe stelsel geborgd wordt dat het geluid niet kan toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Gelijkwaardigheid geldt ook voor de ruimtelijke beperkingen.

Het uitgangspunt dat bij eerste vaststelling van de GPP's het geluid niet beoordeeld hoeft te worden, baart ons dan ook zorgen. De vrees is dat bij volledige benutting van de GPP's het geluid alsnog kan toenemen ondanks de voorgenomen 'norm-neutrale overgang'. Hoe wordt geborgd dat de toegezegde dalende lijn/afname geluidbelasting zoals gesteld in de Luchtvaartnota wordt geborgd en niet verzand in een later te maken beleidskeuze? En dat het geluid niet toeneemt in aanloop naar het nieuwe stelsel?

Tot slot willen wij benadrukken dat geluidpreferent vliegen als uitgangspunt behouden moet blijven voor de toekomstige besluitvorming over Schiphol, waaronder de vaststelling van de GPP's en het besluit gebruiksruimte. Wij achten het van belang dat dit uitgangspunt reeds nu in het beleidsontwerp wordt vastgelegd, zodat het als kader dient voor de latere uitwerking en borging in de regelgeving.

3. **Samenloop andere lopende beleidstrajecten ontbreekt**

Er zou ook meer aandacht moeten komen voor de samenloop met andere lopende (beleids)trajecten en niet alleen de bestaande wet- en regelgeving. Gevreesd wordt dat

verschillende keuzes tot inconsistentie leidt waardoor de juridische houdbaarheid van regels discutabel wordt. Met alle gevolgen van dien, ook voor de gebiedsontwikkeling.

Dit stelsel heeft alleen betrekking op de regulering van geluid rondom luchthavens. Over andere stoffenemissies en/of veiligheid wordt aangegeven dat de regulering hiervan op een later moment wordt uitgewerkt. Wij vragen ons af hoe de relatie gelegd wordt met deze andere emissies in relatie tot gezondheidseffecten, en in hoeverre deze samenhang ook consequenties heeft voor de uitvoeringspraktijk van de ruimtelijke ontwikkelingen.

**4. <u>Hinderervaring van omwonenden</u>**

*"In de participatietrajecten voor de totstandkoming van de Luchtvaartnota 2020-2050 zijn door omwonenden en andere belanghebbenden diverse opgaven genoemd, zoals sturen op minder geluidhinder, betere rechtsbescherming van omwonenden, vergroten van de uitlegbaarheid van het geluidstelsel en een betere balans tussen wonen/vliegen en perspectief bij de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart".* In hoeverre draagt dit stelsel bij aan deze doelen? Onze zorg is dat het nieuwe stelsel niet uitlegbaar is aan omwonenden. In het vervolg van het proces zal, ons inziens, hier aandacht aan moeten worden besteed om het doel over de uitlegbaarheid te bereiken. Hierover denken wij graag mee.

Op pagina 7 wordt vermeld dat geluidwinst ten goede komt aan omgeving en/of sector en dat het systeem een politieke wens hiertoe moet kunnen accommoderen. Wij vragen ons af wat de uitgangspunten hiervoor zullen zijn en hoe dit proces vorm krijgt. Wordt aangesloten bij het bestaande groei-verdienmodel? Betekent dit ook een toename van het aantal vliegtuigbewegingen? Hoe past een eventuele alternatieve hinderindicator hierbij? In het beleidsvoornemen is dit te vrijblijvend geformuleerd en pleiten wij voor meer zekerheid richting de omgeving/omwonenden. Bijvoorbeeld 'geluidwinst terug naar de omgeving, tenzij…'.

De ervaren geluidhinder hangt in belangrijke mate samen met het aantal vliegtuigbewegingen. Het loslaten van een maximum achten wij daarom vooralsnog onwenselijk. Wel kan er speelruimte worden geboden aan de sector, bijvoorbeeld door meer vluchten toe te staan bij inzet van een stillere vloot, maar uitsluitend binnen de bovengrens van maximaal 478.000 vliegtuigbewegingen. Dit maximum zou pas kunnen worden heroverwogen indien uit een nadere evaluatie blijkt dat de NAx-indicator daadwerkelijk goed functioneert als hindermaatstaf.

Dit leidt tot de zorg hoe de krimpende milieucontouren zullen worden geborgd. Het stelsel maakt dit mogelijk, maar dit moet in het besluit over Schiphol zijn beslag krijgen. Wij verwachten dat de minister eerdere afspraken gestand doet en voor Schiphol ook daadwerkelijk een dalend geluidplafond (voor zowel de punten als het geluidquotum) opneemt. Dit om de hinderbeperking voor omwonenden te garanderen.

Wij vinden het een vooruitgang dat er niet alleen naar de gemiddelde geluidbelasting (via Lden/Lnight) wordt gekeken in het nieuwe stelsel, maar ook naar een alternatieve hinderindicator, de NAx. Wel missen we een duidelijke uitwerking voor de NAx in het beleidsvoorstel. Ook hierbij geldt wel dat de hinderbeperkende werking van deze indicator, afhankelijk is van de normering die hieraan wordt gekoppeld. Omwonenden hebben geen last van (gemiddelde) geluidbelasting, maar van de hoeveelheid vliegtuigbewegingen. Om aan te sluiten bij de hinderervaring, vragen wij of piekuurbelasting in het stelsel opgenomen zou kunnen worden als extra hinderindicator. Verder is het van belang dat vliegtuiggeluid gemeten gaat worden aan te sluiten bij de hinderervaring van omwonenden.

Daarnaast merken wij op dat bij de invoering van andere vliegroutes of het toepassen van hoger naderen de totale geluidsbelasting in beginsel niet zal toenemen, maar dat deze zich wel kan verplaatsen. Hierdoor zullen sommige groepen omwonenden meer hinder ervaren, terwijl de belasting voor andere groepen juist afneemt. De geluidsoverlast wordt daarmee niet

verminderd maar verschoven, hetgeen kan leiden tot nieuwe ongelijkheid in de verdeling van hinder. Voor de gebieden waar de situatie verslechtert is het van groot belang dat omwonenden tijdig duidelijkheid krijgen en dat passende mitigerende maatregelen worden getroffen.

**Afsluitend**

Het is voor de BRS niet mogelijk om compleet in beeld te brengen wat de ruimtelijke impact van dit stelsel gaat zijn. Maar wij vrezen het ergste. Het is verstandig eerst inzicht te krijgen in de gevolgen voor zowel de bescherming van bewoners als voor ruimtelijke ontwikkelingen voordat er concrete beleidskeuze worden voorgesteld ten aanzien van de normering. Hiervoor stellen we ook het organiseren van de reeds toegezegde botsproeven voor. Wij willen hier graag vanuit de beleidspraktijk aan bijdragen.

Wij adviseren eerst de ruimtelijke impact van de wijziging van het LIB af te wachten, voor verder te gaan met het beleidsvoornemen om een bouwverbod in te stellen binnen de 54 dB. Het gebruik van de juiste contouren is hierbij essentieel. Daarnaast adviseren wij de ruimtelijke impact analyse van deze beleidsvoornemens te agenderen op het BO VRO en de landelijke versnellingstafels.

Bijlage

**Technische vragen:**

- Op welke hoogte liggen de GPP's? Ook op 4m hoog? En wat is de hoogte voor het bepalen van de contouren voor geluidaandachtsgebieden?
- Intersectiestarts: Als zoveel mogelijk vanaf het begin van de startbaan wordt opgestegen, vliegen ze sneller bij het einde van de baan. Bij een bocht na de startbaan, vliegen de vliegtuigen dan niet uit de bocht? Wordt daarop gelet bij het opstellen van de vliegroutes en akoestische onderzoeken?
- Zoals wij het lezen, kunnen bij veranderingen van vliegroutes woningen fors meer geluid ontvangen, bijvoorbeeld van 46 dB naar 55 dB. Klopt dit? Dan is het ons inziens zaak dat bij deze woningen het binnenniveau wordt gecontroleerd. Dit naar analogie met weg- en railverkeer bij 'wijziging van een weg'.
- Wat wordt bedoeld met een extensieregel? (p. 43)
- Par 11.3.2.: Dit gaat over GPP's. Maar in de tekst worden punten en referentiepunten genoemd. Zijn dit dezelfde?
- P. 48, laatste zin: Welke gegevens worden hier bedoeld? Kan daar een opsomming van gegeven worden? Dan wordt het makkelijker controleerbaar of geen zaken/onderwerpen worden vergeten.
- P. 50, figuur 10: Regels over het toelaten van nieuwe geluidgevoelige gebouwen in omgeving luchthaven. Wat wordt hiermee bedoeld?
- P. 50, figuur 10: We missen de aanpassingen in het Bbl in deze tabel. Waarom staan deze er niet in?
- P. 56: Tijdelijke wijziging GPPs. Daar staat ook baanonderhoud bij. Dat was toch juist niet de bedoeling? Zelfde opmerking voor p. 58.
- P. 60: Daar staat dat alleen tussen de 54 en 70 dB geluidwerende maatregelen worden getroffen. Wat te doen met woningen waar de geluidsbelasting toeneemt van 46 naar 53 dB? Dit is inconsistent met overige bronnen waar geluid boven de standaardwaarde leidt tot een eis aan de geluidwering. En ook alleen geluid boven de standaardwaarde (wordt nog aangepast) wordt meegenomen in de cumulatie.
- Bij cumulatie wordt luchtvaart meegenomen vanaf 48 dB. Bij andere bronnen wordt gecumuleerd vanaf de standaardwaarde. Voor luchtvaart is het voorstel 45 dB, in hoeverre heeft dat consequenties voor de cumulatie?
- Wordt rekening gehouden met woningen die nog geïsoleerd moeten worden vanwege weg- of railverkeer?
- Daarnaast wordt binnen de GPP rekening gehouden met meteo en baangebruik. Dat houdt in dat er binnen de GPP meer ruimte komt dan noodzakelijk. Hoe verhoudt zich dat tot de normstelling?
- Zullen de geluidwaarden gelden op niet-geluidgevoelige gevels? Dit is onduidelijk in het beleidsontwerp.
- Welk kader zal het bevoegd gezag gebruiken het taxi-geluid te beoordelen? Hoe verhoudt dit zich met NOVEX afspraken?
- Eisen geluidwering: zonder nadere duiding is het moeilijk om te volgen (wat is precies het verschil tussen de eisen voor bestaande bouw en nieuwbouw?). Waarom wordt niet gekozen om de regeling voor bestaande bouw te versoepelen? Is het voorstel om alleen art. 4.104 Bbl te verzwaren of ook artikel 4.103? Overigens is aanpassing van het Bbl niet genoemd bij de implementatie (p. 90).
-

**Juridische opmerkingen:**

- De juridische beschrijving van het nieuwe stelsel is onsamenhangend. Het is in verschillende hoofdstukken uitgewerkt en mede door die versplintering is de samenhang van verschillende 'besluiten' moeilijk te volgen. Vaak worden vage termen gebruikt ('een besluit' – welke dan?), en soms worden er tegenstrijdige uitspraken gedaan. Een stappenplan (welke besluiten, in welke volgorde en binnen welke termijn) zou het invoeringsproces een stuk inzichtelijker maken.
- Het is onduidelijk wat de juridische status van het voorgenomen gebruik en de maatgevende situatie is (zijn het appellabele besluiten?). Ten aanzien van het voorgenomen gebruik wordt in hoofdstuk 3 vermeld dat de luchthaven het moet aanvragen wat duidt op een aparte vergunning. In Hoofdstuk 12 worden echter slechts twee besluiten in de zin van de Algemene wet bestuursrecht benoemd (het inpassingsbesluit en het besluit gebruiksruimte).
- Aansluiten bij het instrument projectbesluit ten behoeve van het inpassingsbesluit ligt niet voor de hand. Een projectbesluit is bedoeld om complexe projecten met een publiek belang mogelijk te maken, zoals de aanleg of uitbreiding van een snelweg of de versterking van een primaire waterkering. Luchtverkeer van en naar een luchthaven is een bestaande en de voortdurende activiteit en geen project als bedoeld in de Omgevingswet.
- *Meer gelijkvormigheid tussen luchthavens: Het stelsel moet voor Schiphol en alle luchthavens van nationale betekenis (aan bronzijde en omgevingszijde) meer gelijkvormig worden, mét ruimte voor regio-specifieke invulling.* Dit klinkt als een contradictie. Betere duiding wat hiermee wordt bedoeld. Waarom zouden er verschillende normen of regels worden toegepast?
- *"In de Luchtvaartnota 2020-2050 is daarom een stelsel van normen en maatregelen aangekondigd dat aansluit bij de ervaren hinder van omwonenden en dat deze hinder aantoonbaar vermindert".* De hinder wordt niet verminderd door dit stelsel, maar door de normen die in dit stelsel worden opgenomen. Waar wentel je de hinderreductie op af? Op de sector, door een strengere norm te koppelen aan de bestaande contouren/gebieden? Of op de omgeving, door het vergroten van de zones voor uitsluiting, beperking en aandacht en een toename van het aantal vliegtuigbewegingen? Vanuit de EU-afspraken over geluidreductie zou dit primair bij de bron moeten worden afgewenteld. Ofwel, grosso modo mogen de werkingsgebieden niet worden uitgebreid, maar hoort de bijbehorende geluidbelasting wel te verminderen.

**<u>Overige opmerkingen</u>**

- Baangebruik(regels) dienen duidelijk uitgeschreven te worden.
- Graag wijzen we erop dat de gekozen standaardwaarde waarmee een het geluidaandachtsgebied wordt afgebakend een veel groter gebied zal omvatten dan het huidige LIB4 en 5. Dat betekent dat gemeenten vaker onderzoek moeten doen naar de mogelijkheden om geluidbeperkende maatregelen te treffen en indien haalbaar, die maatregelen ook uit te voeren. De extra tijd en financiën die hiermee gemoeid zullen zijn, zal een negatief effect hebben op de ruimtelijke planvorming.
- Waar nu binnen LIB 4 woningbouw is toegestaan ten behoeve van vitalisering en herstructurering, kan dat onder het nieuwe stelsel niet meer. De bijzondere mogelijkheden vanuit het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (maximaal 25 woningen binnen LIB4 en eventueel meer met verklaring van geen bezwaar) ontbreken. Die mogelijkheden zijn cruciaal om de leefbaarheid binnen het beperkingengebied op peil te houden.
- Vanuit de EU ligt er een verplichting om te komen tot geluidsreductie. De suggestie dat de geluidbelasting ook mag toenemen lijkt daarmee contrair. Graag een toelichting hoe dit past binnen de EU-regelgeving.
- Het overgangsrecht verdient een nadere uitwerking. Deze is te vaag en houdt geen rekening met bijvoorbeeld ruimtelijke procedures die al in gang zijn gezet. Hoe wordt het geregeld voor de ruimtelijke plannen? Deze nemen vaak 5-10 jaar in beslag. Dan gaat het niet alleen

om het concrete plan zelf, maar ook de onderhandelingen, afspraken met projectontwikkelaars / banken / contracten etc.

- De onderbouwing van de normen is inconsistent. Soms wordt aangesloten bij een bepaald percentage ernstig gehinderden of slaapverstoorden, maar soms wordt meer een 'beleidsmatige'/ kwalitatieve onderbouwing gegeven. Ook wordt bij de standaardwaarde voor de bron gekeken naar de 'huidige nationale inzichten' over BR-relaties, maar bij de onderbouwing van de andere normen wordt de BR-relaties van de WHO gebruikt.
- In de systematiek van de Omgevingswet/ Besluit kwaliteit leefomgeving dient bij wijzigingen van de bron de aanvaardbaarheid van het gecumuleerd geluid beoordeeld te worden. Dit ontbreekt in de beschrijving.
- In de systematiek van de Omgevingswet/ Besluit kwaliteit leefomgeving krijgen geprojecteerde (toegelaten maar nog niet gerealiseerde) geluidgevoelige gebouwen dezelfde bescherming als bestaande. Het is onduidelijk of het nieuwe stelsel die werkwijze volgt omdat steeds alleen bestaande geluidgevoelige gebouwen worden benoemd.
- De zogenaamde flexibiliteitsinstrumenten uit de Omgevingswet (hogere grenswaarde bij vervangende nieuwbouw of functiewijziging, afwijking vanwege zwaarwegende belangen) worden niet genoemd.
- In paragraaf 4.5 wordt onder met gezamenlijk geluid gedoeld op de samenloop van het geluid van andere luchthavens, maar in de systematiek van de Omgevingswet/ Besluit kwaliteit leefomgeving heeft dat begrip een andere betekenis (namelijk het opgetelde geluid van meerdere bronnen, zonder correctie naar hinderlijkheid).
- Handhaving van het nieuwe stelsel vindt uitsluitend o.b.v. berekeningen plaats (p. 54). Een van de uitgangspunten van het nieuwe stelsel is 'ruimte voor nieuwe geluidgegevens'. Die ruimte zou dan ook voor concrete meetgegevens moeten zijn.
- Handhaving bij ongerechtvaardigde overschrijding van de geluidbelasting zou volgens het document 'nooit nodig hoeven zijn'. Partijen zouden eruit moeten komen door tijdige inzet van sturingsinstrumenten. De zogenaamde 'rechtvaardiging' bij overschrijdingen behoeft een nadere uitwerking om te kunnen beoordelen of het stelsel op dit gebied gaat bijdragen aan de doelstellingen.
- Ook worden toetsen uitgevoerd door partijen die met het stelsel zullen gaan werken, zoals de ILT en LVNL. Hier hoort de regionale overheden vanuit de RO ook als aparte partij bij. Wij moeten ook met dit stelsel werken.
- *Meer regie op ruimtelijke ordening rond luchthavens: Het systeem moet politieke houvast bieden door als Rijksoverheid meer regie te gaan nemen met betrekking tot maatregelen op en ruimtelijke ontwikkelingen rond luchthavens (dit sluit tevens aan bij de gedachte achter de gebiedsagenda die in het kader van NOVEX Schiphol is opgesteld).*
- Wij kunnen dit niet plaatsen binnen de afspraken in het ontwikkelperspectief of het uitvoeringsprogramma. De afspraak is om te gaan werken met uitsluitingsgebieden, beperkingengebieden en aandachtsgebieden. Rijksregie kunnen we niet terugvinden. Wel dat het Rijk verantwoordelijkheid neemt voor de doorwerking van haar wet- en regelgeving.
- De aanname dat het cvgg-geluidregister op dit moment al de 1dB geluidcontouren door luchtvaart bevat is onjuist. De contouren voor Schiphol staan niet in het CVGG.
- De definitie van een GPP kan beter luiden:
- Maximale toegestane geluidbelasting op een geluidreferentiepunt in het aandachtsgebied van een luchthaven.
- Wat betreft de GPP-systematiek is het van belang dat aangesloten wordt bij de GPP-systematiek van andere bronsoorten.
- *"In de Luchtvaartnota 2020-2050 is daarom een stelsel van normen en maatregelen aangekondigd dat aansluit bij de ervaren hinder van omwonenden en dat deze hinder aantoonbaar vermindert".* De hinder wordt niet verminderd door dit stelsel, maar door de normen die in dit stelsel worden opgenomen. Waar wentel je de hinderreductie op af? Op de sector, door een strengere norm te koppelen aan de bestaande contouren/gebieden? Of op

de omgeving, door het vergroten van de zones voor uitsluiting, beperking en aandacht en een toename van het aantal vliegtuigbewegingen? Vanuit de EU-afspraken over geluidreductie zou dit primair bij de bron moeten worden afgewenteld. Ofwel, grosso modo mogen de werkingsgebieden niet worden uitgebreid, maar hoort de bijbehorende geluidbelasting wel te verminderen.

**BRS: Feedback PvA Monitoring BA Maatregelenpakket (30-7-2025)**

**1. Leesbaarheid en zelfstandigheid van het document**
Het Plan van Aanpak (PvA) moet een op zichzelf leesbaar document zijn, met voldoende toelichting bij nieuwe elementen zoals de beslisbomen. Vooral de uitleg over hoe de referentiesituatie is bepaald ontbreekt en dient expliciet te worden opgenomen om de rest van het document begrijpelijk te maken.

**2. Doel en positionering van het PvA**
De doelstelling van het document moet concreet worden benoemd. Maak duidelijk dat het gaat om monitoring van de BA-maatregelen en niet per se om een beschrijving van de huidige praktijksituatie. Licht toe dat de kern van dit document het vergelijken van modeluitkomsten betreft, en geef aan hoe dit zich verhoudt tot de geluidsdoelstellingen zoals geformuleerd in het actieplan omgevingslawaai Schiphol.

**3. Koppeling met beleidsdoelen en bredere context**
Leg helder uit hoe dit document aansluit bij de bredere doelstellingen, zoals het beperken van blootstelling aan vliegtuiggeluid en het verminderen van slaapverstoring, mede in het kader van het publieke belang van een gezonde leefomgeving (Luchtvaartnota) en de verkeersfunctie van Schiphol. Geef richting aan de duiding: waarom doen we dit, hoe draagt dit bij aan het realiseren van beleidsdoelen?

**4. Maak effecten concreter en inzichtelijker**
Maak de gepresenteerde effecten concreter: toon naast percentages ook absolute aantallen gehinderden of woningen (bijvoorbeeld: –20.150 personen of –1.250 woningen), inclusief hun geografische ligging. Dit vergroot de begrijpelijkheid en beleidsrelevantie.

**5. Onderbouwing van aannames en keuzes**
De onderbouwing van gemaakte keuzes moet explicieter worden. Dit geldt onder meer voor het gebruik van het woningbouwbestand uit 2021 en de gekozen dosis-responsrelaties.

**6. Uitwerking van rekenmethodiek in hoofdtekst**
Paragraaf 2.5 (indicatoren) verwijst nu slechts kort naar bijlage A voor de rekenmethode van geluidbelasting. Het verdient aanbeveling om in de hoofdtekst al meer context te geven over de gekozen modelaanpak en de onderliggende aannames en keuzes.

**7. Specifieke correcties en aandachtspunten**

- In de beslisboom voor de KLM-groep wordt ten onrechte vlootvernieuwing vanaf 1 november 2023 meegeteld; dit moet 1 november 2024 zijn.
- De wijze waarop het effect van capaciteitsreductie is bepaald is nu onduidelijk.
- Er worden verschillende definities van de nachtperiode gebruikt; dit kan tot verwarring leiden en moet worden geharmoniseerd of toegelicht.
- Vermeld de onzekerheidsmarges bij modeluitkomsten om transparantie en inzicht in de betrouwbaarheid te vergroten.

## Maatschappelijke Raad Schiphol

Op 17 oktober 2022 heeft minister Harbers de Tweede Kamer geïnformeerd over de voorgestelde opzet van de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS). Kamerbrief over ontwerp MRS | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

**Twee kolommen**
Eind 2020 heeft Van Geel zijn advies over de ORS opgeleverd en geadviseerd om de ORS om te vormen naar twee kolommen: een bestuurlijke (welke inmiddels tot stand is gekomen met het bestuursakkoord en wordt omgevormd tot de Novex) en een maatschappelijke, bestaande uit een gremium voor bewonersparticipatie en een omgevingshuis/informatiehuis.
De BRS heeft eerder in haar input over het advies van Van Geel onder andere meegegeven om de participatie in de opvolger van de ORS breder te trekken, dus bewoners niet exclusief toe te laten op basis van getrapte verkiezingen, en het unaniem-advieskarakter los te laten. De kolom van participatie moest volgens de BRS niet uitsluiten, maar juist gelegenheid geven aan alle geluiden van omwonenden. Dus ook open staan voor het brede publiek of mensen die op slechts één thema hun mening willen geven. Het idee van bewonersorganisaties dat bewoners sec door de MRS worden vertegenwoordigd klopt niet met het feit dat het lokaal bestuur juist democratisch gekozen volksvertegenwoordiging is. Er is wel een scheiding tussen de rollen en dat krijgt vorm in de twee kolommen.
In de Novex gaat het vooralsnog om het versterken van de interbestuurlijke relaties en het borgen van de samenhang en afstemming van de lopende trajecten. De besluiten of projecten die hier uit voort komen, volgen gewoon de reguliere participatie. Over onze interne afstemming als overheden gaan we geen participatie organiseren.

**De MRS**
In het rapport “Van ORS naar MRS en Omgevingshuis”, opgesteld door het ministerie van I&W, wordt de nieuwe structuur van de MRS uitgewerkt.
Bij de vormgeving van de MRS is de BRS niet meer betrokken. De MRS richt zich op de leefomgevingskwaliteit in relatie tot Schiphol (inclusief hindermitigatie) en kan gevraagd en ongevraagd adviseren, reflecteren enz. De adviezen/reflecties hoeven niet unaniem te zijn, afzonderlijke standpunten worden weergegeven. De MRS is voor initiatiefnemers één van de platforms die zij kunnen consulteren in participatietrajecten. IenW is gesprekspartner voor de MRS als het gaat om beleid leefomgevingskwaliteit. Voor hindermitigatie zijn mogelijke gesprekspartners: bevoegd gezag/IenW, initiatiefnemers, individuele gemeenten en provincies. Eventuele afstemming met de BRS verloopt via IenW.




Figuur: Samenstelling MRS

Deelnemers aan de MRS zijn bewonersvertegenwoordigers per baan (5 banen x 2 zetels, gekozen via getrapte verkiezingen), experts/wetenschappers (o.a. op gezondheid, economie, natuur), maatschappelijke organisaties (o.a. VNO-NCW, natuur en milieu). Daarnaast is er een open schil die

openstaat voor iedereen die mee wil praten. Overheid en luchtvaartpartijen maken niet langer deel uit van de MRS. De open schil is nieuw en voorkomt de vroegere exclusiviteit. Het ministerie van I&W heeft geen zetel in de MRS, maar zal als bevoegd gezag deelnemen aan de MRS bijeenkomsten.

De MRS komt in zijn geheel 2 keer per jaar bijeen. Bewonersvertegenwoordigers en deskundigen komen daarnaast 4 keer per jaar bijeen. De uitwerking van thema's vindt plaats aan thematafels.
In het advies wordt de suggestie gedaan om 1-2 keer per jaar een bijeenkomst te organiseren (open podium) rondom een thema waarvoor de open schil zal worden uitgenodigd. De organisatie en het uitnodigingsbeleid voor het open podium ligt bij de MRS en haar voorzitter.

**Organisatiestructuur MRS**
De organisatiestructuur MRS komt min of meer overeen met ORS: onafhankelijk voorzitter, secretaris, bureau ter ondersteuning. MRS wordt gefinancierd door het ministerie van IenW, terwijl de ORS door alle deelnemende overheden en de sectorpartijen werd gefinancierd.

**Omgevingshuis**
Het Omgevingshuis wordt een digitaal portaal waarin bestaande informatiebronnen die in relatie staan tot de leefomgevingskwaliteit rond Schiphol worden ontsloten. Hier kunnen overheden desgewenst ook gebruik van maken.

De voorgestelde thema's en oorsprong van broninformatie:

| **Thema's digitaal portaal** | | |
|---|---|---|
| *Hoofdthema's* | *Voorbeelden van sub-thema's* | *Informatiebronnen, onder andere* |
| Maatschappelijke Raad Schiphol | Wat is de MRS, welke rol heeft ze en hoe kun je participeren | |
| Vliegoperatie | Geluid, baangebruik- en onderhoud, vliegroutes en -bewegingen | LVNL, Schiphol, Omgevingsinfoschiphol (app), BAS |
| Leefomgevings-kwaliteit | Wonen rond Schiphol, milieu en duurzaamheid, bewonersvertegenwoordigers | Schiphol als buur, natuur- en mileu organisaties, GGD, RIVM, Provincies en gemeentes, Schadeschap Schiphol, BAS, SLS |
| Economie & Innovatie | Feiten & cijfers, werkgelegenheid, innovatie | SHARE Haarlemmermeer, Provincie Noord-Holland, VNO-NCW West |
| Historie | Geschiedenis van de luchthaven | Schiphol |
| Loketten | Overzicht + functie, contactgegevens, beslisboom bij vraag | Websites van verschillende lokketten |

Tabel: Thema's digitaal portaal

**Planning MRS**
De implementatie van het ontwerp van de MRS is voorbereid en wordt momenteel in gang gezet.
Vanaf 1 januari 2023 wordt zo veel mogelijk conform het ontwerp gewerkt.
Hieronder de meest recente planning van het ministerie van I&W.

| | |
|---|---|
| Werving voorzitter | oktober 2022 – januari 2023 |
| Werving secretariaat | oktober 2022 – januari 2023 |
| Samenstelling MRS: experts en maatschappelijk | september 2022 – mei 2023 |
| Samenstelling MRS: bewonersverkiezingen | januari 2023 – mei 2023 |

**Terugkijken op de afspraken uit het Aldersakkoord**
*Juni 2021*

In dit memo wordt teruggekeken op het Aldersakkoord en de afspraken die toen zijn gemaakt en waar de BRS en de andere deelnemers zich hebben gecommitteerd. Door inzicht te hebben in wat is afgesproken en met welk doel, zijn we een goed geïnformeerde gesprekspartner en kunnen we anderen beter aanspreken op wat we als BRS willen. Door de feiten op een rij te zetten en de betekenis hiervan toen en nu te bekijken, kan een analyse worden gemaakt in hoeverre we achter de afspraken zelf of het doel van de afspraken staan.
De achtergrondinformatie is bedoeld als voorwerk voor de verdiepende sessies voor de bestuurders.

**Overzicht stukken:**

| | |
|---|---|
| 2007 | Afspraken gemaakt over de Korte termijn (tot 2010) |
| 01-10-2008 | Hele advies Alders |
| 2008 | Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn |
| 2008 | Convenant omgevingskwaliteit middellange termijn |
| 2008 | Convenant behoud en versterking mainport functie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol (convenant Selectiviteit) |
| 2008 | Advies Selectiviteit commissie van der Zee (als bijlage bij het convenant) |
| 30-03- 2012 | Advies Lelystad Airport door 5.1.2e |

Stukken te raadplegen via:
https://www.omgevingsraadschiphol.nl/adviezen-alderstafel/
https://www.alderstafellelystad.nl/

Op 1 oktober 2008 heeft de Tafel van Alders een advies uitgebracht over de toekomst van Schiphol en de regio voor de middellange termijn (tot en met 2020). In het advies staan de afspraken voor de middellange termijn waarmee de beschikbare milieuruimte (criteria voor gelijkwaardigheid) voor Schiphol kan worden benut en waarmee een balans wordt bereikt tussen de ontwikkeling van de luchtvaart, hinderbeperkende maatregelen, vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving en de mogelijkheden voor gebruik van de ruimte rond de luchthaven.

**Er zijn 2 belangrijke vragen die ten grondslag liggen aan het Aldersakkoord:**
1) Hoeveel van de marktvraag wil het kabinet in Nederland accommoderen?
2) Wil het kabinet dat Schiphol selectief ontwikkeld wordt?

De tweede vraag is voor de omgeving van Schiphol het belangrijkste. Er lijkt namelijk brede overeenstemming te zijn, toen en nu, dat Schiphol selectief moet worden ontwikkeld. De commissie van der Zee gaf in 2008 aan dat selectiviteit lastig is, maar niet onmogelijk. Er wordt ook naar regelgeving vanuit Europa verwezen en Europa zegt: als je selectiviteit wilt op Schiphol, dan moet er een alternatief voor luchtvaartmaatschappijen zijn in de vorm van regionale luchthavens en daarbij worden Lelystad en Eindhoven genoemd. Dit betekent dat als je Lelystad niet opent en de capaciteit op andere luchthavens niet wordt vergroot, Schiphol niet selectief ontwikkeld kan worden. Dit wordt ook overgenomen in het Advies van Alders.

**Wat valt op:**
- De sfeer aan de Alderstafel werd naar het einde toe grimmig en daarom is het akkoord zelf ook in dit daglicht komen te staan. Maar als men puur naar de teksten kijkt en met name naar de doelen die zijn opgeschreven dan zijn deze soms identiek aan onze BRS inzet. Als de teksten worden gelezen met het idee dat dit gaat worden uitgevoerd dan is het initiële enthousiasme over het akkoord in 2008 te begrijpen.

Interessante fragmenten:
https://ggtv.nl/project/alderstafel-de-dialoog/ (15 oktober 2013)
Een deel van de Alders delegaties komen aan het woord. Het is nog in de tijd dat er positief werd gedacht over de samenwerking binnen de Alderstafel en geeft een goede indruk van de sfeer en omstandigheden waarin de afspraken zijn gemaakt en hoe de eerste jaren van samenwerking zijn verlopen.

| Overzicht relevante afspraken Aldersakkoord | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Onderwerp** | **Afspraak in het Aldersakkoord** | **Doel van de afspraak** | **Gereal iseerd ?** | **Tevre den?** | **Opmerkingen** |
| 1) | Nachtvluchten | Max 32.000<br>Luchtvaartsector mag zelf bepalen hoe ze de nacht invullen.<br><br>Hogere tarieven voor lawaaiige vliegtuigen en verbod op hele lawaaiige vliegtuigen. | Een beperking van het maximale aantal nachtvluchten i.v.m. hinder | Ja | | Doel van minder hinder in de nacht staat nog. |
| 2) | Lelystad Airport | Lelystad wordt samen met Eindhoven verder ontwikkeld. | Enerzijds om vraag te accommoderen en anderzijds om Schiphol selectief te kunnen ontwikkelen.<br><br>Bijkomende voordelen: Minder hinder in de Schipholregio en positief effect voor Lelystad qua werkgelegenheid en economische ontwikkeling met een geringe mate van hinder voor de omgeving. | Nee | | Doel om Schiphol selectief te ontwikkelen staat nog.<br><br>Doel van minder hinder in de omgeving van Schiphol staat nog.<br><br>Om Schiphol selectief te kunnen ontwikkelen was het noodzakelijk om een alternatief te bieden. |

| | Onderwerp | Afspraak in het Aldersakkoord | Doel van de afspraak | Gereal iseerd ? | Tevre den? | Opmerkingen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 3) | Het niet invoeren van een maatregel | "Voor alle maatregelen geldt dat indien een maatregel op grond van de evaluatie van de hindereffecten tijdens of na afloop van een experiment niet definitief wordt ingevoerd, Partijen met elkaar in overleg treden om de ontstane situatie tegen de achtergrond van alle afspraken uit het Aldersadvies nader te beoordelen. Zij komen zo mogelijk een zodanige aanpassing van de maatregel overeen dat deze aan haar doel beantwoordt." | Commitment creëren bij deelnemers dat afspraken doorgaan.<br><br>Vertrouwen opbouwen dat deelnemers kunnen rekenen op de afspraken. | | | Het is onduidelijk hoe deze afspraak zich verhoudt tot het behalen van 5%.<br><br>Wel staat wel een passage opgenomen over verbeteren van de leefkwaliteit.<br><br>Het doel van vertrouwen opbouwen is niet behaald en bij veel deelnemers is juist wantrouwen ontstaan. |
| 4) | Het niet behalen van de doelstelling van hinderbeperking (5%) | "Mocht de sector – behoudens overmacht – niet aan haar verplichting voor hinderbeperking voldoen dan stellen de sectorpartijen daarmee de in dit advies overeengekomen groeidoelstelling zelf ter discussie." | Commitment creëren bij deelnemers dat afspraken doorgaan.<br><br>Vertrouwen opbouwen dat deelnemers kunnen rekenen op de afspraken. | Deels | | Deze afspraak zou precies zo opnieuw kunnen worden geformuleerd.<br><br>Een voorbeeld waarbij een maatregel niet doorging en een alternatief pakket van maatregelen werd bedacht is het niet doorgaan van de CDA's. Er is toen o.a. afgesproken dat het plafond van het aantal nachtvluchten naar beneden toe zou worden bijgesteld van 32.000 naar 29.000. Dat was op zich goed. Maar omdat de sector later aangaf "voldoende" hinderreductie te hebben gerealiseerd met andere maatregelen, is deze toen weer ingetrokken. Dit heeft tot veel onbegrip en jarenlange discussies geleid. |

| | Onderwerp | Afspraak in het Aldersakkoord | Doel van de afspraak | Gereal iseerd ? | Tevre den? | Opmerkingen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 7) | Invoering NNHS | Vliegen volgens afspraak, gebaseerd op het afhandelen van verkeer volgens regels ten aanzien van (voorkeurs-)gebruik van de luchthaven in combinatie met een begrenzing in aantal liegtuigbewegingen en/of een geluidsbudget; | Een beter uitlegbaar en transparant stelsel. Minder hinder voor de omgeving en meer flexibiliteit voor de sector. | Ja | | Er wordt wel via het NNHS gevlogen zoals was beoogd. De verwachtingen over wat het NNHS zou opleveren, zijn verschillend. Ook het NNHS zorgt voor overlast. Hoewel er minder mensen wonen onder de primaire banen, wonen ook daar mensen. Daarnaast worden de secundaire banen steeds meer gebruikt naarmate het plafond van 500K wordt bereikt, waardoor het beoogde hinderbeperkende effect onder de secundaire banen steeds minder wordt. |
| 8) | LIB wordt geactualiseerd | "Het ruimtelijke beperkingenbeleid voor Schiphol is vastgelegd in het LIB Schiphol en de Nota Ruimte. Het voorstel voor een nieuw normenstelsel zoals opgenomen in dit advies zal naar verwachting effecten hebben op de ligging van de beperkingengebieden uit het LIB Schiphol. Daarom stelt het Rijk voor, met instemming van de andere Aldersdelegaties, dat de beperkingengebieden uit het LIB Schiphol in samenhang met het experiment met het nieuw normen- en handhavingstelsel, worden geëvalueerd en waar nodig aangepast aan de wijze waarop dan gevlogen wordt. […] Anderzijds, moeten de beperkingengebieden robuust genoeg zijn dat deze ook bij periodiek voorkomende wijzigingen in het nieuwe normen- en handhavingstelsel (nieuwe preferentie-afspraken) langjarig gelijk blijven. Daarvoor zijn voldoende | Dat de ligging van de beperkingengebieden nog beter gaat aansluiten bij de vliegoperatie en de neerslag van milieueffecten (geluid en externe veiligheid). | Nee | | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | ervaringsgegevens van het baan- en routegebruik van belang. Overigens laat deze actualisatie onverlet eventuele andere toekomstige wijzigingen van het LIB." | | | | |
| | **Onderwerp** | **Afspraak in het Aldersakkoord** | **Doel van de afspraak** | **Gerealiseerd?** | **Tevreden?** | **Opmerkingen** |
| 9) | 20Ke evalueren en in het LIB opnemen | "Naast het actualiseren van de beperkingengebieden uit het LIB wordt in overleg met alle partijen ook het vrijwaringsgebied (de 20 Ke) uit de nota Ruimte geëvalueerd. Bij opname van de 20 Ke in het LIB wordt de beleidslijn 20 Ke als uitgangspunt genomen, zoals geaccordeerd door de delegaties aan de Alderstafel. Aanpassing van het gebied is aan de orde indien binnen het nieuwe normen- en handhavingstelsel tot een fundamentele aanpassing van de vliegoperaties wordt overgegaan, opdat dit gebied voor de toekomst robuust blijft." | | Ja | | Dit betreft de aanpassing van de regels van het LIB die per 01-01-2018 zijn ingevoerd. |

NB Bovenstaande overzicht is niet compleet maar een weergave van hoe destijds een aantal belangrijke afspraken zijn vastgelegd.

**Interessante passage over selectiviteit en Lelystad voor het gesprek**

pp. 4 – 5, Advies Alders 1 oktober 2008

*"De Commissie Selectiviteit, onder leiding van de slotcoördinator de heer Van der Zee, heeft vervolgens een verkenning uitgevoerd naar mogelijke instrumenten om deze selectieve ontwikkeling van Schiphol vorm te geven. Hieruit blijkt dat er geen 'gouden maatregel' voor selectiviteit bestaat, maar dat het om een samenspel van instrumenten van verschillende spelers gaat (luchthavenexploitant, slotcoördinator, Rijksoverheid en luchtvaartmaatschappijen). Implementatie van 5 selectiviteitsmaatregelen dient gecoördineerd te gebeuren, waarbij de timing moet worden afgestemd op overheids- en op bedrijfsniveau. De Commissie Selectiviteit ziet kansen voor de volgende mogelijke maatregelen:*

*- Geluidsbeperkingen vliegtuigoperaties en nachtmaatregelen, zoals een verdere beperking van nachtoperaties, een verdere beperking of totale uitfasering van zogenaamde 'onderkant Hoofdstuk 3'-vliegtuigen, en het werken met incentives voor geluidsarme operaties;*

*- Het vaststellen en toepassen van local rules bij slottoewijzing en secondary trading van slots, waardoor via de toekenning van slots een selectieve ontwikkeling van de luchthaven gestimuleerd kan worden;*

*- Commerciële instrumenten van de luchthavenexploitant en luchtvaartmaatschappijen, zoals een incentive programma en gericht acquisitiebeleid door de luchthavenexploitant, en operationeel beheer van luchtvaartmaatschappijen (verplaatsing - van delen - van operaties);*

*- Het sluiten van Schiphol voor of ontmoedigen van niet-commerciële luchtvaart (zogenaamde General Aviation) tot een maximum startgewicht;*

*- Bilateraal luchtvaartbeleid;*

*- Een verkeersverdelingsregeling, waarmee verschillende Nederlandse luchthavens in samenhang de totale marktvraag accommoderen.*

*Ondanks de wens tot ingrijpende maatregelen (zoals verplaatsing van volledige segmenten) zijn de wettelijke (nationale en Europese) kaders strak en de marges smal. De Europese mededingingsregels verbieden discriminatie op nationaliteit of luchtvaartmaatschappij en de toepassing van disproportionele maatregelen, en vereisen transparantie in de toepassing van de maatregelen. Zo geldt ten aanzien van een verkeersverdelingsregeling een nieuwe EUverordening (medio 2008 van kracht) die eisen stelt aan het verzorgingsgebied en kwaliteitseisen aan de infrastructurele verbinding tussen het verzorgingsgebied en de luchthaven.*

*Tot slot geeft de Commissie Selectiviteit aan dat de beschikbaarheid van capaciteit op regionale luchthavens randvoorwaardelijk is voor een selectief gebruik van de mainport Schiphol. Zij acht het van belang om met de nodige voortvarendheid te beginnen met een zorgvuldig besluitvormingsproces rond de versterking van de infrastructuur op Lelystad en de uitbreiding van het civiele gebruik van Eindhoven."*

"***Maatschappelijke kosten- en baten analyse***

p. 10 uit het Aldersadvies 2008

*Ter ondersteuning van de besluitvorming over het accommoderen van de totale marktvraag (circa 575.000 vliegtuigbewegingen rond 2020) op Schiphol danwel op Schiphol in combinatie met regionale luchthavens (Lelystad en Eindhoven) is een quick scan maatschappelijke kosten en batenanalyse uitgevoerd met behulp van kengetallen. Hieruit blijkt dat alle onderzochte alternatieven (met en zonder ontwikkeling van regionale luchthavens) een positiever maatschappelijk resultaat kennen dan het nulalternatief (huidige situatie). Doorgroeien op Schiphol is voor de reizigers en het bedrijfsleven het meest interessant. Dit gaat echter gepaard met hoge maatschappelijke kosten (voor omwonenden vanwege geluidbelasting en hinder). Per saldo lijkt doorgroeien op Schiphol maatschappelijk gunstiger, maar niet veel gunstiger dan het accommoderen van de groei op Eindhoven en/of Lelystad. De negatieve effecten op de omgeving zijn minder bij 'uitplaatsing', waarbij Lelystad qua ligging ten opzichte van de Randstad, vanuit het perspectief van geluid en werkgelegenheid voor lager opgeleiden een aantrekkelijker locatie lijkt dan Eindhoven. Uit het perspectief van de luchtvaartmaatschappijen (catchment area, ook in het buitenland) zou Eindhoven mogelijk beter scoren. Dit komt niet tot uitdrukking in de gehanteerde systematiek. Aanbeveling is de haalbaarheid nader uit te werken en een kosten/batenanalyse per luchthaven uit te voeren op basis van een ondernemingsplan."*

**Uitgangspunten Aldersadvies 2008**

p. 11 Aldersadvies

*"Uitgangspunten en overwegingen*

*a) Dit advies heeft betrekking op de periode 2010 tot en met het gebruiksjaar 2020. Alle voorgestelde maatregelen gelden dan ook deze periode;*

*b) Het advies is een en ondeelbaar. De voorgestelde maatregelen – met betrekking tot de volumebegrenzing op Schiphol, de hinderbeperking, de omgevingskwaliteit en een nieuw normen- en handhavingstelsel – zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en dienen dan ook in onderlinge samenhang te worden uitgevoerd.*

*Mocht het Rijk niet in staat of bereid zijn de voorgestelde maatregelen voor herallocatie van vliegverkeer naar Lelystad en Eindhoven na te komen, dan wordt het Rijk dringend verzocht de discussie te starten over de vraag of de regering bereid is mogelijkheden te creëren om de marktvraag in Nederland te accommoderen;*

*c) Partijen onderschrijven het grote belang voor de Nederlandse en regionale economie van een ontwikkeling van het intercontinentale en Europese verbindingen-netwerk voor het zakelijk verkeer, zoals dat op Schiphol plaatsvindt en dat in de pas loopt met de internationale marktontwikkelingen;*

*d) Groei op Schiphol dient plaats te vinden binnen de aan Schiphol toegekende milieuruimte dat wil zeggen binnen de door het kabinet aangegeven gelijkwaardigheidscriteria, waarvan de norm voor het binnengebied 12.300 woningen omvat;*

*e) Uitgaande van een gemiddelde jaarlijkse groeiverwachting voor Schiphol van 2-3% neemt het totaal van het verkeer op Schiphol toe naar circa 600.000 vliegtuigbewegingen rond 2020. De sectorpartijen hebben op basis van recente ontwikkelingen in de markt en de economie deze groei bijgesteld naar circa 575.000-580.000 vliegtuigbewegingen per jaar in 2020. Deze groei kan op Schiphol niet worden geaccommodeerd binnen de gelijkwaardigheidscriteria;*

*f) Partijen zijn het erover eens dat groei op Schiphol selectief moet plaatsvinden en gerelateerd moet zijn aan het onder c) vermelde netwerk. Deze gedachte is uitgewerkt in een visie op het netwerk (zie hiervoor onder Netwerkvisie en Selectiviteit). Deze visie vormt de leidraad voor de keuzes van het op Schiphol te ontvangen verkeer;*

*g) Een selectief beleid voor Schiphol heeft alleen kans van slagen als voor niet mainportgebonden verkeer, afhankelijk van de marktvraag in de omvang van in circa 70.000 vliegtuigbewegingen, door het Rijk mogelijkheden worden gecreëerd om elders door de sectorpartijen adequate voorzieningen te doen treffen. Hierbij wordt in de eerste plaats gedacht aan een vergroting van het aandeel burgerverkeer op de militaire luchthaven Eindhoven en aan de verdere ontwikkeling van Lelystad;*

*h) Alle partijen onderschrijven het uitgangspunt dat structurele vermindering van hinder gepaard kan gaan met een selectieve groei van het vliegverkeer op Schiphol. Er dient een situatie te ontstaan waarbij groei van het luchtverkeer zich rechtstreeks vertaalt in een continue vermindering van het aantal gehinderden in de omgeving van Schiphol;*

*i) Partijen erkennen dat het huidige normen- en handhavingsysteem te complex en voor velen nauwelijks inzichtelijk is. Daarom is een voorstel ontwikkeld dat aan dit bezwaar tegemoet komt met behoud van de bescherming voor de omgeving en met een verbetering van de operationele mogelijkheden voor de sector;*

*j) In woongebieden, waar ondanks alle inspanningen om de hinder te beperken, structurele overlast blijft bestaan en waar de ontwikkeling van leefgemeenschappen belemmerd wordt als gevolg van ruimtelijke restricties, dient een programma uitgevoerd te kunnen worden om 12 deze beperkingen binnen redelijke grenzen te compenseren. Schiphol, de Provincie Noord-Holland en het Rijk zijn hiervan de financierende partijen"*

**Passages uit het convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn**

(…)

OVERWEGINGEN:
(…)

I Groei op de luchthaven Schiphol dient plaats te hebben binnen de aan de luchthaven Schiphol toegekende milieuruimte, hetgeen wil zeggen binnen de door het kabinet aangegeven gelijkwaardigheidscriteria, die zijn gebaseerd op het gelijkwaardigheidsbeginsel zoals opgenomen in artikel 8.17, zevende lid van de Wet luchtvaart.

j Uitgaande van een gemiddelde jaarlijkse groeiverwachting voor de luchthaven Schiphol van 2 à 3% neemt het totaal van het verkeer op de luchthaven Schiphol toe naar circa 600.000 vliegtuigbewegingen per jaar rond 2020. Schiphol, LVNL en KLM hebben op basis van recente ontwikkelingen in de markt en de economie deze groeiverwachting bijgesteld naar circa 575.000−580.000 vliegtuigbewegingen per jaar in 2020. Deze groei kan op de luchthaven Schiphol volgens de huidige inzichten niet worden geaccommodeerd binnen de gelijkwaardigheidscriteria.

k Deelnemers aan de Alderstafel zijn het erover eens dat groei op de luchthaven Schiphol selectief moet plaatsvinden en gerelateerd moet zijn aan het onder h van deze overwegingen bedoelde netwerk. Deze gedachte is uitgewerkt in een visie op het netwerk (Netwerkvisie en Selectiviteit) en vormt de leidraad voor de keuzes van het op de luchthaven Schiphol te ontvangen verkeer.

l Een selectief beleid op de luchthaven Schiphol heeft alleen kans van slagen als voor niet-mainportgebonden verkeer, afhankelijk van de marktvraag in de omvang van circa 70.000 vliegtuigbewegingen, door de rijksoverheid mogelijkheden worden gecreëerd om op regionale luchthavens door de sectorpartijen adequate voorzieningen te doen treffen. Hierbij wordt in de eerste plaats gedacht aan een vergroting van het aandeel burgerverkeer op de militaire luchthaven Eindhoven en aan de verdere ontwikkeling van Lelystad.

m Deelnemers aan de Alderstafel onderschrijven het uitgangspunt dat structurele vermindering van hinder gepaard kan gaan met een selectieve groei van het vliegverkeer op de luchthaven Schiphol. Er dient een situatie te ontstaan waarbij groei van het luchtverkeer zich rechtstreeks vertaalt in een continue vermindering van het aantal gehinderden in de omgeving van de luchthaven Schiphol.

(…)

2 Algemeen

2.1 Partijen verbinden zich aan de overwegingen, uitgangspunten en aanbevelingen uit de brief van de heer Alders over de ontwikkeling van Schiphol voor de middellange termijn (2010 tot en met 2020) van 1 oktober 2008 en komen overeen dat deze het uitgangspunt vormt van dit convenant. De adviesbrief, die als bijlage A bij dit convenant is opgenomen, wordt hiermee integraal onderdeel van dit convenant.

2.2 Het Aldersadvies is één en ondeelbaar. De voorgestelde maatregelen – met betrekking tot de volumebegrenzing op Schiphol, de hinderbeperking, de omgevingskwaliteit en een nieuw normen- en handhavingstelsel – zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en dienen dan ook in onderlinge samenhang te worden uitgevoerd.

2.3 De verplichtingen van de ministers van V&W en van VROM een zodanige ontwikkeling van regionale luchthavens te bevorderen en te ondersteunen dat deze niet-mainportgebonden verkeer optimaal kunnen accommoderen en de verplichtingen dienaangaande van Schiphol zijn neergelegd in het “Convenant Behoud en versterking mainport functie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol”.

2.4 Mochten de ministers van V&W en van VROM niet in staat zijn de voorgestelde maatregelen voor herallocatie van vliegverkeer naar regionale luchthavens (zoals aangegeven in het Aldersadvies en het kabinetsstandpunt ter zake) na te komen, dan zullen de ministers van V&W en van VROM de discussie starten over de vraag of de regering bereid is mogelijkheden te creëren om de marktvraag in Nederland te accommoderen.

(…)

3 Verkeersvolume en selectiviteit
3.1 Partijen komen overeen dat de capaciteit op de luchthaven Schiphol zich tot en met het gebruiksjaar 2020 als volgt zal ontwikkelen:
• een maximaal verkeersvolume van 510.000 vliegtuigbewegingen (exclusief “general aviation”) per jaar in de periode 2010 tot en met het gebruiksjaar 2020, passend binnen de grenzen van Gelijkwaardigheid;

• vanaf 2012 tot en met 2020 wordt het verkeersaanbod in de nacht en de vroege ochtend begrensd tot maximaal 32.000 vliegtuigbewegingen per jaar in de periode van 23.00 uur tot 07.00 uur.
• Het is aan de sectorpartijen om te beslissen over de verdeling van het verkeer binnen de periode in de nacht en de vroege ochtend.

(…)

4.2 Schiphol, LVNL en KLM zetten in op een geleidelijke transitie naar een nieuw ATM systeem dat in lijn is met de ontwikkeling en realisatie van een Europees ATM concept (SESAR). Voorbereiding en invoering van een Europees ATM concept vindt stapsgewijs plaats in de periode van 2009 tot 2020 en de jaren daarna. Daarbij wordt maximaal ingezet op de mogelijkheden tot de invoering van vaste naderingsroutes en glijvluchten, reductie van verkort in- en uitdraaien, aanvliegen over zee en op routeoptimalisaties. Invoering van nieuwe elementen van dit ATMconcept worden zodra mogelijk ingevoerd binnen het onder 4.1 beschreven operationele concept, tenzij Partijen overeenkomen daarvan af te wijken.

(…)

6.1 De uitvoering van het Aldersadvies tot en met 2020 wordt op bestuurlijk niveau eens in de vier jaren gemonitord en geëvalueerd. De eerste evaluatie wordt uitgevoerd in 2012 en richt zich op ten minste de volgende onderwerpen:
a. de ontwikkeling van de marktvraag en het tempo van de herallocatie van nietmainportgebonden verkeer naar regionale luchthavens en de ontwikkeling van selectiviteitsinstrumenten;
b. de invoering van de hinderbeperkende maatregelen (inclusief de evaluatie van het experiment met CDA's in de avond);
c. de ontwikkeling van het nieuwe normen- en handhavingstelsel;
d. de voortgang van de afspraken in het kader van de omgevingskwaliteit.

Daarbij wordt de uitvoering van de afspraken gemonitord op hun consequenties voor economie, netwerkoperatie, hinder, ruimtelijke ontwikkeling, operationele uitvoerbaarheid en emissies. De te bereiken doelstellingen moeten worden geoperationaliseerd.

6.2 Partijen maken op basis van de in het vorige lid bedoelde evaluatie naar bevind van zaken nadere afspraken ten aanzien van de voortgang.

(…)

7 Hinderbeperkende maatregelen
7.1 Als gevolg van het totaalpakket aan hinderbeperkende maatregelen zal er in 2020 een reductie van tenminste 5% van ernstig gehinderden in de 48 dB(A) Lden ten opzichte van de grens voor Gelijkwaardigheid optreden. Deze maatregelen en overige voorstellen zijn opgenomen in de "Indicatieve beschrijving van voorstellen voor hinderbeperkende maatregelen Schiphol middellange termijn", die als bijlage B deel uitmaakt van dit convenant.

7.2 Voor alle maatregelen geldt dat indien een maatregel op grond van de evaluatie van de hindereffecten tijdens of na afloop van een experiment niet definitief wordt ingevoerd, Partijen met elkaar in overleg treden om de ontstane situatie tegen de achtergrond van alle afspraken uit het Aldersadvies nader te beoordelen. Zij komen zo mogelijk een zodanige aanpassing van de maatregel overeen dat deze aan haar doel beantwoordt.

7.3 Mocht de sector – behoudens overmacht − niet aan haar verplichting voor hinderbeperking voldoen dan stellen de sectorpartijen daarmee de in dit advies overeengekomen groeidoelstelling zelf ter discussie.

Uit het advies van Alders over Lelystad Airport, 30 maart 2012:

"Maatschappelijk nut van de inzet van Lelystad

Een quick scan van de kosten-baten, uitgevoerd in het kader van het Aldersadvies Schiphol door het bureau Decisio, geeft, in lijn met eerdere CPB-rapportages, aan dat de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland een positief maatschappelijk saldo oplevert. Dit wordt hoofdzakelijk verklaard door reistijdwinsten. De negatieve effecten van geluidhinder wegen maatschappelijk-economisch gezien niet op tegen de (regionaal-)economische voordelen en bereikbaarheidsvoordelen. De negatieve effecten zijn beperkter bij verplaatsing van niet-mainportgebonden luchtverkeer naar andere luchthavens in minder intensief bewoonde gebieden, dan bij doorgroeien op Schiphol. De genoemde quick scan in het kader van het Aldersadvies, levert een onderbouwing op voor een focus op Lelystad en Eindhoven. In de kabinetsreactie op het Aldersadvies (oktober 2008) is toegezegd te komen met een nadere analyse naar de kosteneffectiviteit van het inzetten van regionale luchthavens. Daarbij heeft het kabinet aangegeven dat, bij de verdeling van de vluchten over de luchthavens van nationale betekenis, naar het gehele stelsel van luchthavens in Nederland wordt gekeken, dus ook naar de luchthavens Maastricht, Twente, Rotterdam en Groningen. Bovendien worden in de analyse ook buitenlandse luchthavens in beschouwing genomen. In dat kader is, voortbouwend op de quick scan KBA, een onderzoek uitgevoerd gericht op de volgende vraag: Wat is, gelet op de maatschappelijke kosten en baten, de meest kosteneffectieve manier om de 70.000 vliegtuigbewegingen op luchthavens van nationale betekenis te accommoderen? De analyse laat zien dat het accommoderen van de vluchten op Lelystad en Eindhoven het beste scoort van de in deze studie onderzochte alternatieven (Decisio 2009)."

**Bijlage 3: Toelichting vonnis RVB zaak**

## Samenvatting

De particuliere stichting RBV heeft in een civiele procedure tegen de staat de rechtbank een oordeel laten vellen over het afgelopen jaren gevoerde beleid ten aanzien van de ontwikkeling van Schiphol.

RBV is gedeeltelijk in het gelijk gesteld. In het vonnis wordt de vinger gelegd op een aantal fundamentele gebreken aan de door de Staat in het dossier gemaakte afweging van belangen. Ook wordt de Staat aangesproken op het ontbreken van effectieve rechtsbescherming voor omwonenden.

Het rijk beraadt zich momenteel over de vraag op welke wijze invulling aan het vonnis kan worden gegeven en ook over de vraag of al dan niet hoger beroep moet worden ingesteld.

## Inleiding

De (particuliere) stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder heeft de Staat der Nederlanden in een civiele procedure gedagvaard. Insteek van deze procedure is dat de Staat door disproportioneel veel mensen bloot te stellen aan ernstige hinder en slaapverstoring door luchtverkeer van en naar Schiphol, onrechtmatig zou handelen. Ook vindt RBV dat de Staat burgers geen praktische en effectieve rechtsbescherming biedt tegen ernstige geluidshinder en slaapverstoring als gevolg van het luchtverkeer van en naar Schiphol. RBV vorderde daarom ook dat de rechtbank de Staat beveelt om een einde te maken aan die onrechtmatige situatie, onder meer door het aantal vliegbewegingen van en naar Schiphol te reduceren en door praktische en effectieve rechtsbescherming te bieden.

Na een aantal tussenvonnissen en wijziging van eisen over en weer, is de Rechtbank Den Haag op 20 maart jl. tot een oordeel over de bodemprocedure gekomen. Op 20 maart 2024 heeft de rechtbank Den Haag vonnis gewezen.

## Vonnis rechtbank

De rechtbank komt tot het oordeel dat de Staat onrechtmatig handelt door niet de vereiste belangenafweging te maken tussen de belangen van hen die gebaat zijn bij

het luchtverkeer van en naar Schiphol en de belangen van hen die daarvan ernstige hinder en slaapverstoring ondervinden.

De rechtbank oordeelt dat de Staat onrechtmatig handelt door:

- het geldende wettelijk kader voor de geluidshinder rond Schiphol al bijna anderhalf decennium niet te handhaven en door het beleid dat sindsdien wel is gemaakt en uitgevoerd, te baseren op een onvolledig beeld van (de spreiding en ernst van) de geluidsoverlast.

De rechtbank oordeelt verder dat:

- door het ontbreken van adequate en daadwerkelijk gehandhaafde normen, het mensen die overlast ervaren door Schiphol al jarenlang ontbreekt aan effectieve rechtsbescherming.
- in de handelswijze van de Staat steeds de hubfunctie en de groei van Schiphol voorop stond; pas daarna werd gekeken hoe tegemoet kon worden gekomen aan de belangen van omwonenden en anderen. Hierbij werd niet beoordeeld of er voldoende recht werd gedaan aan deze belangen.

Gelet hierop, voldoet volgens de rechtbank de manier van belangenafweging niet aan de eisen die het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (EVRM) aan die belangenafweging stelt. Inmenging in de persoonlijke levenssfeer pas is toegestaan, zolang er sprake is van een wettelijke basis en een fair balance tussen de verschillende belangen. Volgens de rechtbank is hiervan in deze zaak geen sprake.

De rechtbank draagt de Staat op om binnen 12 maanden na betekening van het vonnis:

- de geldende wet- en regelgeving te handhaven. Hierbij is voor de rechtbank het LVB 2008 het uitgangspunt. De rechtbank ziet geen noodzaak om voor het stoppen met anticiperend handhaven ten aanzien van het LVB 2008 de balanced approach-procedure te doorlopen.
- een vorm van praktische en effectieve rechtsbescherming in het leven te roepen die toegankelijk is voor alle (individuele) ernstig gehinderden en slaapverstoorden – dus ook voor hen die buiten de huidige vastgestelde geluidscontouren wonen.

De rechtbank wijst de onderdelen van de vordering af die betrekking hebben op de WHO-richtlijnen, en de stelling dat in strijd wordt gehandeld met de gelijkwaardigheidscriteria en de (niet-equivalente) akoestische hinderfactoren. Ook

wijst de rechtbank het gevorderde gebod tot het treffen van specifieke maatregelen af, waaronder het verlagen van het aantal vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol en het vaststellen van maxima voor individuele geluidsbelasting. De rechter legt de Staat geen dwangsom op.

Het vonnis is uitvoerbaar bij voorraad verklaard, oftewel treedt per direct in werking.

**Appreciatie vonnis door ministerie van IenW**

Het ministerie is de strekking van het vonnis van de rechtbank helder: er moet meer aandacht komen voor omwonenden. Er wordt een duidelijk signaal afgegeven dat de belangen van omwonenden in het verleden onvoldoende zijn meegewogen bij besluitvorming rondom Schiphol. Tegelijk wordt het vonnis beschouwd als een ondersteuning voor het met het Hoofdlijnenbesluit ingezette beleid. In de kern heeft dat besluit het rijksbeleid gericht op het herstellen van de rechtspositie van omwonenden, het terugdringen van de geluidshinder en het verminderen van de negatieve effecten van het vliegverkeer. Individuele rechtsbescherming maakt hiervan onderdeel uit.

Het invulling geven aan het vonnis stelt het ministerie op drie verschillende vlakken voor inhoudelijke dilemma's en uitzoekpunten, te weten: timing, (inter)nationale context en inhoud. Op dit moment is het ministerie aan het bezien wat er maakbaar is in 12 maanden en in welke mate dat invulling geeft aan het vonnis.

**Vervolgstappen en proces**

Gelet op de hiervoor beschreven dilemma's en uitzoekpunten kan op dit moment nog niet exact worden aangegeven hoe het kabinet uitvoering zal geven aan het vonnis. Daarvoor moeten eerst nog een aantal zaken worden uitgezocht en op onderdelen ook een ingewikkelde afweging worden gemaakt. Het ministerie van IenW overweegt wel sterk om in hoger beroep gaat vanwege de zorgen om massaclaims vanuit de samenleving. De termijn die daarvoor staat is 3 maanden. Het kabinet streeft ernaar om de Tweede Kamer al eerder duidelijkheid te geven over het vervolgpad. De voorlopige verwachting is dat het mogelijk is om de Kamer na het meireces daar nader over te informeren.

**BRS en uitspraak**

Voorop gesteld: de BRS is geen partij in dit geschil. Maar zodra het komt tot inhoudelijk invulling geven aan (onderdelen van) het vonnis, zal de interbestuurlijke samenwerking om de hoek komen kijken. Daarbij werken het ministerie en de BRS ieder vanuit een eigen rol, bevoegdheden en verantwoordelijkheden aan maatschappelijke opgaven. Daarbij is het ministerie verantwoordelijk voor de luchtvaartwetgeving en het luchtvaartbeleid en daarmee voor de afweging en borging van publieke belangen zoals omschreven in de Luchtvaartnota: (vlieg)veiligheid, bereikbaarheid en connectiviteit, leefbaarheid en duurzaamheid.

De in de BRS verenigde decentrale overheden geven invulling aan verschillende maatschappelijke opgaven zoals wonen, bereikbaarheid, energietransitie en natuur. De uitwerking van het vonnis zal hieraan raken. Met het oog hierop wordt de BRS wekelijks vanuit het ministerie geïnformeerd over de vorderingen bij de zoektocht naar het vervolgpad.

.

# BRS standpunten en Uitvoeringsagenda LVN

Versie 14 juni 2022

## Inleiding

De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) is het samenwerkingsverband van 56 gemeenten en 4 provincies in de Schipholregio. Het doel van de BRS is om de belangen van de regio te behartigen als het gaat om de ontwikkeling van de luchtvaart en luchthaven in relatie tot de omgeving.

### *Leeswijzer*

In dit document relateren we de standpunten van de BRS aan de actiepunten uit het Uitvoeringsprogramma van de Luchtvaartnota (LVN). Eerst leest u over het thema 'duurzame connectiviteit' en daarna het thema 'gezonde en aantrekkelijke leefomgeving'. Bij beide thema's staan ook de actiepunten die over dit thema in het Uitvoeringsprogramma van de LVN staan vermeld. Vervolgens verduidelijken we standpunten van de BRS op deze actiepunten.

### *Balans*

Gemeenten en provincies werken aan uiteenlopende maatschappelijke opgaven, op onder andere het terrein van wonen, werken, bereikbaarheid, energietransitie, natuur en gezonde leefomgeving. Luchtvaart speelt hierbinnen een nadrukkelijke rol. Economisch is de luchthaven van belang, tegelijkertijd heeft het vliegverkeer in de Schipholregio een grote impact op de leefomgeving. Het vinden van een goede balans hiertussen vraagt om interbestuurlijke afstemming tussen de diverse opgaven waar Rijk en regio samen in het gebied aan werken. De BRS streeft daarin naar een balans tussen duurzame connectiviteit én een gezonde leefomgeving. Dat zijn dan ook de twee thema's waar de inzet van de BRS zich op richt.

### *Luchtvaartnota*

Het Rijk is bevoegd gezag voor de luchthaven. Eind 2020 (november) bood de Minister van IenW de Luchtvaartnota 2020-2050 aan de Kamer aan. De Uitvoeringsagenda van de Luchtvaartnota geeft aan welke acties het Rijk de komende jaren, in samenwerking met diverse stakeholders, onderneemt om invulling te geven aan de koers van de Luchtvaartnota. De Luchtvaartnota (hierna: LVN) bestaat uit vier publieke belangen (Veilige luchtvaart, Nederland goed verbonden, een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving, duurzame luchtvaart). De uitvoeringsagenda behandelt deze thema's, plus twee aanvullende thema's (integrale mobiliteitsbenadering en capaciteit, bestuur en samenwerking).

### *Duurzame connectiviteit en gezonde leefomgeving*

Vanuit onze regionale bevoegdheden en onze rol om samen met het Rijk aan de opgaven te werken, dragen wij graag bij aan de Uitvoeringsagenda Luchtvaartnota 2020 – 2050. Onze focus ligt daarbinnen op de thema's duurzame connectiviteit en gezonde leefomgeving. In dit document dragen wij de bouwstenen aan voor deze thema's: onze standpunten over diverse onderwerpen rond Schiphol en luchtvaart. De basis hiervan is de BRS inzet (zie in de bijlage en zie ook onze zienswijzen op diverse beleidsvoornemens) met ruimte voor voortschrijdend inzicht.

# 1. Duurzame Connectiviteit

Internationaal goed bereikbaar zijn is belangrijk voor onze economie en inwoners. Maar, hoe kan dat zo duurzaam mogelijk? De BRS vraagt het Rijk om daarbij te kijken naar de verschillende transportmogelijkheden en de rol die de andere Nederlandse luchthavens hierin kunnen vervullen. Welke mogelijkheden bieden de nieuwe technologische ontwikkelingen?

Het hubmodel is een instrument, hierdoor bereikt Schiphol een groot netwerk. De BRS pleit ervoor om niet uit te gaan van het bestaande, maar te kijken hoe we de gewenste duurzame connectiviteit in Nederland integraal kunnen vormgeven. Door verschillende ontwikkelingen (Covid, stikstof, Oekraïne) is er momentum om breder naar Schiphol te kijken als een multimodaal knooppunt. Daarbij staat vanuit de regio niet alleen het belang van Schiphol en haar netwerk als uitgangspunt voorop, maar de connectiviteitsbehoefte ten behoeve van de brede welvaart in de Schipholregio en de regionale economie en breder in Nederland. Schiphol is ondersteunend hieraan, waarbij ook andere luchthavens en andere modaliteiten (substitutie) beter benut kunnen worden.

De BRS ziet de ambities uit de 'Green Deal' als een grote kans. Een kans om als Rijk en regio samen een goede slag te maken richting een gezonde leefomgeving. En, dat is meer dan alleen bijvangst van $CO_2$-reductie.

**Actiepunten uit de Uitvoeringsagenda Luchtvaartnota 2020-2050:**

- Ontwikkelen van een beleidskader netwerkkwaliteit:
- De mobiliteitsbehoefte van diverse gebruikersgroepen voor de lange termijn in beeld brengen.
- Inzet op aanpassing van EU-kaders om de nationale beleidsruimte en sturingsmogelijkheden op netwerkwerkkwaliteit te vergroten.
- Meer regie voeren door in te zetten op een systeem benadering waarbij regionale luchthavens en Schiphol intensiever kunnen samenwerken en hun kennis kunnen delen, ook op het gebied van duurzaamheid.
- Het luchtruim herindelen.
- Samen met de general aviation-sector beleidsontwikkelingen bepalen.
- Afwegen van de capaciteit van luchtvaart en luchthavens in relatie tot andere sectoren en (gebieds)opgaven (zoals woningbouw, bereikbaarheid en natuur).
- Optimaal benutten van het banenstelsel van Schiphol en besluit nemen over grondreservering van de parallelle kaagbaan.
- Vervoer over weg en spoor op korte afstanden aantrekkelijker maken door het internationaal vervoer over het spoor en de weg op korte afstanden te stimuleren als alternatief voor luchtvaart.

### *Autonome ontwikkelingen*

Er is in de luchtvaartsector voortdurend sprake van autonome ontwikkelingen:

- Diverse crises volgen elkaar op; dit heeft onherroepelijk effect op de luchtvaartsector;
- Opkomst nieuwe Hubs als Istanbul en Qatar;
- Longhaul narrow bodies en lange afstanden met kleinere vliegtuigen;
- Kerosineprijs (ETS, CO2 taks, schommelingen olieprijs);
- Verduurzaming / geen emissies (naast $CO_2$ zijn voor het klimaat de methaanuitstoot en de contrails hierin belangrijk).

Dit roept de volgende vragen op: Welke invloed hebben deze ontwikkelingen op de gewenste en gevraagde duurzame connectiviteit? En op welke manier kunnen we die connectiviteit op Schiphol het beste vormgeven?

### *Standpunten BRS*

1. Gebruik de in de LVN aangekondigde "integrale mobiliteitsbenadering" als onderlegger voor de keuzes die het kabinet wil maken ten aanzien van luchtvaart.
2. Werk alternatieven voor luchtvaart uit om de behoefte aan internationale verbinding vorm te geven.
3. Streef naar één luchthavensysteem.
4. Sturingsinstrumentarium.

### *1. Integrale mobiliteitsbenadering*

Werk een multimodale mobiliteitsbenadering uit over de wijze waarop de Nederlandse behoefte aan internationale connectiviteit moet worden vormgegeven.
Connectiviteit draagt bij aan welvaart en welzijn, maar is geen doel op zich. Er moet worden uitgegaan van een behoefte, niet zo zeer in aantallen, maar op verbindingen. Daarbij moeten we ons afvragen hoeveel van die behoefte we willen en kunnen accommoderen.

### *2. Multimodaliteit*

Schiphol is een multimodale hub. Dat biedt kansen. Bij het uitgaan van de hierboven genoemde behoefte aan connectiviteit moet ook gekeken worden naar de modaliteitenmix die daarbij past. Hierbij spelen aspecten van duurzaamheid, maar ook tijd en (investerings-)kosten. Het doortrekken van de Noord-/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp kan ruimte maken voor internationaal treinverkeer, dat korte afstandsvluchten kan vervangen; treinverkeer is een alternatief voor de korte afstandsvlucht en niet een toevoeging.

### *3. Eén luchthavensysteem*

Schaarste op Schiphol vraagt om meer samenhang tussen de verschillende nationale luchthavens. De BRS ziet graag één luchthavensysteem van alle luchthavens in Nederland. Bezie alle luchthavens en welke rol ze kunnen vervullen in het geheel. Kijk hierbij ook naar de toekomstige ontwikkeling van fijnmazige point to point verbindingen, doordat kleinere vliegtuigen langere afstanden kunnen vliegen en het elektrisch vliegen in de toekomst zal toenemen.

### *4. Sturingsinstrumentarium*

Het belang van Schiphol is gelegen in internationale connectiviteit. Bij selectieve ontwikkeling moet er voorrang zijn voor vluchten met de grootste waarde voor de kwaliteit van het bestemmingennetwerk en daarmee de Nederlandse economie. Gebruik Schiphol selectief; ten behoeve van de economie en niet ten behoeve van bestemmingen die daar niets aan bijdragen. Een effectief sturingssysteem op selectiviteit past hierbij. Zo kan ten behoeve van selectiviteit schuifruimte gecreëerd worden via andere luchthavens en andere modaliteiten (treinen en, wellicht in de toekomst, elektrisch vliegen.) Bezie ook hoe netwerkkwaliteit kan worden ingezet als aanjager voor nieuwe keuzen en voor innovaties. Zoek bijvoorbeeld permanent nieuwe routes en verbindingen en ontwikkelingen die de netwerkkwaliteit optimaliseren; ken daarin je partners en maak strategische afspraken.
Creëer een instrumentarium waarmee kan worden gestuurd op het behoud van slots voor vrachtvluchten.

***Kansen***

Kijk binnen 'Fit for 55' en de Europese Green Deal waar je als Nederland het verschil kunt maken. Op het gebied van transportbrandstoffen heeft Nederland een leidende positie in de wereld. Bezie waar en hoe deze leidende positie versterkt kan worden in de transitie

naar verduurzaming van transportbrandstoffen, zowel ten aanzien van luchtvaart, als breder. Betrek hierin de hoogwaardige technologische clusters die in Nederland sterk vertegenwoordigd zijn. Verken of het voor Schiphol een unique selling point kan worden in de toekomst, als Nederland zijn leidende positie verstevigt en etaleert.

## 2. Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving



*(Bron: Schema uit de Uitvoeringsagenda LVN)*

In de omgeving van luchthavens is het borgen van de kwaliteit van de leefomgeving belangrijk voor de gezondheid en leefkwaliteit van mensen en natuur. Om de impact van de luchtvaart op de leefomgeving te beperken vraagt de BRS het Rijk om heldere normen. Normen die er nu voor luchtvaart nog niet zijn, waar wel gelden voor onder meer weg-, rail en industrielawaai. Deze verbeterslag moet verder gaan dan alleen afspraken over geluidhinder. De BRS wil eenduidige regels voor alle uitstoot die een impact heeft op de gezondheid, het milieu en het klimaat.
Schiphol moet voldoen aan verschillende normen en de meeste beperkende bepaalt daarmee de capaciteit, zoals maximaal 500.000, voldoen aan NNHS functionaliteit tav geluidhinder, natuurvergunning, stikstof uitstoot, etc.

Verder is het goed om een gezamenlijke definitie te bepalen van de term gezonde leefomgeving in relatie tot luchtvaart. Deze definitie zorg voor een gezamenlijke basis voor gesprekken over de thema's uit de Uitvoeringsagenda. Het RIVM stelt dat een gezonde leefomgeving een leefomgeving is die als prettig wordt ervaren, die uitnodigt tot gezond gedrag en waar de druk op de gezondheid zo laag mogelijk is. De BRS ziet een gezonde leefomgeving (in relatie tot luchtvaart) als een omgeving:

- die bijdraagt aan de gezondheid van onze inwoners;
- waar de bedreigingen (van de luchtvaart) op de gezondheid zijn erkend en gelimiteerd;
- waarvoor de gezondheidsbescherming genormeerd is;
- waar afwijkingen van normen worden opgevangen of gecompenseerd;

- waar mensen een eigen keuze hebben (bijvoorbeeld relatieve stilte kunnen opzoeken, of een eigen afweging kunnen maken over eigen gedrag en de ruimte waarin je kunt zijn).

## Verminderen geluidshinder

**Actiepunten uit de Uitvoeringsagenda Luchtvaartnota 2020-2050:**
- Het aantal nachtvluchten verminderen.
- 'Actieprogramma luchthavens geluidshinder verminderen' uitwerken.
- Het beleidsproject Vliegtuiggeluid starten.
- Programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid.
- Omgevingsfonds (Schiphol) uitwerken.

### *Standpunten BRS*

1. Zorg ook bij luchtvaart voor helderheid over welke mate van belasting en hinder voor individuele omwonenden acceptabel is.
2. Stap af van de Salderingsbenadering als leidend principe, maak individuele normen zodat mensen weten waar ze aan toe zijn.
3. Minder hinder voor iedereen (in meer of mindere mate) moet als leidend sturingsprincipe worden gebruikt bij verdere ontwikkeling van de luchthaven.
4. Ontwikkel een nieuwe systematiek voor geluidshinder en maak dit model onderdeel van het op te stellen groeiverdienmodel.
5. Zorg voor meer rust in de nacht, zonder de zwaarbelaste gebieden overdag nog meer te belasten.
6. Rond de isolatieronde voor dit LVB af voordat een besluit wordt genomen over de verdere ontwikkeling van Schiphol.
7. Reserveer voldoende middelen in het Omgevingsfonds voor het borgen van de kwaliteit van de leefomgeving en van de vitaliteit in gebieden waar ook met innovatieve technieken onvoldoende beperking van hinder kan worden bereikt.
8. Verschuif de focus van minder hinder naar een gezonde leefomgeving: er moet aandacht zijn voor het verminderen van negatieve effecten van luchtvaart op mens, milieu en natuur.

#### 1. *Ook helderheid voor luchtvaart*

Om mensen te beschermen tegen blootstelling aan geluid zijn er regels en normen. Voor weg-, spoor- en industrielawaai gelden er normen voor (individuele) woningen. Mensen weten daardoor waar ze aan toe zijn. Voor luchtvaart heeft de wetgever een andere systematiek gekozen. Hier gelden grenzen aan het totale aantal woningen dat per saldo een bepaalde geluidbelasting mag hebben. Mensen hebben daarmee geen zekerheid over het maximale geluid waaraan ze blootgesteld kunnen worden. Dit moet wat de BRS betreft anders. De BRS pleit voor helderheid over welke mate van belasting en hinder de minister voor individuele omwonenden acceptabel vindt – een objectieve norm zoals die ook voor andere sectoren geldt - hoort daarbij, evenals helderheid over welke compensatie benadeelden (inwoners, grondeigenaren, ontwikkelaars) mogen verwachten.

#### 2. *Gemiddeld minder hinder is onvoldoende*

Binnen het huidige kader wordt de 'per saldo benadering' gehanteerd. In de praktijk betekent dit vaak verplaatsing van hinder van het ene naar het andere gebied, het zogenaamde waterbedeffect. Dit zien we ook bij verschuiving van routes, bijvoorbeeld via de Luchtruimherziening. Hierdoor zullen de contouren van de luchtvaart op andere locaties komen te liggen en ontstaat een verschuiving van hinder. De BRS wijst er al langer op dat de ligging van de beperkingengebieden nu al niet correspondeert met de actuele operatie. Én dat het door de 'per saldo benadering' van de beoordeling van de

impact op de omgeving ontbreekt aan een adequate bescherming van de individuele burger. Voor de toekomst wil de BRS dan ook af van de salderingsbenadering. Sterker nog, er zijn gebieden waarvoor al jaren substantieel hindervermindering is toegezegd. Om het vertrouwen te herwinnen moet dat worden opgelost voordat over groei kan worden gesproken. Het is belangrijk om een uitgebreidere visie op het oplossen van hinder te maken. In deze visie wordt niet alleen ingezet op bronmaatregelen, zoals schonere en stillere vliegtuigen, maar ook op maatregelen bij de ontvanger of in het tussenliggende gebied. Ook opgedane kennis over hinderbeleving moet worden betrokken bij het verminderen van hinder.

### 3. *Minder hinder voor iedereen*

De BRS pleit ervoor dat 'Minder hinder voor iedereen' als leidend sturingsprincipe wordt gebruikt bij verdere ontwikkeling van de luchthaven. Hinder moet overal (in meer of mindere mate) omlaag. Daarbij wil de BRS extra aandacht voor de nu al overbelaste gebieden, zoals de Zuidoosthoek, waar de groei van de afgelopen jaren onevenredig is neergeslagen. De stelling 'Minder hinder voor iedereen' vindt oorsprong in het groeiverdienmodel. Bij het uitvoeren van de eerdere afspraken zoals het volgen van het Nieuwe Normen- en Handhavingsstelsel (NNHS), kan een verschuiving van hinder voorkomen. Maatregelen die de overbelaste gebieden ontzien en eventueel tot verschuiving naar minder belaste gebieden leiden, moeten niet worden tegengehouden wegens dit principe, als dit tot een meer evenredige verdeling van hinder leidt. Tegelijkertijd moet er voor die gebieden waar de hinder heen wordt verschoven ook andere maatregelen worden getroffen in het minderhinder maatregelenpakket.

### 4. *Ontwikkel een nieuwe systematiek voor geluidhinder*

Voor effectief minder (beleefde) hinder moet de rekensystematiek anders. Naast het huidige (voorgeschreven) jaargemiddelde moet ook worden gekeken naar andere aspecten, zoals het aantal rustmomenten, de hoogte van de piekbelasting, het tijdstip op de dag, etc. De BRS wil dat de nieuwe systematiek voor het bepalen van de geluidhinder onderdeel wordt van het groeiverdienmodel dat wordt opgesteld. Daarbij geldt dat de dosis-effectrelaties niet meer actueel zijn (van voor de Polderbaan). Deze worden in 2022 geactualiseerd. Rond de zomer worden de eerste resultaten verwacht.

### 5. *Zorg voor meer rust in de nacht*

De BRS wil meer rust in de nacht. Hiervoor is onderzoek naar de mogelijke maatregelen/instrumenten nodig. Vermindering van het aantal nachtvluchten lost het probleem van slaapverstoring namelijk niet op. Bij het zorgen voor meer rust in de nacht moet bovendien rekening worden gehouden met de randen van de nacht. Ook moeten nachtvluchten niet worden verschoven naar de secundaire banen overdag.

### 6. *Bij LVB1 hoort ook een nieuwe isolatieronde*

De operatie in het NNHS zorgt voor verschuiving van de contouren. Als er gebieden zijn die nu alsnog binnen de contouren gaan vallen is isolatie op zijn plaats (zorgplicht). Aanvullend daarop is er ook veel verouderde isolatie. Ook daar vraagt de BRS, vanuit de zorgplicht van het Rijk, aandacht voor. De isolatieronde voor dit LVB moet zijn afgerond voordat de Minister een besluit neemt over verdere ontwikkeling van Schiphol.

### 7. *Reserveer voldoende middelen in het Omgevingsfonds*

De BRS vraagt maximale inzet op het creëren, faciliteren en investeren in onderzoek naar innovatie die de kwaliteit van de leefomgeving kan verbeteren, zoals geluidadaptief bouwen. Voor die gebieden waar ook met innovatieve technieken onvoldoende beperking van hinder kan worden bereikt, moet de kwaliteit van de leefomgeving en de vitaliteit van kernen op andere wijze worden geborgd. Wij vragen de minister om hiervoor voldoende middelen te reserveren in het Omgevingsfonds.

### 8. Verschuif de focus van minder hinder naar een gezonde leefomgeving

De impact van Schiphol op de omgeving is breder dan alleen geluidbelasting. Het gaat onder andere ook om (ultra)fijnstof, stikstof, geur, C02 en externe veiligheid. Ten aanzien van de streefwaarden roepen wij u op om hinderreductie niet alleen te koppelen aan geluid, maar naar hinder in de volle breedte te kijken en ook andere emissies hierin af te wegen. Het gaat immers om een gezonde leefomgeving.

#### Recente inzichten

Vanuit een steeds meer aspecten omvattende uitleg van het begrip "gezondheid" vindt in beleid en regelgeving het begrip "gezonde leefomgeving" ingang. De context waarin dit begrip opduikt, is veelal die waarin de overheid zorg heeft te dragen voor gezondheidsbescherming en -bevordering in een leefomgeving. Die leefomgeving moeten bewoners als prettig ervaren, het moet een omgeving zijn waar gezonde keuzes gemakkelijk en logisch zijn, en een omgeving waar negatieve invloed op gezondheid zo klein mogelijk is (Kernwaarden gezonde leefomgeving, GGD GHOR Nederland, 2021).

Het bewerkstelligen van een omgeving die aan deze kwaliteitseisen voldoet, vereist samenspel tussen de autoriteiten die invloed hebben op de kernwaarden die de kwaliteit van die leefomgeving bepalen. De luchtvaartproblematiek werkt op een aantal van deze kernwaarden door. De standpunten van de BRS met betrekking tot onder meer integraliteit, wederkerigheid en normering moeten in deze bredere context worden bezien. In het verlengde hiervan is het Rijk verzocht de tabellen met grenswaarden en met criteria voor gelijkwaardige bescherming in het LVB te actualiseren volgens de laatste inzichten.

In deze bredere context bezien, heeft ook veiligheid een relatie met gezondheid, zowel in relatie tot veilig (operationeel) gebruik van de luchthaven als zodanig, als in relatie tot de leefomgeving die binnen de invloedsfeer van het lucht- en grondverkeer van en naar de luchthaven ligt. Denk hierbij aan gezondheidsvereisten aan passagiers, operationele aanpassingen, veiligheid aan toegangswegen en spoor, zorg voor openbare veiligheid en externe veiligheid, enz.

Er past bij al deze actiepunten een relativerende opmerking. Een gezonde inrichting van de leefomgeving, onder meer door normering van geluid, zal zonder meer bijdragen aan gezondheidsbescherming en -bevordering. Echter, de relatie tussen de geluidblootstelling en de ervaren hinder is niet 1 op 1. De hinderbeleving van luchtvaartgeluid zal daardoor niet evenredig met veranderingen op het vlak van geluidblootstelling meebewegen. Onderzoek laat zien dat naast akoestische, ook tal van niet akoestische factoren op hinderbeleving inwerken (bron: RIVM Briefrapport 2019-0096).

Tot slot: op verzoek van de Europese Unie is de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) in 2018 met een aanscherping gekomen van de advies- en streefwaarden voor geluid in een eerder rapport uit 1999. In dit nieuwe rapport waarschuwt de WHO dat te veel omgevingsgeluid kan leiden tot chronische stress, hart- en vaatziekten, diabetes en psychische aandoeningen. Deze advies- en streefwaarden hebben geen rechtstreekse doorwerking naar Nederlandse regelgeving en beleid. Het is aan het Rijk om bij het inrichten van de normering het WHO-advies te overwegen en dienaangaande afwegingen te maken.

# Luchtkwaliteit

**Actiepunten uit de Uitvoeringsagenda Luchtvaartnota 2020-2050:**

- Uitkomsten onderzoeksprogramma naar gezondheidseffecten van ultrafijnstof luchtvaart door RIVM en advies van de Gezondheidsraad over ultrafijnstof in het algemeen beleidsmatig vertalen.
- Actieprogramma luchthavens starten om de uitstoot van ultrafijnstof en stikstofoxiden te verminderen.
- Actieprogramma stikstofemissiereductie luchtvaart uitvoeren.

## *Standpunten BRS*

1. Maak een bewuste afweging tussen het gezondheidsbelang en de luchtkwaliteit en houdt daarbij de lange termijn doelstellingen in stand.
2. Zorg voor een integrale afweging in de besluitvorming over afzonderlijke dossiers als het gaat om stikstof, (ultra)fijnstof, geluidsoverlast en woningbouw.
3. De BRS wil eenduidige regels voor alle uitstoot die een impact heeft op de gezondheid, het milieu en het klimaat.
4. Neem stikstof mee als ontwerpcriterium voor de Luchtruimherziening.
5. Weeg in de verduurzaming de effecten van alle emissies mee.
6. Neem luchtvaart op in het Schone Lucht Akkoord (SLA).

### *1. Bewuste afweging tussen minder hinder en luchtkwaliteit*

Maatregelen zijn niet altijd goed voor én minder hinder (gezondheidsbelang) én betere luchtkwaliteit (gezondheidsbelang en milieubelang). De afweging tussen deze belangen moet bewust worden gemaakt. Bovendien mogen afwegingen voor de korte termijn voor de lange termijn niet in de weg zitten. Wij pleiten voor 'en-en', waarbij doelstellingen voor de lange termijn blijven staan én er ook aandacht is voor maatregelen op korte termijn.

### *2. Integrale afweging en oog voor onderlinge samenhang*

Rond de luchthaven zijn er diverse uitdagingen op het gebied van stikstof, (ultra)fijnstof, geluidsoverlast en woningbouw. Op dit moment wordt daar nog veel te sectoraal naar gekeken. Dat doet geen recht aan die complexe opgave; de puzzelstukjes passen niet meer. De BRS heeft het Rijk gevraagd naar een integrale afweging en naar onderlinge samenhang te blijven kijken in de besluitvorming over de afzonderlijke dossiers.
De BRS is in afwachting van de publicatie van RIVM het onderzoek naar gezondheidseffecten van langdurige blootstelling aan ultrafijn stof rondom Schiphol en de eindrapportage van het totale onderzoeksprogramma. Deze zal naar verwachting voor het einde van het tweede kwartaal van 2022 gereed zijn.

### *3. Eenduidige regels voor alle uitstoot*

Het Rijk (en dus ook de BRS) zijn in afwachting van diverse onderzoeken van het RIVM en de GGD'en. Daar zal besluitvorming op volgen. De publicatie van het onderzoek naar gezondheidseffecten van langdurige blootstelling aan ultrafijn stof rondom Schiphol en de eindrapportage van het totale onderzoeksprogramma zal naar verwachting voor het einde van het tweede kwartaal van 2022 gereed zijn. De BRS wil eenduidige regels voor alle uitstoot die een impact heeft op de gezondheid, het milieu en het klimaat.

### *4. Stikstof als ontwerpcriterium*

In antwoord op het advies van het Adviescollege stikstofproblematiek heeft het kabinet besloten dat de luchtvaartsector – net als andere sectoren – moet bijdragen aan de reductie van de stikstofemissie. Dat omvat drie sporen: een sector brede aanpak gericht op stapsgewijze emissiereductie in een actieprogramma, een internationale agenda en een project-specifieke aanpak conform geldende wetgeving. De knoppen in de

Luchtruimherziening bieden mogelijkheden om de stikstofdepositie te reduceren. De BRS is dan ook van mening dat stikstof als ontwerpcriterium moet worden meegenomen.

### *5. Weeg de effecten op alle emissies actief mee*

Met name emissies van fijnstof, ultrafijnstof en stikstof zijn van invloed op de lokale luchtkwaliteit rond luchthavens. Als BRS zien wij voor $CO_2$ een directe koppeling met de opdracht uit de Green Deal richting zero emissies in 2050. Het is niet zo dat sturing op $CO_2$ automatisch een reductie op andere emissies meebrengt. Dat vraagt om in de verduurzaming de effecten op alles emissies actief mee te wegen.

- Wat zijn de bandbreedtes die voor luchtvaart worden meegegeven op het mengpaneel van de omgevingsverordening? In de systematiek van de Omgevingswet zijn er grenswaarden en standaardwaarden ten aanzien van alle emissies. Wat is de basisleefkwaliteit die je nastreeft en welke invloed mag de luchtvaart daar op hebben. Voor de basisleefkwaliteit is het mengpaneel bedacht, maar daar heeft de luchtvaart geen plek in. Voor luchtvaart zijn geen bandbreedtes meegegeven.
- Regelmatige revisie op grond van nieuwe inzichten en best beschikbare technieken (net als bij industrie).

### *6. Neem luchtvaart op in het Schone Lucht Akkoord (SLA).*

In het SLA wordt integraal gestuurd op de lokale luchtkwaliteit, maar luchtvaart zit hier niet bij, terwijl dit ook sterk de luchtkwaliteit raakt. Dit is ook een toezegging die de minister aan de Kamer heeft gedaan. Het gaat over de luchtkwaliteit in de Schipholregio en wat is de bijdrage van de luchtvaart daaraan.

## Recente inzichten

Op 15 september 2021 presenteerde de Gezondheidsraad haar rapport met adviezen over ultrafijnstof. Aanleiding voor nader onderzoek waren aanwijzingen dat langdurige blootstelling aan ultrafijnstof een negatieve invloed kan hebben op de gezondheid. Met name op de luchtwegen, hart en bloedvaten en de ontwikkeling en groei van de foetus. Op basis van dat onderzoek doet de Gezondheidsraad aanbevelingen om de uitstoot in de buurt van bronnen zoals weg- en vliegverkeer en industrie te beperken, bijvoorbeeld door minder gebruik te maken van vliegtuigbrandstof met een hoog zwavelgehalte. Ook het verminderen van het aantal vliegbewegingen levert een positieve bijdrage.

In de op 22 september 2021 door de WHO uitgebrachte richtlijn met advieswaarden voor luchtverontreiniging maakt ultrafijnstof deel uit van een breder palet stoffen waarvan de waarden flink omlaag moeten om schadelijke gezondheidseffecten en sterfte bij mensen te voorkomen.

Beide rapporten hebben geen rechtstreekse doorwerking naar regelgeving en beleid. Het is aan het Rijk om bij het inrichten van de normering deze rapporten te overwegen en dienaangaande afwegingen te maken.

# Ruimtelijke ontwikkeling

**Actiepunten uit de Uitvoeringsagenda Luchtvaartnota 2020-2050:**
- De verruiming van mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen en proefprojecten rond Schiphol verkennen.

### *Standpunten BRS*

1. De BRS wil dat het ministerie oog heeft voor andere vraagstukken die ook spelen, zoals de woningbouwopgave en de energietransitie, die ook ruimte nodig hebben;
2. Luchtvaart moet over naar de systematiek van de Omgevingswet: grenswaarden en standaardwaarden, individuele normen voor woningen en wederkerigheid in de systematiek;
3. Leg de contouren behorend bij de LVB vast in het LIB, tegelijk met het juridisch borgen van het NNHS in het LVB;
4. Beoordeel of het LIB nog nodig is met de komst van de Omgevingswet;
5. Schrap de verzwaarde formule cumulatie geluid.

### *1. Oog voor vraagstukken die ook ruimte nodig hebben*

In de Verstedelijkingsstrategie is de balans tussen Schiphol en de omgeving als een van de belangrijkste schuurpunten opgenomen. Dit gaat enerzijds over de claim die Schiphol legt op de ruimte en anderzijds over de noodzaak voor een gezonde leefomgeving en ruimte voor planologische ontwikkelingen. De BRS wil dat het ministerie oog heeft voor andere vraagstukken die ook spelen, zoals de woningbouwopgave en de energietransitie, die ook ruimte nodig hebben. Voor dit vraagstuk is interbestuurlijke afstemming tussen Rijk en Regio noodzakelijk. Verder roept de BRS het ministerie op om de ruimtelijke reservering van een Parallelle Kaagbaan niet nodeloos overeind te houden, het onderzoek zo snel mogelijk af te ronden en een besluit te nemen. Ook is het belangrijk de quick wins voor de ruimtelijke ontwikkeling zo snel mogelijk te effectueren. En, de uitkomsten uit het project fieldlab Haarlemmermeer willen we graag uitbreiden en toetsen in pilots.

### *2. Luchtvaart over naar de systematiek van de Omgevingswet*

Luchtvaart moet over naar de systematiek van de Omgevingswet, met individuele normen voor woningen. En voor de luchtvaart moeten dezelfde normen gelden als voor de ruimtelijke ordening, waardoor er een éénduidige en wederkerige systematiek is tussen bron en ontvanger.
Door wijzigingen in de lucht verandert immers ook de situatie op de grond: contouren kunnen anders komen te liggen en de geluidbelasting kan lokaal veranderen. Het moet helder zijn wat de impact is op het woon- en leefklimaat op die betreffende locaties en wat dat betekent voor de (voorgenomen) ontwikkelingen en publieke opgaven op de grond: leefbaarheid, verstedelijking, mobiliteit, natuur, energietransitie, klimaatadaptatie, et cetera. Landzijdige publieke belangen dienen meegenomen te worden als gelijkwaardig ontwerpcriterium (naast veiligheid en capaciteit). De afweging dient gemaakt te worden samen met de omgevingspartijen.

### *3. Leg contouren vast in LIB*

Bij een LVB hoort een LIB. Leg de bijbehorende contouren vast in het LIB, tegelijk met het juridisch borgen van het NNHS in het LVB. Uit het MER blijkt dat de contouren in het huidige LIB niet meer kloppen en dat er overal verschuivingen zijn. Zo is de ligging van de LIB-3 niet meer conform de huidige operatie, is de huidige LIB-4 contour fors groter dan op grond van het maximale scenario in het MER berekend is, en ligt LIB-5 soms ver buiten de 48 Lden contour. De verkeerde gebieden worden dus beschermd en beperkt!

### *4. Beoordeel relatie tussen LIB en Omgevingswet*

De BRS vraagt zich af waarom het Rijk aparte regels oplegt in het LIB, terwijl de Omgevingswet feitelijk al begrenst. Immers, in de Omgevingswet moet per locatie worden bekeken welke elementen een rol spelen, waaronder ook luchtvaart. Wij zullen te

allen tijde een afweging moeten maken of er sprake is van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving. Dat gaat veel verder dan het toetsen aan een contour uit het LIB.

### *5. Schrap de verzwaarde formule cumulatie geluid*

De verzwaarde formule cumulatie geluid moet worden geschrapt. De verzwaring is alleen nodig omdat het Rijk nog werkt met verouderde dosis-effectrelaties. Die worden nu geactualiseerd. Kijk op basis van die relaties wat de effecten voor de ruimtelijke ontwikkeling zijn en of de formule daarop nog aanpassing vraagt. Anders krijg je verzwaring op verzwaring. Dat zet de woningbouw in de hele Schipholregio, ver buiten de beperkingencontouren van het LIB, onnodig onder druk, terwijl aan de oorzaken niet wordt getornd.

# Aanvullende acties

**Actiepunten uit de Uitvoeringsagenda Luchtvaartnota 2020-2050:**

- Groeiverdienmodel uitwerken voor Schiphol en luchthavens van nationale betekenis en voorwaarden vastleggen voor geluids- en stoffenemissies in Luchthavenbesluiten.
- Uniform kader en gestandaardiseerde gebruiksregelingen vaststellen voor alle regionale luchthavens, rekening houdend met het profiel van de luchthavens.

In deze paragraaf staan de 'aanvullende acties' vanuit de Uitvoeringsagenda, maar ook een aantal waar wij als BRS aandacht voor vragen.

### *Standpunten BRS*

1. De BRS pleit voor een aangepast LVB1 als nieuw nulpunt/referentiepunt voor de verdere ontwikkeling van Schiphol.
2. Maak een knip en leg nu de LVB1 (huidige situatie) vast en beslis later over LVB2 (kaders voor toekomstige ontwikkeling).
3. Zolang er geen zekerheid is over de krimpende contouren- aanpak is een maximumaantal nodig voor omgeving en omwonenden om te kunnen toetsen.
4. Schaaf het NNHS bij op baangebruik.
5. Afwegingen over de luchtruimherziening dienen nadrukkelijk in samenhang bezien te worden met de andere programma's en trajecten op het luchtvaartdossier.

#### *1. LVB-1 als nieuw referentiepunt*

Met het groeiverdienmodel stelt de minister dat de sector groei moet verdienen door eerst aantoonbaar de hinder te verminderen. De BRS pleit voor een aangepast LVB1 als nieuw nulpunt/referentiepunt voor de verdere ontwikkeling van Schiphol. De afname van de hinder wordt bepaald ten opzichte van de LVB1, met maximaal 500.000 vluchten én een werkend NNHS (zie punt 3 hieronder), en niet ten opzichte van de zogenaamde gelijkwaardigheidscriteria. Met dit referentiepunt/nulpunt moet helderheid ontstaan vanaf welk punt dalende milieu- en geluidcontouren gelden. Verder vindt de BRS het belangrijk dat er randvoorwaarden komen. Concreet betekent dit een LVB1 passend binnen de milieucontouren op alle emissies. Bij het uitwerken van een groeiverdienmodel moet bovendien nu al worden gekeken naar de doelstelling uit de Europese Green Deal. Specifiek waar het gaat om de hogere duurzaamheidseisen voor de luchtvaart.

#### *2. Knip de besluitvorming over de huidige situatie en de toekomstige ontwikkeling*

De BRS heeft steeds gepleit om de vastlegging van het NNHS en de toekomstige ontwikkeling van Schiphol in twee afzonderlijke besluiten vast te leggen: eerst een LVB-1 met de wettelijke verankering van het NNHS op basis van maximaal 500.000 vluchten, en daarna pas een besluit over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol na 2020. Inmiddels zijn we nog steeds in afwachting van het vastleggen van LVB1, o.a. wegens het ontbreken van de natuurvergunning. En, onbekend is of en wanneer er groei zal zijn en LVB2 daarvoor moet worden opgesteld. Tussenoplossing kan zijn om LVB1 op te knippen in LVB-a en LVB-b: leg LVB al vast als ijkpunt (LVB-a) en ga tegelijkertijd aan de slag met het repareren van de gebreken van de NNHS voor een LVB-b.

#### *3. 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 maximumaantal nodig voor omgeving en omwonenden om te kunnen toetsen.

### *4. Schaaf het NNHS bij op baangebruik*

Zoals eerder gezegd heeft de lange experimenteerperiode met het NNHS een aantal negatieve en ongewenste (bij)effecten aan het licht doen komen. Als voorbeeld noemen wij de grote groei op de secundaire banen. Wat de BRS betreft vraagt het NNHS dus om spoedige bijschaving (zie ook LVB-1a en LVB-1b).

### *5. Afweging van het totaalpakket*

Bij nieuwe maatregelen of belangrijke wijzigingen binnen het luchtvaartdossier, zoals de luchtruimherziening, dienen effecten en maatregelen/instrumenten altijd in samenhang met alle programma's en trajecten bekeken te worden. Het totale, gecombineerde resultaat is uiteindelijk wat telt. Zo zijn bij de Luchtruimherziening momenteel de effecten voor specifieke locaties en/of individuele bewoners nog niet te overzien. Deze komen pas in beeld bij het ontwerpen van de routes. Daarbij gaat het ons niet enkel om de effecten van routes afzonderlijk, maar ook om de effecten van de combinatie van keuzes. De effecten van de verschillende opties en combinatie van opties dienen over de volle breedte en vooraf in beeld te worden gebracht, zodat uiteindelijk ook een transparante afweging over het pakket als geheel en de effecten van de combinaties daarin gemaakt kan worden. Zo is voor ons een belangrijk gegeven dat vaste naderingsroutes enkel kunnen worden ingevoerd in combinatie met glijvluchten om de pijn van de omwonenden te verzachten. Op dezelfde wijze staat voor ons buiten kijf dat er bij de vierde fix een pakket maatregelen hoort dat de effecten van deze verlegging van een grote verkeersstroom op passende wijze compenseert of mitigeert.

Bijlage: De uitgangspunten van de BRS
BRS inzet 2.0 (28 september 2020)

In deze bijlage vindt u de standpunten van de BRS overzichtelijk op een rijtje. Onze standpunten zijn te categoriseren in de volgende thema's:

1. Minder hinder
2. Zorg voor integraliteit
3. Transparante en handhaafbare regelgeving
4. Organisatie uitvoering aansluitend op bestaande verantwoordelijkheden

## *1. Minder hinder*

- De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder centraal.

- De BRS vindt dat hinder breder is dan alleen geluid (ook uitstoot van emissies, effecten op slaap en gezondheid, en klimaat).

- De BRS wil dat Schiphol zorgt voor meer rust in de nacht en meer rustmomenten overdag. Zonder verschuiving naar de randen van de dag en/of naar de secundaire banen overdag.

- De BRS wil af van de per saldo benadering van berekende hinder.

- De BRS pleit ervoor dat minder hinder voor iedereen (in meer of mindere mate) als leidend sturingsprincipe wordt gebruikt bij verdere ontwikkeling van de luchthaven. Hinder moet overal (in meer of mindere mate) omlaag. Daarbij wil de BRS extra aandacht voor de nu al overbelaste gebieden, zoals de Zuidoosthoek, waar de groei van de afgelopen jaren onevenredig is neergeslagen.

- De stelling minder hinder voor iedereen vindt haar oorsprong in het groeiverdienmodel. Bij het uitvoeren van de eerdere afspraken kan een verschuiving van hinder voorkomen. Maatregelen die de overbelaste gebieden ontzien en eventueel tot verschuiving naar minder belaste gebieden leiden, moeten niet worden tegengehouden wegens dit principe, als dit tot een meer evenredige verdeling van hinder leidt. Tegelijkertijd moet er voor die gebieden waar de hinder heen wordt verschoven ook andere maatregelen worden getroffen in het minderhinder maatregelenpakket.

- De BRS vindt dat Schiphol passende compensatie moet bieden voor die gebieden waar onvoldoende beperking van hinder kan worden bereikt en de leefbaarheid onder druk staat door de combinatie van ruimtelijke beperkingen en een zware belasting.

- De BRS pleit dat het Rijk het destijds stopgezette onderzoek in het kader van GES (Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol) onder aansturing van RIVM en GGD's hervat.

- De BRS wil geen extra belasting voor de omgeving Schiphol indien (selectieve) uitplaatsing van vliegtuigbewegingen naar andere luchthavens (waaronder Lelystad en Eindhoven) alsnog niet doorgaat.

## *2. Zorg voor integraliteit*

- De BRS wil dat het ministerie luchtvaart onderdeel maakt van de Omgevingswetsystematiek, zodat wederkerigheid tussen landzijdig en luchtzijdig beter is geborgd.

- De BRS wil dat het ministerie oog heeft voor andere vraagstukken die ook spelen, zoals de woningbouwopgave en de energietransitie, die ook ruimte nodig hebben. Interbestuurlijke afstemming tussen Rijk en Regio is hiervoor noodzakelijk.

- De BRS wil dat het Rijk en de Sector niet alleen kijken naar innovatie in de lucht, maar ook naar innovatieve maatregelen op de grond om in de gebouwde omgeving tot hinderbeperking te komen. Het Rijk en de Sector moeten hiervoor voldoende middelen reserveren en ruimte bieden voor maatwerk.

- De BRS roept alle partijen op om de capaciteit op Schiphol selectief te gebruiken (voor die vluchten die de grootst mogelijke bijdrage leveren aan de Nederlandse economie). De BRS vraagt het Rijk om een totale visie waarbij alle modaliteiten in samenhang worden bekeken. *(NB dit standpunt over bijdrage aan de economie moet worden aangescherpt in de context van de verduurzaming van de internationale connectiviteit.)*

### *3. Transparante en handhaafbare regelgeving*

- De BRS vindt dat de huidige 'stand still' in de luchtvaart als gevolg van corona als momentum moet worden gebruikt om sturing op selectiviteit alsnog te regelen.

- De BRS wil dat het ministerie het NNHS met (max) 500.000 vluchten op jaarbasis nu zo snel mogelijk in een Luchthavenverkeerbesluit (LVB) en een daarbij passend Luchthavenindelingbesluit (LIB) verankert.

- De BRS wil af van alleen het aantal 'ernstig gehinderden' als maat voor het bepalen van hinder. De BRS roept alle partijen op om samen nieuwe criteria voor het bepalen/berekenen van de mate van hinder te ontwikkelen. Gebruik daarbij ook de inzichten vanuit het meten versus het rekenen.

- De BRS wil dat effecten van instrumenten vooraf inzichtelijk worden gemaakt, zodat er een transparante afweging plaats kan vinden.

- De BRS wil dat het Rijk stuurt vanuit wederkerigheid tussen normen in de ruimtelijke ordening (RO) en normen in de luchtvaart, zoals bij elke andere bedrijfstak. De BRS wil dat het Rijk voorkomt dat eventuele aanscherping in de normering eenzijdig wordt afgewenteld op de omgeving.

### *4. Organisatie uitvoering aansluitend op bestaande verantwoordelijkheden*

- De BRS stelt de verantwoordelijkheden van de bevoegde gezagen en de sector centraal en roept het Rijk op dit ook te doen.

- De BRS vindt dat handhaving onafhankelijk en transparant dient te zijn.

- De BRS vindt dat het Rijk het huidige Regioforum van de ORS moet hervormen tot een breed toegankelijk platform voor dialoog en uitwisseling

**Vragen en opmerkingen naar aanleiding van de *technische* evaluatie van de RMI**
**29 mei 2024**

**Proces**

- Op pag. 9 staat aangegeven dat een advies of aanbeveling over aanpassing van de normen in het LVB geen onderdeel uitmaken van de evaluatie van de RMI. Waarom wordt dit expliciet in de aanbevelingen opgenomen? De reikwijdte is breder dan RMI en raakt ook LVB.
  **Reactie IenW:**
  *De evaluatie had betrekking op de uitvoering en verklaarbaarheid in de praktijk van de regels voor baangebruik in verband met de voorschriften in RMI. Enkele conclusies gebaseerd op de inhoudelijke bevindingen geven aanleiding tot aanbevelingen voor de normering. Die normen liggen echter vast in het LVB en hebben niet enkel een technisch inhoudelijk grondslag. Daarvoor dient een bredere afweging plaats te vinden. Die afwegingen maken we bij de wijziging van het LVB.*

- Hoe kan het dat het zo lang heeft geduurd voor de resultaten besproken worden? Het rapport stamt uit november 2023.
  **Reactie IenW:**
  *Het heeft lang geduurd onder andere, doordat er meerdere belanghebbende partijen waren die moesten worden geïnformeerd, de gevolgen moesten worden ingebed en er een aantal praktische zaken meespeelden zoals de beschikbaarheid van de opdrachtnemer.*

- In de 7e voortgangsbrief POLS 28-03-2024 staat: "De verwachting is dat de eerste resultaten hiervan dit jaar bekend zijn. De uitkomsten worden betrokken bij de besluitvorming over een wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) en de ontwikkeling van het nieuwe stelsel regulering vliegtuiggeluid."
  In de evaluatie van oktober 2023: "Een advies of aanbeveling over aanpassing van de normen in het LVB is geen onderdeel van de evaluatie van de RMI. Wel is op basis van de historische scores bepaald of er ruimte of aanleiding is voor het aanpassen van de norm."
  Is de verwachting dat de resultaten wel of niet worden meegenomen in een nieuw LVB? Indien niet, waarom niet? Waarom wordt daarnaast in de voorgangsbrief de verwachting gewekt dat resultaten dit jaar bekend worden, terwijl ze er in november 2023 al lagen?
  **Reactie IenW:**
  *De resultaten worden meegewogen in de besluitvorming over de plaats en positie van het strikt preferentieel baangebruik in een nieuw LVB. In het totstandkomingsproces van het LVB kan input worden gegeven op de door het ministerie voorgestelde keuzes.*

- Hoe verhoudt de nota van toelichting van het LVB zich tot de RMI en deze evaluatie?
  Reactie IenW:
  In het LVB en de nota van toelichting van het LVB wordt aangegeven welke elementen nader uitgewerkt worden in nadere regels in de RMI. Bij de wijziging van het LVB en RMI wordt

rekening gehouden met de evaluatie.

- Is in de aanbevelingen rekening gehouden met de duidelijkheid aan alle relevante partijen en uitvoerbaarheid van de aanbevelingen? T.a.v. administratieve lasten t.o.v. uitgangspunten zoals die zijn vastgesteld bij het opstellen van de normen.
  **Reactie IenW:**
  *Dit zijn punten die bij de besluitvorming over wijziging van LVB en RMI met betrekking tot de regels voor baangebruik nog aan de orde zullen komen.*

**Inhoud**

- Waarom wordt verondersteld dat als je met historische scores ruim binnen de norm valt de norm moet worden aangepast?
  **Reactie IenW:**
  *Conclusies en aanbevelingen zijn geheel voor rekening van de opsteller To70. Dat neemt niet weg dat we de conclusie niet onlogisch vinden dat bij relatief grote verschillen tussen gerealiseerde scores en normen, er gerede aanleiding is te overwegen om die normen aan te passen. Een doel van het opstellen van normen is immers het aanzetten tot continue verbetering.*

- Regel 2: "De historische scores geven, gelet op de hoge scores (meer dan 95%) ten opzichte van de norm van 90%, aanleiding voor het verhogen van de norm voor het landend verkeer; voor het startend verkeer is er geen aanleiding voor aanpassing van de norm." Werkt dit dan ook andersom? Als je een regel vaak niet haalt dat de norm omlaag moet worden bijgesteld?
  **Reactie IenW:**
  *Indien logisch en verklaarbaar gezien de feitelijke omstandigheden en regels, zou een norm in principe ook omlaag bijgesteld kunnen worden, maar over het algemeen zetten normen aan tot verbetering.*

- Is het voorzien dat door veranderend herkomst/bestemmingen patroon de LVB normen worden aangepast? Op welke termijn en frequentie zou dit dan gebeuren? Zie blz. 11: "Op basis van de historische scores staat het voldoen aan de norm voor landend verkeer onder druk, zeker als het aandeel verkeer via ARTIP verder toeneemt. "
  **Reactie IenW:**
  *Net als de overige aanbevelingen gaan we nog bezien of en hoe de aanbeveling kan worden verwerkt in LVB en RMI. Daarbij wordt ook rekening gehouden met resultaten van een nog uit te voeren MER Schiphol.*

- Blz. 9: "Het aldus wijzigen van de RMI heeft effect op het resultaat van de berekeningen voor alle regels. In de evaluatie is verkend wat de doorwerking op de verantwoordingsscores op de verschillende regels is. Dit is weergegeven in onderstaande grafieken." Dit is niet erg duidelijk. Is het mogelijk de historische scores o.b.v. baanselectie en baangebruik naast elkaar te zetten om te zien wat de impact is van een wijziging van RMI?

**Reactie IenW:**
*De evaluatie is afgerond. Een andere presentatie van resultaten door de onderzoeker is nu niet mogelijk. Bij de besluitvorming over het wijzigen van de RMI met betrekking tot aanbeveling 1 is ook de impact van de betreffende wijziging van belang. Mogelijke keuzes stemmen we vooraf af met stakeholders, waaronder LVNL.*

**Overig**

- Waarom loopt de luchthaven Schiphol tot op heden achter op de overige luchthavens in Nederland t.a.v. de metingen en berekeningen voor registratie van veiligheids- en milieubelasting? Voor de overige luchthavens worden actuele gegevens (vliegtuigtypen) gehanteerd.
  **Reactie IenW:**
  *Daar zijn meerdere redenen voor aan te wijzen, zoals de vertraagde natuurvergunning en de stagnatie rond de invoering van NNHS. Bij de herziening van het LVB zullen ook de betreffende rekenvoorschriften en daarvoor benodigde databases worden geactualiseerd.*

- Waarom is nog geen opdracht gegeven tot het updaten van de NRM appendices voor de RMI? Het NLR heeft zelf bevestigd dat verouderde gegevens niet tot nauwkeurige berekeningen leiden. Bij het ministerie is sinds begin 2023 bekend dat een update van de appendices al had moeten gebeuren (blijkens interne emailcorrespondentie).
  **Reactie IenW:**
  *Schiphol heeft IenW in augustus vorig jaar schriftelijk verzocht een actualisatie uit te laten voeren van de appendices behorende bij het NRM. Naar aanleiding van het verzoek van Schiphol is nagegaan welke acties noodzakelijk zijn voor actualisatie, welke varianten mogelijk zijn en hoe de verschillende belanghebbenden tegen het vraagstuk aankijken. Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen zijn voorstander om de appendices te actualiseren, omdat daarmee de berekeningen van de geluidbelasting in NRM zo actueel mogelijk zijn. De MRS heeft aangegeven de aanpassing van de NRM-appendices niet te kunnen steunen. Na weging van de verschillende Na weging van de verschillende argumenten is besloten de appendices op dit moment niet te actualiseren.*

- Waarom wordt Doc29 niet gelijktijdig met de wijziging Regeling Burgerluchthavens geïmplementeerd voor Schiphol?
  **Reactie IenW:**
  *Voor Schiphol moeten andere invoergegevens worden gebruikt. De rekenmodellen voor de RMI en de BRL wijken daardoor van elkaar af en kunnen niet gelijktijdig worden geïmplementeerd.*

# Actief mee aan de slag

## Toekomst luchtvaart

| Nr. | Project / Programma | Opgave | Doel |
|---|---|---|---|
| 1. | Verkenning 2050, toekomst van de luchtvaart en luchthaven. | Gezamenlijk kennisnetwerk opzetten. In kaart brengen van de toekomst van de veranderingen in de luchtvaart, de implicaties daarvan voor de luchthaven en haar omgeving in relatie tot het maatschappelijk en economisch belang en de (internationale) verbondenheid. Met welke ruimtelijke en economische effecten moet de regio rekening houden? En wat is de gewenste ontwikkelrichting? Backcasting vanuit 2050, scenario's met verschillende duurzame energiedragers, technologische ontwikkelingen, impact op de gezondheid. Toepassen innovatiestrategie luchtvaart op Schiphol. | Er komt een verdiepende analyse over de toekomst van de luchtvaart en de (ruimtelijke) consequenties daarvan. Mondiaal heeft IATA zich gecommitteerd aan een doelstelling van (netto) emissievrije luchtvaart in 2050, Schiphol zet in op emissieneutraal in 2050. Wat betekent verduurzaming voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de Schipholregio? Wat vraagt dat aan ruimte en infrastructuur? Als we gaan sturen op krimpende milieucontouren, welke kansen biedt dat ("doorkijk 2050")? |

## Beschermen en bevorderen

| Nr. | Project / Programma | Opgave | Doel |
|---|---|---|---|

| | | | |
|---|---|---|---|
| 6, 7 en 8 | Verkenning heldere normeren voor luchtvaart (met oog op gezondheid). Uitwerken transitiepad naar zero emissions, Voorbereiden beleid voor de aandachtsgebieden en Programma systeemgeluid | Uitwerken heldere normen voor kwalitatieve sturing op de leefomgevingskwaliteit, met name geluid en luchtkwaliteit. Dat zit deels in programma voor het systeemgeluid. Deels zit dit in andere programma's als het NMP. Aanvullend op normen voor luchtvaart horen dan contouren voor de RO (saneren, beschermen, aandacht geven). Naast bronmaatregelen aandacht voor kwaliteitsimpuls in de leefomgeving met gezondheidsbevorderende elementen. Verbeteren van een gezonde leefomgeving is een gezamenlijk uitgangspunt. Hierbij mist nog het eindbeeld van de voorgenomen 'stapsgewijze verbeteringen'. Tussendoelen en einddoelen uitwerken in een transitiepad naar 2050. | Netwerkvorming met betrokkenheid NOVEX-partners. Bredere open gesprek over normstelling met experts vanuit GGD en RIVM. Vanuit dit open gesprek opgedane kennis meegeven aan specifiek uitwerkingslijnen. Leefomgevingskwaliteit moet vanuit wederkerigheid worden verbeterd zowel aan de bron als bij de ontvanger. Voor gezondheidsbevorderende elementen is toewerken naar 'zero emissions' het uitgangspunt. Tussendoelen en einddoelen moeten zo concreet mogelijk worden gemaakt, waarbij een onderscheid mogelijk is tussen afrekenbare tussendoelen voor korte en middellange termijn en ambitieuze streefbeelden voor langere termijn. Hierbij kunnen Europese zero-emission-ambitions als referentie gelden. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 9. | Analyse emissies luchtvaart | Luchtkwaliteit aanpakken gericht op stapsgewijze verbetering, aansluiten bij doelen Schone Lucht Akkoord. Sturing vanuit verschillende bronnen/programma's naast luchtvaart, programma's gericht op industrie, mobiliteit en SLA, monitoring via SLA. Intentie is om alle gemeenten in de Schipholregio aan te laten sluiten bij de doelen van het Schone Lucht Akkoord (SLA). Vanuit het SLA wordt de luchtkwaliteit gemonitord (los van de bronnen). | Stapsgewijs verbeteren luchtkwaliteit. |
| 10 & 11 | Isolatieprogramma en grondgeluidhinder tegengaan | Aanvullende isolatieronde (GIS4) en de Inzet van specifieke maatregelen om grondgeluid en de hinder daarvan te verminderen. | Uitvoeren isolatieprogramma en Grondgeluid en/of hinder van grondgeluid beperken. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 19. | Doorontwikkeling geluidadaptief bouwen | Uitwerking volgende fase onderzoeksprogramma geluidadaptief bouwen met o.a. living labs in concrete bouwprojecten (waaronder in ieder geval 1 in Rijsenhout), actualisatie handrijking, kennisontsluiting. Toepassing zowel binnen als buiten de beperkingengebieden LIB. | Met adaptieve maatregelen bij gebiedsinrichting, bouwontwerpen en materiaalgebruik kunnen effecten van geluid gemitigeerd worden. Relatie met Programma Gezonde Leefomgeving. |
| 20 & 21 | Actualisatie LIB en Aanpassing LIB drie zones voor ruimtelijk beleid | De LIB-contouren worden aangepast middels een actualisatie en een technische aanpassing. Daarbij Aansluiting van LIB op Omgevingswet. | De ruimtelijke beperkingen met het oog op gezondheid en veiligheid zijn niet meer in lijn met de huidige vliegoperatie op Schiphol. Actualiseren van ruimtelijk beleid door het Luchthavenindelingbesluit (LIB) te wijzigen zorgt ervoor dat activiteiten op de grond en in de lucht op elkaar aansluiten. Naast geluidscontouren worden ook EV-contouren aangepast. Er komen heldere regels voor gezondheid (mengpaneel Omgevingswet) met flexibiliteit om knelpunten met betrekking tot de leefbaarheid in de beperkingsgebieden aan te kunnen pakken. Samenhang met 6, 7 en 8. Naast geluid en luchtkwaliteit ook kijken naar EV. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 32. | Verkennen beleidsgebruik bevindingen uit het Programma Aanpak Meten en Berekenen van Vliegtuiggeluid (PAMV) | PAMV is een aflopend kennisprogramma voor het meten en berekenen van vliegtuiggeluid. Planning is dat eind 2023 de resultaten worden opgeleverd in 3 rapporten over 1. aanvullende indicatoren voor geluidshinder, 2. toepassingsbereik voor het meten en voor het bereken van vliegtuiggeluid, 3. validatie van rekenmodellen door metingen. Deze opbrengst moet vervolgens nog geapprecieerd en beleidsmatig vertaald worden. Rijk en BRS verkennen gezamenlijk de mogelijkheden om de opgedane kennis te benutten (in aanvulling op het programma systeemgeluid - actie 8). | Metingen kunnen benut worden voor modelverbeteringen en kunnen het inzicht vergroten over de relaties tussen geluidbelasting en hinderbeleving. Citizen science wordt ingezet als monitoringsinstrument voor geluidbelasting en het signaleren van extremen, benutten kennis voor provinciale traject rondom monitoring en civil science (Hollandse Luchten). Aanvullende indicatoren kunnen benut worden bij gebiedsgerichte aanpak van geluidshinder. |

## Stelselwijziging

| Nr. | Project / Programma | Opgave | Doel |
|---|---|---|---|
| 13. | Programma luchtruimherziening | Verminderen van uitstoot van schadelijke stoffen en geluidsoverlast door een herziening van de inrichting en het gebruik van het luchtruim. Daarnaast moet de militaire missie effectiviteit vergroot worden. | Er wordt niet overal de kortst mogelijke route gevlogen. Dat leidt tot meer uitstoot (CO2 en NOX) dan nodig. De beoogde indeling van het luchtruim zorgt ervoor dat vliegtuigen minder omvliegen en met minder vertragingen. Door de nieuwe indeling en andere wijze van afhandelen wordt het voorts mogelijk om dichterbij de luchthavens de geluidshinder te beperken door langer, hoger te vliegen op vaste naderingsroutes. Dit betreft het gebied tussen 15 en 60 kilometer van de banen. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 30 & 31 | Naar een nieuwe juridische basis en balans voor Schiphol. | Realisatie vermindering naar 452.500 vliegbewegingen en vaststellen van een nieuw nulpunt qua bijbehorende milieuruimte. | Het maken van afspraken binnen de NOVEX over het betrekken van de regio voor eind 2023. |

# Lopende zaken, samenhang in beeld houden

## Governance

| Nr. | Project / Programma | Opgave | Doel |
|---|---|---|---|
| 2. | Integratieslag van de | Het ontwikkelperspectief met besluiten | Integrale ruimtelijke keuzes vragen om |
| 3. | Borgen samenhang met andere nationale opgaven (buiten NOVEX Schipholregio). | De samenhang tussen verschillende maatschappelijke opgaven wordt geborgd, ook in relatie tot de opgaven die in andere programma's zitten. Continu vinger-aan-de-pols en bespreken in stuurgroep. | Algemeen: ruimtelijk voorstellen en andere Novex programma's. Hoofdopgave 1: NMP, innovatiestrategie luchtvaart, mobiliteitsvisie. Hoofdopgave 2: woondeals. Hoofdopgave 3: PPLG PNH, PPLG PZH, PPLG PU, programma's stikstof PNH, PZH en PU. Hoofdopgave 4: verduurzaming industrie en stikstoftafel industrie. Hoofdopgave 5: MIEK, PMIEK, programma verduurzaming van Schiphol, CES, innovatiestrategie luchtvaart. Hoofdopgave 6: NMP. Hoofdopgave 7: NMP, SLA, verduuzaming industrie, verduurzaming mobiliteit, innovatiestrategie luchtvaart. Hoofdopgave 8: Omgevingswet, sectorale sporen DGMI. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 4. | Governancestructuur Schipholregio (bestuurlijk) | De NOVEX Schiphol maakt afspraken over de manier waarop de interbestuurlijke en interdepartementale samenwerking wordt voortgezet. | Dit is de bestuurlijke kant van de implementatie het advies Van Geel over interbestuurlijke en interdepartementale samenwerking. Er is een aparte poot voor maatschappelijke participatie via de MRS. Scherpte aanbrengen wanneer MRS in beeld komt bij uitwerking van plannen. Scherpte houden in beide pijlers, andere rollen en verantwoordelijkheden. |
| 5. | Governancestructuur Schipholregio (maatschappelijk) | De NOVEX Schiphol maakt afspraken over de wijze waarop de MRS wordt betrokken bij projecten. | IenW heeft haar governance rond Schiphol opgeknipt in drie pijlers, een interbestuurlijke pijler, de sector en een maatschappelijke pijler. De MRS is geen participatiestructuur van de regio. Het tijdig betrekken op een voor alle partijen prettige en effectieve wijze is belangrijk. Dat doet het betreffende bevoegde gezag via haar eigen structuren. |
| 24. | Borgen samenhang tussen de verschillende projecten binnen de Novex Schipholregio. | Leefomgevingskwaliteit is het overkoepelende thema. De samenhang tussen de verschillende projecten en programma's in het uitvoeringsprogramma wordt geborgd. Continu vinger-aan-de-pols en bespreken in stuurgroep. | Samenhang borgen tussen de verschillende projecten met als doel het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit en de ruimtelijke consequenties in beeld te brengen. |

## Ruimtelijke Ordening

| Nr. | Project / Programma | Opgave | Doel |
|---|---|---|---|

| | | | |
|---|---|---|---|
| 14. | Westeinderscheg | Versterken lokale leefbaarheid via integrale structuurversterking in beprekt en belast gebied. | Kent eigen uitvoeringsprogramma. Daarbinnen uitwerking van o.a. de deelgebieden Rijsenhout en Stommeer, Kronenburg. Deze zijn hieronder als aparte projecten opgevoerd. |
| 15. | Rijsenhout | Voor Rijsenhout wordt gewerkt aan een interbestuurlijk acceptabele oplossing om de leefbaarheid te vergroten. Integrale gebiedsuitwerking met een eindbeeld opstellen (als basis voor een vvb/uitzondering | Afgesproken is om middels een versnelling in het programma Westeinderscheg te werken aan de leefomgevingskwaliteit in Rijsenhout. Met aandacht voor verrommeld glas, maximaal 400 woningen in combi met een living lab geluidadaptief bouwen. |
| 16. | Stommeer | Voor Stommeer wordt gewerkt aan een interbestuurlijk acceptabele oplossing om de leefbaarheid te vergroten. | Gemeente werkt aan verbeteren leefomgevingskwaliteit: vergroening, verduurzaming en hertructurering. Vergroening: koppeling structuur Westeinderscheg. Verduurzaming: verzoek aan Rijk tot stroomlijnen van de rijksprogramma's voor warmte- en geluidsisolatie. Herstructurering: opTim Palingalisering binnen bestaande wijk. |
| 17. | Kronenburg | Voor Kronenburg wordt gewerkt aan een interbestuurlijk acceptabele oplossing om de leefbaarheid te vergroten. | Het realiseren van een (bestuurlijke) oplossing voor Kronenburg. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 18. | Realisatie woondeals | Borgen samenhang tussen opgaven | Het integraal beanderen van de opgaven uit de woondels en de acties binnen de NOVEX Schiphol. |
| 23. | Herziening obstakelbeleid. | De beleidsgebieden voor vliegveiligheid, toetsvlakken en obstakelvlakken worden komende tijd voor heel NL geactualiseerd op basis van de nieuwe ICAO-annex in een landelijk traject. | Actualisatie obstakelbeleid. |

## Overig

| Nr. | Project / Programma | Opgave | Doel |
|---|---|---|---|
| 25, 26, 27 | Realisatie Nationaal Programma Landelijk Gebied, Realisatie Provinciale programma's landelijk gebied, PPLG's integreren in het programma Westeinderscheg | Realisatie van het Nationaal Programma Stikstof via de provinciale programma's Landelijk Gebied (PNH, PZH, PU) en Meeprogrammeren doelen PPLG, afstemming over uitvoering. Integrale (ruimtelijke) afweging via programma Westeinderscheg. | Natuurvergunning Schiphol ligt voor bij LNV. Borgen integraliteit in de Westeinderscheg. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 28. | Verduurzaming industrie | Betreft het verbreden van het nationaal programma verduurzaming industrie naar andere emissies dan alleen CO2. Onderdeel hiervan is: maatwerkaanpak grootste vervuilers waaronder Tata, generiek instrumentarium aan subsidies (RVO) en regelgeving die bedrijven laat verduurzamen, versnelde verduurzaming voor het Noordzeekanaalgebied (NZKG), Nationaal Milieuprogramma (NMP). | Betreft het verbreden naar reductie van andere emissies met oog op gezonde leefomgeving. Er is samenhang met de volgende provinciale programma's: expertiseteam Stikstof, roadmap industriële piekbelasters stikstof, OMB-pilot scherper vergunnen vanuit SLA, RMP verduurzaming mobiliteit, Green Deal Scheepvaart, Binnenvaart en Havens, inzet Port of Amsterdam op een emissievrije haven. |
| 29. | Afstemming met PMIEK en Schiphol | PMIEK en elektrificatiebehoefte Schiphol sluiten op elkaar aan. | Monitoren dat PMIEK en elektrificatiebehoefte Schiphol op elkaar aansluiten. |

# Afvoeren

| Nr. | Project / Programma | Opgave | Doel |
|---|---|---|---|
| 12. | Opzetten financieringsconstructies ten behoeve van realisatie gezamenlijke (Rijk, regio) doelstellingen | Een financiering opzetten voor individuele maatregelen, isolatie en uitkoop. Gebiedsgerichte financiering (verbetering leefomgevingskwaliteit in belast en beperkt gebied) koppelen aan programma Westeinderscheg. | Regio zal rechtstreekse investeringen doen via de structuurversterking Westeinderscheg, financiering vanuit Nationale Programma's. Het Rijks ondersteunt maatregelen en activiteiten met incidentele bijdragen. |
| 22. | Opheffen reservering Parallelle Kaagbaan | De reservering voor de Parallelle Kaagbaan wordt opgeheven | Door het opheffen van de reservering voor de Parallelle Kaagbaan ontstaat er ruimte voor gebiedsontwikkeling in Rijsenhout. |
| 33. | Faunabeheer | Faunabeheer om vogelaanvaringen met luchtvaart te voorkomen. | Opdracht verstrekt om een nieuw faunabeheerplan op te laten stellen. Er is discussie over over bevoegheidsverdeling en financiering. IenW heeft de landsadvocaat gevraagd daar naar te kijken om juridisch advies uit te brengen hierover. |

# Actief mee aan de slag

## Toekomst luchtvaart

| Primaire trekker | Overige betrokkenen | Acties, producten en deadlines (wat & wanneer) |
|---|---|---|
| BZK (5.1.2e) | EZK (5.1.2e 5.1.2e), BRS (5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e 5.1.2e) | Plan van aanpak en onderzoeks-vragen opstellen, selectie bureau Q4 2023. Opleveren rapport Q2 24 en uitvoeren rapport Q3 24 |

## Beschermen en bevorderen

| Primaire trekker | Overige betrokkenen | Acties, producten en deadlines (wat & wanneer) |
|---|---|---|

| | | |
|---|---|---|
| IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1.2e 5.1.2e , 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e ), Regio ( 5.1.2e ), BZK ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Zorgen voor actieve betrokkenheid vanuit BRS partijen bij het NMP als onderdeel van de interbestuurlijke samenwerking aan het NMP. Gericht op integrale en cumulatieve uitwerking van normering gezondheidseffecten in het NMP, in lijn met de Omgevingswet. In ieder geval geluid en luchtkwaliteit. Praktische werkafspraken gemaakt in najaar 2023. Uitvoering eind 2023 en 2024. Directe en actieve betrokkenheid vanuit BRS organiseren bij het uitwerken aanpak leefomgevingskwaliteit in de aandachtsgebieden. Samenhang met systeemgeluid (geluidsaspecten), maatregelen in bouwen (geluidadaptief bouwen) en ruimtelijke inrichting (bevordering leefomgevingskwaliteit). Aansluiten bij aanpak GGD en RIVM gezonde leefomgeving. Eerst overzicht gereed in Q4. Voor de normstelling geluid rondom Schiphol zal de BRS actief meegenomen worden. |

| | | |
|---|---|---|
| IenW ( 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e ) | Regio ( 5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e ) | (1) Inzichtelijk maken welke gemeenten niet zijn aangesloten bij het SLA , vervolgens onderzoeken waarom deze gemeenten niet deelnemen en kijken wat we daaraan kunnen doen om toch deel te laten nemen. (2) Emissiedoelen SLA en luchtvaart vergelijken en kijken of en zo ja, welke aanpassing gewenst is en haalbaar? In welke wetgeving moet dat worden aangepast? (3) Daarbij ook kijken naar de lopende acties voor compliance met Europese regelgeving (consequenties van eventuele opname van luchtvaart in het SLA in kaart brengen; onderzoek naar de bijdrage van alle bronnen (wegverkeer, luchtvaart, industrie, landbouw, huishoudens) aan de "deken" of "achtergrondconcentratie" van luchtverontreiniging en onderzoek naar de impact van de deken op de luchtkwaliteit in de Schipholregio. Onderzoeksvragen: (NB deze komen deels overeen met onderzoeken in afronding i.o.v. IenW (Adecs, NLR)): (A) Wat is de bijdrage van de deken/achtergrondconcentratie op de lokale luchtkwaliteit in de Schipholregio? (B) Welke bijdrage leveren de diverse bronnen aan die achtergrondconcentratie? (C) Welke vervolgstappen kunnen we hierna definiëren? |
| IenW ( 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e ) | Regio ( 5.1.2e 5.1.2e ), BRS ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Dit is op dit moment de Regeling Gevelisolatie 2023. Regeling is Q3/4 2023 gepubliceerd en wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat. Blijft in uitvoering. Er wordt voor toekomstige ontwikkelingen de link gelegd met het programma systeemgeluid. Laag Frequent Geluid (LFG): RIVM is gevraagd (door I&W) om een vervolgonderzoek te starten om eerst te inventariseren of er LFG klachten zijn rond Schiphol; of er relaties zijn met bepaalde bronnen en hoe deze te identificeren zodat wellicht maatregelen kunnen worden genomen. Schiphol zelf is in het kader van het Minder Hinder Programma ook bezig met LFG en Grondgeluid. |

| | | |
|---|---|---|
| Geluidapaptief Bouwen ( 5.1.2e en 5.1.2e ) | IenW ( 5.1.2e 5.1.2e ), BZK ( 5.1.2e 5.1.2e ), BRS ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Uitwerken onderzoeksagenda als basis voor living labs/onderzoeksprogramma (oktober 2023). Memo maken met beleidsambities als basis onderzoeksagenda en living labs (oktober 2023). Uitwerken living lab Rijsenhout in plan van aanpak voor ontwerp, bouw en onderhoud living lab (januari 2024). Uitwerken plan organisatiestructuur en benodigde middelen voor uitvoering onderzoeksprogramma en toepassing kennis in praktijk middel een organogram (januari 2024). Inventarisaties doen voor locaties voor living labs NOVEX-regio breed met een kaart en rangschikking van locaties op basis van SWOT analyses (april 2024). Aansluiten bij het programma gezonde leefomgeving. |
| IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e 5.1.2e ), BZK ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Besluit ministerraad ontwerpwijziging LIB (eind 2023/ begin 2024); Zienswijzen en voorhang (2024); Inwerkingtreding wijziging LIB (1 januari 2025). Inventariseren opgave en opstellen plan van aanpak (2024). Uitvoering plan van aanpak (2024-2027). |

| | | |
|---|---|---|
| IenW ( 5.1.2e ), BRS ( 5.1.2e 5.1.2e ) | BZK ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Delen met de regio van de opgedane kennis in PAMV. Bespreken, met de programmamanager van de beleidsmatige appreciatie van de resultaten van PAMV (adhv de3 rapporten) en de mogelijkheden deze beleidsmatig te benutten voor beleid en uitvoering. Uitlijnen relaties systeemgeluid en integrale monitoring omgevingskwaliteit en lopende citizens science projecten. Overzicht gereed Q4. |

## Stelselwijziging

| Primaire trekker | Overige betrokkenen | Acties, producten en deadlines (wat & wanneer) |
|---|---|---|
| IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1.2e 5.1.2e ), BZK ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Op 10 oktober 2022 is de bestuursovereenkomst NOVEX-Schiphol door zowel de BRS als het Rijk ondertekend In deze bestuursovereenkomst is vastgelegd dat voor het programma Luchtruimherziening geldt dat "partijen afspreken om tot optimale afstemming te komen tussen aanpassingen van het luchtruim in het kader van de Luchtruimherziening en de ruimtelijke opgaven in het Schipholgebied" In overleg met het programma LRH zal dus gekomen worden tot heldere werkafspraken over de betrokkenheid van BRS partijen bij de uitwerking van het ontwerp voor het gebruik van het luchtruim. Daarnaast is helderheid over vastgestelde uitgangspunten en nog flexibele ontwerpruimte gewenst. Tot slot is een duidelijk overzicht van de landzijdige gebiedsopgaven binnen een provincie of (NOVEX-) regio nodig. |

| | | |
|---|---|---|
| IenW ( 5.1.2e ) | BZK ( 5.1.2e 5.1.2e ), BRS ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Informeren voortgang experimenteerregeling (september 23 en ntb). Informele afstemming van ontwerp-LVB (najaar 23). Formele zienswijze procedure ontwerp-LVB. (planning PM). September '23 start notificatie ihkv BA procedure en uitwerken zienswijze versie LVB. Q1 '24 zienswijzen en voorhang LVB. Q2 '24 Advisering door RvS. Q3 Publicatie en inwerkingtreding. |

# Lopende zaken, samenhang in beeld houden

## Governance

| Primaire trekker | Overige betrokkenen | Acties, producten en deadlines (wat & wanneer) |
|---|---|---|
| BRS ( 5.1.2e ) | IenW ( 5.1.2e ) | Volgt programmering ruimtelijke |
| Programmamanagement ( 5.1.2e 5.1.2e , 5.1.2e 5.1.2e ) | BZK ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Afstemmingsoverleg organsieren met andere NOVEX'en en overleg provinciale puzzelaars. |

| | | |
|---|---|---|
| Programmamanagement (5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e), programmasecretaris (rol moet nog worden belegd) | | Uitvoeringsagenda is (schriftelijke) vaststelling van de bestuurlijke component advies Van Geel. De afspraken worden geborgd in een programmateam (maandelijks) en de stuurgroep (elk kwartaal). Escalatie is mogelijk via bestuurlijke lijn (niveau minister/gedeputeerde/wethouder). Een programmasecretaris is verantwoordelijk voor het proactief monitoren en najagen van de voortgang op de afspraken. De programmasecretaris rapporteert hierover doorlopend aan de programmaleiding op basis hiervan agendeert de programmaleiding onderwerpen en thema's die extra aandacht behoeven eens per maand aan het programmateam en per kwartaal aan de stuurgroep. De programmasecretaris werkt hierbij nauw samen met de programmaplanner POLS en de secretaris BRS om samenhang en uniformiteit te borgen. |
| IenW (5.1.2e) | BRS (5.1.2e, 5.1.2e 5.1.2e). | De MRS wordt na vaststelling geïnformeerd over de uitvoeringsagenda. Bij formalisering van trajecten in besluitvorming wordt door het betreffende bevoegde gezag een participatietraject uitgewerkt. |
| Programmateam (5.1.2e, 5.1.2e 5.1.2e) | | Agendering door programmaleiding in programmateam van schuurpunten die naar voren komen uit de periodieke voortgangsinventarisatie en -rapportage door de programmasecretaris. Delegaties in het programmateam leggen ten behoeve van de oplossing ook de verbanden met de opgaves in de eigen organisatie. |

## Ruimtelijke Ordening

| Primaire trekker | Overige betrokkenen | Acties, producten en deadlines (wat & wanneer) |
|---|---|---|

| | | |
|---|---|---|
| Provincie Noord-Holland ( 5.1.2e 5.1.2e ) | BZK ( 5.1.2e 5.1.2e ), BRS ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Uitvoeringsprogramma medio 2024, bestuurlijk vast te stellen. Eerste projecten zijn reeds gesubsidieerd (peilmoment zomer 2023). |
| Gemeente Haarlemmermeer ( 5.1.2e 5.1.2e ) | IenW ( 5.1.2e 5.1.2e ), BZK ( 5.1.2e 5.1.2e , 5.1.2e 5.1.2e ), Westeindersche g ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Voor Rijsenhout wordt momenteel gewerkt aan een startnotitie over gebiedsontwikkeling in Rijsenhout die bijdraagt aan het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Hier staan nu twee mijlpalen groenblauw raamwerk (uit programma Westeinderscheg, najaar 2023) en geactualiseerd gemeentelijk kader (zomer 2024). Tegelijkertijd met de gemeentelijk kader worden ook opgeleverd planologisch juridische quickscan, privaatrechtelijke quickscan grondbezit, voorkeurslocatie pilot geluidsadaptief bouwen. |
| BZK ( 5.1.2e ) | IenW ( 5.1.2e 5.1.2e ), Gemeente Aalsmeer ( 5.1.2e 5.1.2e ), Westeindersche g ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Uitwerken door Stuurgroep overgenomen advies 5.1.2e 5.1.2e Bestaand uit het op elkaar afstemmen van isolatiemaatregelen voor geluid en warmte. Gereed Q4 2023. Context wordt meegenomen binnen programma Westeinderscheg. |
| BZK ( 5.1.2e ) | IenW ( 5.1.2e 5.1.2e ), Gemeente Amstelveen ( 5.1.2e ) | BZK en IenW hebben een gezamenlijke brief aan Amstelveen gestuurd met de uikomsten van het BWO over Kronenburg en nodigen de gemeente uit tot een bestuurlijk overleg. Er wordt, indien gewenst door de gemeente Amstelveen, een bestuurlijk overleg gepland. |

| | | |
|---|---|---|
| Regio ( 5.1.2e ) | BZK ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Zie woondeals voor programmering. |
| IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1.2e 5.1 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e ), Defensie (nntb), BZK ( 5.1.2e 5.1.2e ) | IenW en Defensie starten een traject om gezamenlijk inhoudelijk nieuw beleid te ontwikkelen, beoogd gereed medio 2024 waarna de juridische implementatie start. |

## Overig

| Primaire trekker | Overige betrokkenen | Acties, producten en deadlines (wat & wanneer) |
|---|---|---|
| LNV ( 5.1.2e ) | Provincie Noord-Holland ( 5.1.2e 5.1.2e ), Provincie Zuid-Holland ( 5.1.2e 5.1.2e , Provincie Utrecht ( 5.1.2e 5.1.2e ) en Westeindersche g ( 5.1.2e 5.1.2e ), PPLG ( 5.1.2e ) | Samenhang en synergie borgen. |

| | | |
|---|---|---|
| EZK ( 5.1.2e ) | | Binnen hoofdopgave 7 wordt een analyse gemaakt van de emissies die de meeste impact hebben op de omwonenden van Schiphol. Daaruit moet blijken welk aandeel de industrie heeft en indien significant, welke industriële partijen daar dan voor moeten worden aangepakt. Dit vergt dan, indien bestaande verduurzamingsprogramma's niet voldoen, waarschijnlijk een maatwerkaanpak. |
| BRS ( 5.1.2e ) | EZK ( 5.1.2e 5.1.2e ) PMIEK Provincie Noord-Holland (nntb) | Schiphol doorloopt met gemeente Haarlemmermeer planologische procedure klantaansluiting aan ZO-zijde. Indien noodzakelijk assisteren provincie en/of EZK. Schiphol onderzoekt of veranderende wetgeving omtrent gerealiseerde afname een bedreiging vormen voor de voorgenomen verduurzaming. Als dat het geval blijkt, kijkt EZK wat daaraan gedaan kan worden. |

# Afvoeren

| Primaire trekker | Overige betrokkenen | Acties, producten en deadlines (wat & wanneer) |
|---|---|---|
| IenW ( 5.1.2e ) | Regio ( 5.1.2e 5.1.2e ), BZK ( 5.1.2e 5.1.2e ), EZK ( 5.1.2e 5.1.2e ), LNV ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Er zal in de bestuurlijke overleggen tussen Rijk en regio gekeken worden naar synergie tussen inzet incidentele Rijksbijdragen, inzet gelden uit Nationale Programma's en incidentele bijdragen uit regionale middelen. |
| IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Goedkeuring ministerraad (oktober). Goedkeuring Raad van State (oktober/november). Voorhang (december/januari/februari). 2e keer ministerraad (maart/april). Inwerkingtreding is niet bekend, maar hoeft niet op 1 juli 2024 te zijn. |
| PNH ( 5.1.2e ) | IenW ( 5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e ) | Is bestuurlijk overleg over geweest voor de zomer, na reces vervolg. |

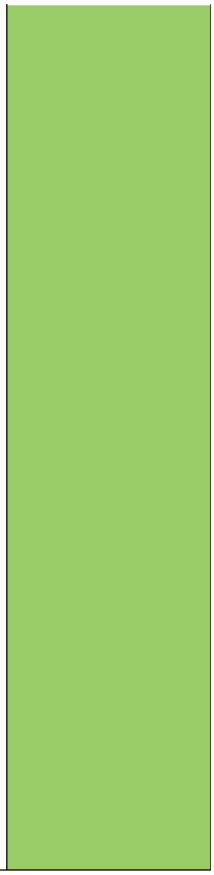
# n de slag

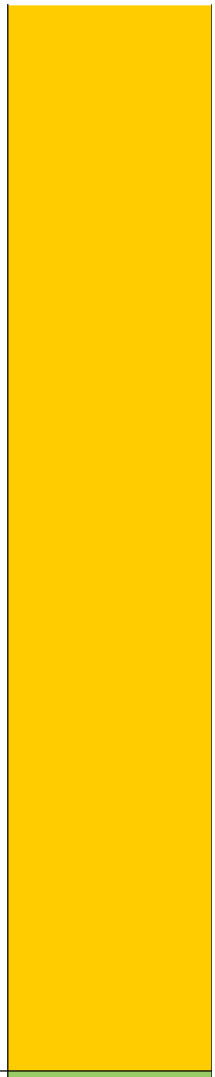
## htvaart

| Governance en middelen (hoe) | Monitor 08/02/24 |
|---|---|
| Werkgroep of begeleidingsgroep starten (Bzk, Ezk, IenW en BRS die deze actie oppakt. Er zijn middelen nodig (uit SPUK-procesgelden BZK) om onderzoeksbureau onderzoeksvragen en p.v.a. uit te laten werken. | |

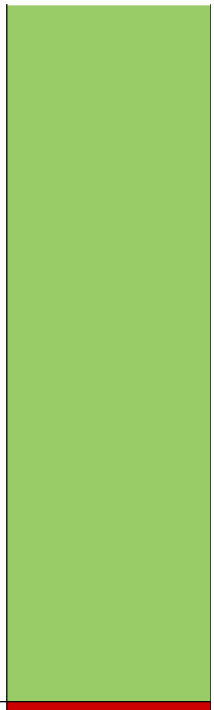
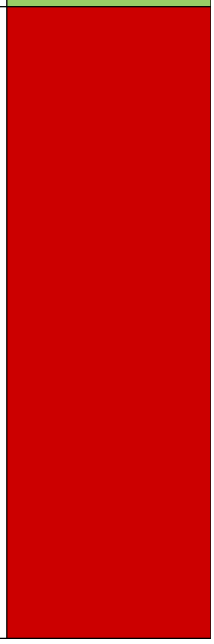
## bevorderen

| Governance en middelen (hoe) | Monitor 08/02/24 |
|---|---|

| | |
|---|---|
| Relatie MNP.<br>Relatie geluid ( 5.1.2e ),<br>Relatie PAMV ( 5.1.2e )<br>Relatie luchtkwaliteit ( 5.1.2e<br>5.1.2e en 5.1.2e ) Relatie<br>ruimtelijk kader ( 5.1.2e<br>5.1.2e )<br>Gesprekken met RIVM en GGD's over gezondheidsaspecten van emissies. WHO-advieswaarden meewegen. |  |

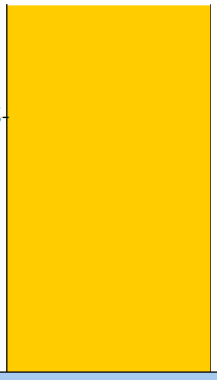


Rijk en regio maken afspraken over isolatieprogramma's. Opdracht aan RIVM (door IenW). Medio september 2023 offerte bespreking met RIVM. Start onderzoek medio november. Gereed eind 2024.

| | |
|---|---|
| Governance verloopt via een ambtelijke werkgroep tussen IenW, BZK en de regio. Circa 1x per kwartaal wordt een stuurgroep georganiseerd. |  |
| Rijk regio werkgroep herziening ruimtelijk beleid Schiphol LIB |  |

## ging

| Governance en middelen (hoe) | Monitor 08/02/24 |
| --- | --- |
| Het programma LRH wordt uitgevoerd binnen een zelfstandige programmadirectie met 5 programmapartners (IenW, DEF, LVNL, CLSK, MUAC). Landelijk traject, afstemming in Schipholregio loopt via BRS. Provincies zijn op het landelijk traject aangehaakt (voor de gebieden buiten Schipholregio). | |

| | |
|---|---|
| Via de ambtelijke BRS-werkgroep en BRS-bestuurlijk. Formele zienswijzeprocedure. Via de ambtelijke BRS-werkgroep en BRS-bestuurlijk. |  |

## ng in beeld houden

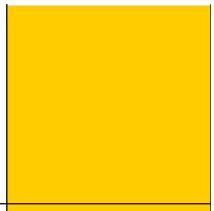
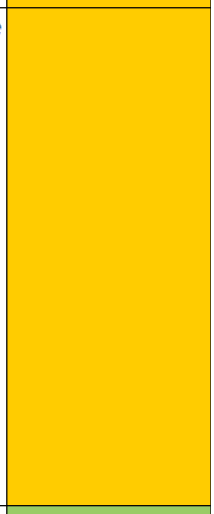
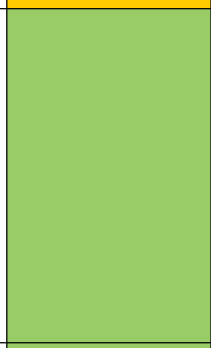
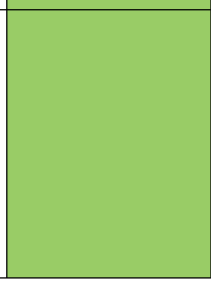
### ıce

| Governance en middelen (hoe) | Monitor 08/02/24 |
|---|---|
| 4x per jaar contact over de stand | |
| Bijeenkomst 1x per kwartaal. | |

| | |
|---|---|
| Programmateam (maandelijks) en stuurgroep (elk kwartaal). | |
| In de communicatiewerkgroep wordt afgestemd dat de drie kolommen uit het advies van Van Geel (MRS, sector, interbestuurlijk), waar nodig, tijdig op de hoogte worden gebracht. | |
| In het programmateam (maandelijks). | |

## rdening

| Governance en middelen (hoe) | Monitor 08/02/24 |
|---|---|

| | |
|---|---|
| Regie bij Provincie Noord-Holland. Begeleiding bij BZK, BRS. Uitvoering bij 5 gemeenten. |  |
| Projectgroep onder leiding van de gemeente Haarlemmermeer, interbestuurlijke samenwerking met PNH, IenW en BZK |  |
| Middels een werkgroep bestaande uit PNH, BZK, gemeente Aalsmeer en IenW. |  |
| Alles middels gezamenlijk overleg tussen gemeente Amstelveen, PNH, BZK, IenW en ILT. |  |

| | |
|---|---|
| Binnen de woondeals is het volgende afgesproken over de governance: 2 keer per jaar een BO Woondeal per woondealregio. Aanvullend worden regionale versnellingstafels opgezet waar concrete projecten en knelpunten besproken worden. Vanuit het Rijk zorgt BZK directie Woningbouw voor de verbinding met de NOVEX Schiphol waar nodig. Via de Provincie Noord-Holland wordt deze verbinding geborgd tussen de NOVEX en de woondealregio's. | |
| IenW en Defensie nodigen de betrokkenen uit om deel te nemen in een klankboordgroep. De klankboordgroep is bedoeld om bij de scenariovorming mee te denken. Daarna volgt het formele traject waar partijen input kunnen leveren op de te maken afwegingen en keuzes. | |

| **Governance en middelen (hoe)** | **Monitor 08/02/24** |
|---|---|
| LNV onderhoudt maandelijks contact met Nationaal Programma Stikstof om samenhang te borgen. LNV en Programma Westeinderscheg hebben maandelijks overleg om samenhang en synergie te bevorderen. | Voor de zomer bespreken of deze actie van de lijst gaat |

| | |
|---|---|
| Goede verbinding werkgroep 7; nader uitgesplitste analyse van emissies door RIVM of andere partij; middelen afhankelijk van te treffen maatregelen, mogelijk te dekken vanuit bestaand RVO-instrumentarium; contact met provincie, OD en gemeente van betreffende bedrijven. | |
| Goed contact Schiphol en eventueel netbeheerders. Taskforce provincie Noord-Holland kan een rol spelen. | |

## en

| **Governance en middelen (hoe)** | **Monitor 08/02/24** |
|---|---|
| Gelden uit Nationale Programma's en incidentele bijdragen. Ook wordt gekeken naar andere financieringsbronnen zoals SLS en Omgevingsfonds Schiphol. | |
| Bij al deze acties moet IenW een nota en documenten aanleveren voordat het behandeld kan worden. Alle concepten van nota's en documenten worden gedeeld met de NOVEX-partners voor input. | |
| Op basis van het advies van de landsadvocaat vindt een vervolg op het bestuurlijk overleg plaats. | |

| |
|---|
| |
| |
| **Toelichting** |
| In de vergadering van de werkgroep van 23 januari is er een keuze gemaakt uit de binnengekomen offertes. Deze zijn in december en januari opgesteld. Medio februari is de start van de quick scan gepland (de kick-off). De quick scan heeft naar verwachting een doorlooptijd van acht weken. Op dit moment zijn er verder geen aandachtspunten. |
| |
| **Toelichting** |

De BRS partijen zijn nu goed vertegenwoordigd bij de klankbordgroep.Op 11 december heeft een gezamenlijke werksessie plaatsgevonden. BZK heeft een opdracht uitbesteed voor het verbrede onderzoek en heeft aangegeven Provinciale vertegenwoordigers in de begeleidingsgroep te vragen.

Onze Minister van IenW biedt, volgens planning, de resultaten aan de Tweede Kamer aan, via een kamerbrief vóór aankomend kerstreces.
Op 21 december 2023 heeft M IenW een brief aan de Kamer gestuurd over de (relatieve) bijdrage van luchtvaart aan de luchtkwaliteit in de omgeving van vijf luchthavens, waaronder Schiphol. Met die brief en de daarbij gevoegde onderzoeksrapporten kunnen de onderzoeksvragen A en B voor een deel worden beantwoord. In februari 2024 wordt met PNH bezien welke vervolgstappen gezet zullen worden.

Medio Februari zal een eerste voortgangsreportage verschijnen. medio februari 2024 stuurt RIVM het onderzoeksvoorstel naar aanleiding van het gesprek van december 2023. Na instemming vanuit DGMI en POLS zal het RIVM starten met het onderzoek dat eind 2024 gereed dient te zijn. Geen verdere aandachtspunten dan regelmatige monitoring vanuit DGMI/POLS

• Het huidige onderzoek wordt momenteel afgerond en projectleider vanaf 1 maart in dienst van de TU Delft van waaruit ook het vervolgonderzoek zal worden gestart, presenteert binnenkort zijn vervolgonderzoek dat vanaf april 2024 zal gaan lopen. Momenteel wordt financiële ondersteuning vanuit I&W en BZK (respectievelijk 500K en 100K) voorbereid middels een subsidieverlening. De gemeente Haarlemmermeer is ihkv het vervolgonderzoek bezig met het vinden en voorbereiden (projectontwikkelaars) een geschikte locatie voor een living Lab. Elke 6 weken wordt een stuurgroep geïnformeerd tav de vorderingen.

• In juli 2023 is besloten omwille van de zorgvuldigheid van het proces een aanvullend onderzoek te doen naar de milieueffecten van deze LIB wijziging, middels een mer-beoordeling, en daarmee een stevigere juridische basis te geven aan het wijzigingsbesluit.
• Onlangs heeft DGMI als bevoegd gezag in hun voorlopig oordeel op basis van de concept MER-beoordeling geconcludeerd dat er mogelijk aanzienlijke milieueffecten optreden als gevolg van de actualisatie van de beperkingengebieden.
• Dit betekent hoogstwaarschijnlijk dat voor deze LIB wijziging er een MER gemaakt moet worden, waarmee de planning om 1 januari 2025 het LIB te actualiseren niet meer haalbaar is.
• Momenteel wordt bekeken hoe uitvoering zou kunnen worden gegeven aan een dergelijke MER en wat dit betekent voor de het vervolg van de LIB actualisatie.
• We blijven hierover in gesprek met het NOVEX programmateam en de BRS werkgroep.

• Overigens is het goed om te benadrukken dat de mogelijk noodzakelijke wijziging van het LIB voor Kronenburg los van dit traject staat. begin januari in de werkgroep een eerste inventariserend gesprek hebben gehad.

Nog steeds niet aangeleverd

**Toelichting**

een oefensessie wordt georganiseerd met het programma LRH. Dat is voortgekomen uit de provinciale werkgroep die we met dat programma hebben. Als BRS provincies fungeren we even als testmodel om samen met de collega's van het programma te kijken hoe we tot zinvolle ontwerpcriteria kunnen komen, zowel generiek als specifiek met de opgaven uit de ruimtelijke voorstellen als vertrekpunt. Hiervoor hebben we op 14 maart een oefensessie gepland.

De experimenteerregeling is opgeschort. Momenteel wordt gekeken hoe nu verder.

**Toelichting**

Op 17 januari hebben we als novex Schipholregio een overleg gehad met de collega's van de vier ruimtelijke voorstellen.
Namens het programmateam waren 5.1.2e en 5.1.2e daar ook bij.
De afspraak is om 4x per jaar een regulier afstemmingsoverleg te prikken en elkaar tussendoor op de hoogte te houden van actuele ontwikkelingen. Waar nodig tussendoor bij elkaar te komen.

• 15 december 2023 heeft Programma NOVEX de Uitvoeringsagenda gepresenteerd in de MRS. De MRS heeft aangegeven nog met een schriftelijke reactie te komen op dit stuk. Deze is nog niet ontvangen.
• Vorige week was een overleg tussen IenW en BRS over de invulling van de governancestructuur. Voorlopig zorgt IenW voor regie in de governancestructuur rond Schiphol en legt zij de verbinding tussen de pijlers (MRS-BRS-sector). Op termijn wordt overwogen om een agenda-overleg in te stellen tussen de secretariaten van BRS, MRS, sector, IenW; zodat er enige afstemming plaatsvindt (zonder dat er terug wordt gegaan naar het ORS model)..
• BRS wordt als agenda-lid aangehouden voor de werkgroep Hinderbeperkende Maatregelen en werkgroep Experiment en Monitoring.
• Over drie maanden vindt er een nieuwe afspraak plaats in dit kader.

**Toelichting**

| |
|---|
| Geen update; wel nieuwe trekker. |
| In december heeft gemeente (nieuwe) projectmanager aangesteld die met het vervolgproces aan de slag is.<br>Er zijn gesprekken met de provincie gaande over een bijdrage uit regeling flexibele schil.<br>Er lopen gesprekken met een grondeigenaar over een mogelijke locatie voor de pilot geluidadaptief bouwen. De komende periode wordt onderzocht of die locatie inderdaad geschikt/haalbaar is. |
| Op 22 januari heeft de werkgroep vergaderd. De gemeente heeft een eerste raming van de isolatiekosten Stommeer gepresenteerd. Er zijn afspraken gemaakt over het vervolg. De raming zal nog verder worden aangevuld en onderbouwd en er zal worden onderzocht welke aanvullende financiële mogelijkheden er zijn. |
| o Op 14 februari gaan BZK en IenW op bezoek in het gebied om verder te spreken over de taakverdeling en samenwerking om te komen tot een plan conform de Kamerbrief.<br>o N.a.v. de Kamerbrief zijn er Kamervragen gesteld. Deze worden gezamenlijk door BZK en IenW beantwoord |

Er zijn gesprekken met BZK over realisatie en randvoorwaarden.

De eerste startbijeenkomst heeft plaatsgevonden op 18 januari 2024. Het project is toegelicht en er is input opgehaald op zowel de inhoud en doelen van het project als op de participatie daarover. Het projectteam gaat verder met de inhoudelijke voorbereiding en neemt de opgehaalde input daar waar mogelijk in mee. In Maart zal een tweede inhoudelijke KBG zijn.

**Toelichting**

: op dit moment gebeurt er helemaal niks. Omdat niet duidelijk is of er binnenkort middelen vrij komen om met maatregelen aan de slag te gaan, ligt het werk binnen de provincies op dit moment best stil. Er liggen maatregelpakketten (die tot zover ik kan overzien weinig impact hebben op de Novex Schiphol), maar de uitvoering daarvan is dus nog onzeker.
Het programma Westeinderscheg staat voor zover ik weet ook even stil (ook hiervoor was geen geld).

5.1.2e stopt, zijn opvolger zal aansluiten. Situatie onveranderd t.o.v. vorige maand: -Op deze actie is niets gebeurd. Ik heb eerst nadere info nodig over de herkomst van de luchtvervuiling in de Schipholregio, alvorens we vanuit de verduurzaming van de industrie hier specifieke extra acties op kunnen ondernemen. Ik weet niet wat de beoogde mijlpalen van die werkgroep zijn, nuttig dus om dat via deze werkwijze in de gaten te kunnen houden.

Wij gaan als provincie starten met een PMIEK 2.0, daarnaast wordt uitvoering gegeven aan PMIEK 1.0. Zodra de nieuwe projectleiders zijn aangesteld plannen we een vervolgbijeenkomst met Schiphol. Dat pakken we als provincie op en daar zullen we ook de contactpersonen uit het programmateam bij uitnodigen.
5.1.2e verwacht ergens maart/april die bijeenkomst.

**Toelichting**

IenW heeft geen actieve rol meer bij het oprichten van het fonds. Schiphol pakt dit verder alleen op. Advies is dus afvoeren.

Onveranderd. Momenteel loopt alles op schema. De opheffing gaat er komen en er zijn nu enkel nog formele processen gaande. Advies is dus afvoeren.

Het Rijk (IenW) is bezig om het convenant reduceren risico vogelaanvaringen te verlengen met een jaar. Om na afronding van het ganzenbeheerplan dat convenant zo nodig te vernieuwen.

# Uitvoeringsagenda NOVEX SCHIPHOL

## Actief mee aan de slag

| Nr. | Project / Programma | Relevante BRS Inzet | Aandachts punten | Aandachts punten | Monitor uitvoering | Status BRS inzet |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | **Verkenning 2050, toekomst van de luchtvaart en luchthaven** | **Minder hinder:**<br>• De BRS wil geen extra belasting voor de omgeving Schiphol indien (selectieve) uitplaatsing van vliegtuigbewegingen naar andere luchthavens (waaronder | . | • Meer focus op het gebied van Urban Air Mobility-, waarin wordt gekeken naar het lage luchtruim en mobiliteit binnen de bebouwde kom. Deze nieuwe vorm van luchtvaart brengt | In de vergadering van de werkgroep van 23 januari is er een keuze gemaakt uit de binnengekomen offertes. Deze zijn in december en januari opgesteld. | |

## Beschermen en bevorderen

| Nr. | Project / Programma | Relevante BRS Inzet | Aandachts punten | Aandachts punten | Monitor uitvoering | Status BRS inzet |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 6, 7 en 8 | **Verkenning heldere normeren voor luchtvaart (met oog op gezondheid). Uitwerken transitiepad naar zero emissions.** | **Minder hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder centraal.<br>• De BRS vindt dat hinder breder is dan alleen geluid (ook uitstoot van emissies, effecten op slaap en gezondheid, en klimaat).<br>**Zorg voor integraliteit** | | • In dit kader ziet men graag dat ook het ministerie van Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) expliciet betrokken dient te worden aangezien 'gezondheid' als prominent thema wordt benoemd. Daarbij is VWS ook | De BRS partijen zijn nu goed vertegenwoordigd bij de klankbordgroep.Op 11 december heeft een gezamenlijke werksessie plaatsgevonden. BZK heeft een opdracht uitbesteed voor het | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **9.** | **Analyse emissies luchtvaart** | **Minder Hinder**<br>• De BRS vindt dat hinder breder is dan alleen geluid (ook uitstoot van emissies, effecten op | • Ultra fijnstof à nader onderzoek<br>• Zeer zorgwekkende Stoffen à SLA<br>• Nieuwe technologie à zoet/ zuur | • Aansluiting bij het Schone Lucht Akkoord (SLA) wordt gesteund. Men is daarin geïnteresseerd in de | Onze Minister van IenW biedt, volgens planning, de resultaten aan de Tweede Kamer | |
| **10 & 11** | **Isolatieprogramma & Grondgeluidhinder tegengaan** | **Minder Hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgevi | | | medio februari 2024 stuurt RIVM het onderzoe | |
| **19.** | **Doorontwikkeling geluidadaptief bouwen** | **Minder Hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder centraal. | | | • Het huidige onderzoek wordt momenteel afgerond en projectlei | |
| **20 & 21** | **Actualisatie LIB en Aanpassing LIB drie zones voor ruimtelijk beleid** | **Minder Hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder centraal.<br>• De BRS vindt dat hinder breder is dan alleen geluid (ook uitstoot van emissies, effecten op slaap en gezondheid, en | • Welke gevolgen, effecten verder van luchthaven vandaan? | • Het is nog onvoldoende duidelijk welke effecten de nieuwe rekenregels voor luchtvaartgeluid in de cumulatieve geluidsbelasting voor de woningbouwplanning zullen hebben<br>• Inzet op geluidstsel met individuele | • In juli 2023 is besloten omwille van de zorgvuldigheid van het proces een aanvullend onderzoek te doen naar de milieueffecten van deze LIB wijziging, middels een mer | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 32. | **Verkennen beleidsgebruik bevindingen uit het Programma Aanpak Meten en Berekenen van Vliegtuiggeluid (PAMV)** | **Minder Hinder**<br>**• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder centraal.**<br>**• De BRS** | | • Men is zeer geïnteresseerd en graag nauw betrokken bij het inzicht over de relaties tussen geluidsbela | Nog steeds niet aangeleverd | |

## Stelselwijziging

| Nr. | Project / Programma | Relevante BRS Inzet | Aandachts punten | Aandachts punten | Monitor uitvoering | Status BRS inzet |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 13. | **Programma luchtruimherziening** | **Minder Hinder**<br>• De BRS zet de zorg | | • Er wordt gestreefd naar het vliegen van | een oefensessie wordt georganis | |
| 30 & 31 | **Naar een nieuwe juridische basis en balans voor Schiphol.** | **Minder Hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder centraal. Transparante en handhaafbare | | Belangrijk dat BRS aan de voorkant betrokken wordt meer dan alleen klankbord achteraf. | De experimenteerregeling is opgeschort. Momenteel wordt gekeken hoe nu verder. | |

## Lopende zaken, samenhang in beeld houden

| Nr. | Project / Programma | Relevante BRS Inzet | Aandachts punten | Aandachts punten | Monitor uitvoering | Status BRS inzet |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2. | **Integratieslag van de ontwikkelperspectieven met de provinciale ruimtelijke voorstellen** | **Zorg voor integraliteit**<br>• De BRS wil dat het ministerie oog heeft voor andere vraagstukken die ook spelen, zoals de woningbouwopgave en de energietran | • Intensieve samenwerking en afstemming binnen de MRA. Is dat op gelijkwaardige wijze ook voor het gebied buiten de MRA zo geregeld c.q. functionerend? | • Actie 2 wordt gezien als cruciaal om de juiste balans te kunnen vinden en de belangenafweging precies en volledig te kunnen laten zijn. Er moet ingezet | Op 17 januari hebben we als novex Schipholregio een overleg gehad met de collega's van de vier ruimtelijke | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 3. | **Borgen samenhang met andere nationale opgaven (buiten NOVEX Schipholregio)** | **Zorg voor integraliteit**<br>• De BRS wil dat het | • Waar zit de spanning + balans met andere | • Actie 3 wordt gezien als cruciaal om de juiste | | |
| 4. | **Governancestructuur Schipholregio (bestuurlijk)** | **Zorg voor integraliteit**<br>• De BRS wil dat de ministeries oog hebben voor andere vraagstukken die ook spelen, | • De bestuursorganen die vertegenwoordigd zijn in de BRS handelen vanuit hun eigen rollen en bevoegdheden.• **Samenwer** | • Men vraagt zich af waarom het ministerie van LNV hier niet in betrokken wordt, aangezien opgaven en ruimtelijke uitdaginge | | |
| 5. | **Governancestructuur Schipholregio (maatschappelijk)** | **Organisatie uitvoering aansluitend op bestaande verantwoordelijkheden:**<br>• De BRS vindt dat het Rijk het huidige Regioforum van de ORS | | | • 15 december 2023 heeft Programma NOVEX de Uitvoeringsagenda gepresenteerd in de MRS. De MRS heeft aangegev | |
| 24. | **Borgen samenhang tussen de verschillende projecten binnen de Novex Schipholregio.** | **Zorg voor integraliteit**<br>• De BRS wil dat het | | • Ook hier ziet men graag de andere ministeries | | |

## Ruimtelijke ordening

| Nr. | Project / Programma | Relevante BRS Inzet | Aandachtspunten | Aandachtspunten | Monitor uitvoering | Status BRS inzet |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 14. | **Westeinderscheg** | **Minder Hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder centraal.<br>• De BRS wil extra | | Er moet ook aandacht zijn voor verrommeld glas. | Geen update; wel nieuwe trekker. | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **15.** | **Rijsenhout** | **Minder Hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder centraal.<br>• De BRS wil extra | | | In december heeft gemeente (nieuwe) projectmanager aangesteld die met het vervolgpr | |
| **16.** | **Stommeer** | **Minder Hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder | | | Op 22 januari heeft de werkgroep vergaderd. De gemeente | |
| **17.** | **Kronenburg** | **Minder Hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder centraal | | | o Op 14 februari gaan BZK en IenW op bezoek in het gebied om verder te | |
| **18.** | **Realisatie woondeals** | **Zorg voor integraliteit**<br>• De BRS wil dat het ministerie oog heeft voor andere vraagstukken die ook spelen, zoals de woningbouwopgave en de | • Hoe gaan de BRS om met de ruimtevraag en welke keuzes gaat men maken? Daar ligt de uitdaging de komende tijd.<br>• Actualisatie van | | Er zijn gesprekken met BZK over realisatie en randvoorwaarden. | |
| **23.** | **Herziening obstakelbeleid** | | | | De eerste startbijeenkomst heeft plaatsgevonden op 18 januari | |
| **Overig** | | | | | | |

| Nr. | Project / Programma | Relevante BRS Inzet | Aandachts punten | Aandachts punten | Monitor uitvoering | Status BRS inzet |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 25, 26, 27 | Realisatie Nationaal Programma Landelijk Gebied, Realisatie Provinciale programma's landelijk gebied, PPLG's integreren in het programma Westeinderscheg | **Zorg voor integraliteit**<br>• De BRS wil dat het ministerie oog heeft voor andere | | • Men ziet hier, - naast Zuid-Holland en Noord-Holland- , ook graag de betrokkenh | Op dit moment gebeurt er helemaal niks. Omdat niet | |
| 28. | **Verduurzaming industrie** | **Zorg voor integraliteit**<br>• De BRS wil dat het ministerie oog heeft voor | | | 5.1.2e stopt, zijn opvolger zal aansluiten . Situatie onverand | |
| 29. | **Afstemming met PMIEK en Schiphol** | **Zorg voor integraliteit**<br>• De BRS wil dat het ministerie oog heeft voor andere | | | Wij gaan als provincie starten met een PMIEK 2.0, daarnaast | |

## Afvoeren

| Nr. | Project / Programma | Relevante BRS Inzet | Aandachts punten | Aandachts punten | Monitor uitvoering | Status BRS inzet |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 12. | **Opzetten financieringsconstructies ten behoeve van realisatie gezamenlijke (Rijk, regio) doelstellingen** | **Minder Hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder | | | IenW heeft geen actieve rol meer bij het oprichten van het | |
| 22. | **Opheffen reservering Parallelle Kaagbaan** | **Minder Hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en | | | Onverand erd. Momente el loopt alles op schema. | |
| 33. | **Faunabeheer** | **Organisatie uitvoering aansluiten** | | | Het Rijk (IenW) is bezig om | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **10.** | **Isolatieprogramma** | **Minder Hinder**<br>• De BRS zet de zorg | | | Medio Februari zal een eerste | |
| **11.** | **Grondgeluidhinder tegengaan** | **Minder Hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder | | | : medio februari 2024 stuurt RIVM het onderzoeksvoorstel naar | |
| **12.** | **Opzetten financieringsconstructies ten behoeve van realisatie gezamenlijke (Rijk, regio) doelstellingen** | **Minder Hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgevi | | | IenW heeft geen actieve rol meer bij het | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 13. | **Programma luchtruimherziening** | **Minder Hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder centraal.<br>• De BRS | | • Er wordt gestreefd naar het vliegen van de kortste routes om zodanig de uitstoot te beperken. Echter, meerdere | een oefensessie wordt georganiseerd met het programma LRH. Dat is voortgeko | |
| | **Nachtsluiting** | **Gezondheid centraal:** De BRS pleit voor het sturen op de gezonde leefomgeving, in plaats van sturen op minder hinder in het uiteindelijke pakket met maatregelen/scenario's. De BRS stelt voor om de GGD te betrekken als stakeholder in het onderzoek naar de mogelijke effecten van maatregelen in de | | • Het schrappen van de nachtvlucht en niet wordt herkend in de ambities van de uitvoeringsagenda. Ook hecht men sterk aan het inzichtelijk maken van de effecten van een nachtsluiting en het voorkomen van verschuiving naar de randen (ochtend/avond).<br>• Slaapverstoring en nachtvlucht en vindt men een specifiek | | |
| 19. | **Doorontwikkeling geluidadaptief bouwen** | **Minder Hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder centraal. | | | • Het huidige onderzoek wordt momenteel afgerond en projectlei | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 20. | **Actualisatie LIB** | **Minder Hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder centraal.<br>• De BRS vindt dat hinder breder is dan alleen | • Welke gevolgen, effecten verder van luchthaven vandaan? | • Het is nog onvoldoende duidelijk welke effecten de nieuwe rekenregels voor luchtvaartgeluid in de cumulatieve geluidsbelasting voor de | • In juli 2023 is besloten omwille van de zorgvuldigheid van het proces een aanvullend onderzoe | |
| 21. | **Aanpassing LIB drie zones voor ruimtelijk beleid** | **Minder Hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder centraal.<br>• De BRS vindt dat hinder breder is dan alleen geluid (ook uitstoot | • Welke gevolgen, effecten verder van luchthaven vandaan? | | begin januari in de werkgroep een eerste inventariserend gesprek hebben gehad. | |
| 22. | **Opheffen reservering Parallelle Kaagbaan** | **Minder Hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder centraal.<br>• De BRS | | | Onverand erd. Momenteel loopt alles op schema. | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Cumulatie luchtvaartgeluid** | **Minder hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder centraal.<br>• De BRS vindt dat hinder breder is dan alleen geluid (ook uitstoot van emissies, effecten op slaap en gezondheid, en klimaat).<br>**Zorg voor integraliteit** | | | | |
| 25. | **Realisatie Nationaal Programma Landelijk Gebied** | **Zorg voor integraliteit**<br>• De BRS wil dat het ministerie oog heeft | | • Men ziet hier, - naast Zuid-Holland en Noord-Holland- , ook graag | : op dit moment gebeurt er helemaal niks. Omdat niet duidelijk is of er binnenkort middelen vrij komen om met maatregelen aan de slag te gaan, ligt het werk binnen de | |
| 26. | **Realisatie Provinciale programma's landelijk gebied** | **Zorg voor integraliteit**<br>• De BRS wil dat het ministerie | | | | |
| 27. | **PPLG's integreren in het programma Westeinderscheg** | **Zorg voor integraliteit**<br>• De BRS wil dat het ministerie oog heeft voor andere vraagstukken die ook spelen. | | | | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 30. | **Experimenteerregeling** | **Minder Hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en | | | De experimenteerregeling is opgeschort. Momente | |
| 31. | **Nieuw LVB (Luchthavenverkeersbesluit) Schiphol** | **Minder Hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder centraal. Transparante en handhaafbare | | Belangrijk dat BRS aan de voorkant betrokken wordt meer dan alleen klankbord achteraf. | lopend traject | |
| 32. | **Verkennen beleidsgebruik bevindingen uit het Programma Aanpak Meten en Berekenen van Vliegtuiggeluid (PAMV)** | **Minder Hinder**<br>**• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder centraal.**<br>**• De BRS** | | • Men is zeer geïnteresseerd en graag nauw betrokken bij het inzicht over de relaties tussen geluidsbela | Nog steeds niet aangeleverd | |
| 33. | **Faunabeheer** | **Organisatie uitvoering aansluiten** | | | Het Rijk (IenW) is bezig om | |
| | | | | **Aandachtspunten op 'Ruimtelijke Ontwikkelingen' die niet betrekking hebben op een specifieke actie:** | | |

**Punten uit Acht-Stappenplan Schiphol die niet voorkomen in de Uitvoeringsagenda:- Punt 3:** Nachtsluiting-Niet meer starten tussen 00:00 en 06:00 uur, niet meer landen tussen 00:00 en 05:00 uur. Nachtsluiting wordt nergens specifiek genoemd. Wel wordt een betere nachtrust genoemd als doel in Spoor 8.
- **Punt 8**: Mensen centraal (Een luchthaven die goed betaalde banen genereert is ook goed voor de leefbaarheid van de regio en de gezondheid van mensen

**Opmerkingen:**
Het bewerkstelligen van een nachtsluiting is een concrete maatregel die de situatie voor veel omwonenden tastbaar zal verbeteren en tevens van grote symbolische waarde is. Indien gerealiseerd, is het een grote PR klapper voor de overheid (en BRS) die kan helpen vertrouwen van omwonenden in de overheid te herstellen. Zou een van de grote focusputen van BRS moeten zijn. Wel klap voor cargo en Transavia, waarvan de laatste 1 van de drie dagelijke rotaties kwijtraken. Zou dus gepaard moeten gaan met openingen elsewhere

# Uitvoeringsagenda NOVEX SCHIPHOL

## Actief mee aan de slag

| BRS Betrokkenen | Andere betrokkenen |
|---|---|
| 5.1.2e (proces)<br>5.1.2e (inhoudelijk) | |

## Beschermen en bevorderen

| BRS Betrokkenen | Andere betrokkenen |
|---|---|
| 5.1.2e<br>5.1.2e 5.1.2e<br>5.1.2e<br><br>**Systeemgeluid:**<br>5.1.2e<br>5.1.2e .2e<br>5.1.2e<br>5.1.2e 1.2e ,<br>5.1.2e | **IenW:** 5.1.2e |

| | |
|---|---|
| **Regio:**<br>5.1.2e<br>5.1.2e | Link met schone luchten akkoord (SLA) |
| | Informatie loopt via werkgroep/ rechtstreeks bij betreffende gemeente |
| **Geluidapaptief Bouwen:**<br>TU Delft: 5.1.2e<br>Gem. Amsterdam: 5.1.2e | **BRS:**<br>5.1.2e 5.1.2e |
| **BRS:**<br>**Gem. Ouder-Amstel:**<br>5.1.2e<br>**PNH:**<br>5.1.2e | **Contactpersonen LIB 3:**<br>**Aalsmeer en Amstelveen gezamenlijk**: 5.1.2e<br>5.1.2e<br>**Omgevingdienst NZKG**: 5.1.2e<br>**Haarlemmermeer**: 5.1.2e<br>**Amsterdam**: 5.1.2e<br>**Provincie Noord-Holland**:<br>5.1.2e<br>**IenW**: 5.1.2e<br>**BZK**: 5.1.2e<br>**ILT**: nader in te vullen<br><br>Amsterdam: 5. 5.1.2e |

| | |
|---|---|
| 5.1.2e | Pakt 5.1.2e op met 5.1.2e |

## Stelselwijziging

| BRS Betrokkenen | Andere betrokkenen |
|---|---|
| **Twee sporen:**<br>**1) via provincies**:<br>5.1.2e 1.2e ,<br>5.1.2e | |
| 5.1.2e | On hold |

## Lopende zaken, samenhang in beeld houden

| BRS Betrokkenen | Andere betrokkenen |
|---|---|
| 5.1.2e<br>5.1.2e 1.2e<br>5.1.2e<br>5.1.2e | Collega's ruimtelijke voorstellen:<br>**Noord Holland:**<br>5.1.2e (5.1.2e @noord-holland.nl)<br>5.1.2e 5.1.2e ( 5.1.2e @noord-holland.nl)<br>**Provincie Zuid Holland:**<br>5.1.2e ( 5.1.2e @pzh.nl)<br>5.1.2e 5.1.2e ( 5.1.2e @pzh.nl)<br>**Flevoland:**<br>5.1.2e ( 5.1.2e @flevoland.nl)<br>5.1.2e 5.1.2e<br>( 5.1.2e @flevoland.nl)<br>**Provinicie Utrecht:**<br>5.1.2e<br>( 5.1.2e @provincie-utrecht.nl)<br>5.1.2e<br>( 5.1.2e @provincie-utrecht.nl) |

| | |
|---|---|
| 5.1.2e | **Provincie Noord Holland**<br>**Noordzeekanaalgebied (NZKG):** 5.1.2e<br>5.1.2e<br>**Groene Hart:** 5.1.2e 5.1.2e<br>**MRA:** 5.1.2e |
| 5.1.2e | **Via link met communicatie werkgroep:**<br>5.1 5.1.2e<br>5.1.2e |
| 5.1.2e<br>5.1.2e 5.1.2e<br>5.1 5.1.2e | **Via link met communicatie werkgroep:**<br>5.1 5.1.2e<br>5.1.2e |
| 5.1.2e | |

## Ruimtelijke ordening

| **BRS Betrokkenen** | **Andere betrokkenen** |
|---|---|
| **Provincie Noord-Holland:**<br>5.1.2e<br>**BRS:**<br>5.1 5.1.2e | **Samenhang Rijsenhout**<br>(Gem. Haarlemmermeer):<br>5.1 5.1.2e<br>**Samenhang Stommeer**<br>(Gem. Aalsmeer): 5.1.2e<br>**Samenhang Kronenburg:**<br>Gem. Amstelveen): 5.1.2e |

| | |
|---|---|
| **Gemeente Haarlemmermeer:** 5.1.2e<br>5.1.2e | **Samenhang Westeinderscheg:**<br>**PNH**: 5.1.2e |
| **Gemeente Aalsmeer:**<br>5.1.2e | **Samenhang Westeinderscheg:**<br>**PNH**: 5.1.2e |
| **Gemeente Amstelveen:**<br>5.1.2e | **Samenhang Westeinderscheg:**<br>**PNH**: 5.1.2e |
| **Woondeal Holland Rijnland:**<br>5.1.2e<br>**Woondeal PNH:**<br>5.1.2e | **BRS**: 5.1.2e<br>Checkvraag: 5. 5.1.2e en 5.1.2e: welke woondeals vallen binnen 48 Lden contour? JJ<br>5.1.2e: hebben we als PNH een deal of een noord en zuid deal? |
| **Gem. Amsterdam**:<br>5.1.2e<br>5.1.2e<br>**PNH**:<br>5.1.2e<br>**PZH:**<br>5.1.2e | Samenhang Wind op Land in het NZKG gebied |

## Overig

| BRS Betrokkenen | Andere betrokkenen |
|---|---|
| **Provincie Noord-Holland:** 5.1.2e, **Provincie Zuid-Holland:** 5.1.2e **Provincie Utrecht:** 5.1.2e **Westeinderscheg**: 5.1.2e **PPLG (Provinciaal Programma Landelijk gebied)/PNH**: 5.1.2e | Samenhang 26 |
| | Check vraag bij 5.1.2e: hebben wij een beeld bij integraliteit van versch. trajecten die sturen op CO2, Stikstof en gezondheid. 5.1.2e 5.1.2e (team stikstof). (met z'n 4en) |
| **Provincie Noord Holland:** 5.1.2e, 5.1.2e 5.1.2e | Vervolgactie: 5.1.2e geeft naam door nieuwe progr manager PMIEK. Met nieuwe persoon gaan we gesprek met Schiphol aan. Voor Haarlemmermeer: 5.1.2e |

## Afvoeren

| BRS Betrokkenen | Andere betrokkenen |
|---|---|
| **Regio**: 5.1.2e | Nieuwe Omgevingsfonds Schiphol |
| **BRS**: 5.1 5.1.2e | |
| **Provincie Noord Holland:** 5.1.2e | |
| | |
| | |
| | |

| | |
|---|---|
| **via IenW** | Informatie loopt via werkgroep/ rechtstreeks bij betreffende gemeente |
| 5.1 5.1.2e | |
| **Regio**: 5.1.2e | Nieuwe Omgevingsfonds Schiphol |

| | |
|---|---|
| **Twee sporen:**<br>**1) via provincies**:<br>5.1.2e 1.2e ,<br>5.1.2e<br>5.1.2e<br>5.1.2e<br>**2) via BRS:**<br>Via BRSA | |
| **BRS**: 5.1.2e | |
| **Geluidapaptief Bouwen:**<br>TU Delft: 5.1.2e<br>Gem. Amsterdam: 5.1.2e | **BRS:**<br>5.1.2e 5.1.2e |

| | |
|---|---|
| **BRS:**<br>**Gem. Ouder-Amstel:**<br>5.1.2e<br>**PNH:**<br>5.1.2e | **Contactpersonen LIB 3:**<br>**Aalsmeer en Amstelveen gezamenlijk**: 5.1.2e<br>5.1.2e<br>**Omgevingdienst NZKG**: 5.1.2e<br>**Haarlemmermeer**: 5.1.2e<br>**Amsterdam**: 5.1.2e<br>**Provincie Noord-Holland**:<br>5.1.2e<br>**IenW**: 5.1.2e<br>**BZK**: 5.1.2e<br>**ILT**: nader in te vullen |
| **BRS:**<br>Gem. Ouder-Amstel:<br>5.1.2e<br>**PNH:**<br>5.1.2e | Samenhang met Spoor 6, 7 en 8, Cumulatie en 32 |
| **BRS**: 5.1 5.1.2e | stavaza? |

| | |
|---|---|
| **BRS:** 5.1.2e **Aanspreekpunt: DGMI:** 5.1.2e **Min BZK (wonen):** 5.1.2e **VNG:** 5.1.2e 5.1.2e .<br><br>**Op achtergrond:**<br><br>**Holland Rijnland:** 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e **Haarlemmermeer.** 5.1.2e **Amsterdam** 5.1.2e **Schiedam** 5.1.2e 5.1.2e **Ouder-Amstel** 5.1.2e , **Amstelveen** 5.1.2e | Samenhang met Spoor 6, 7 en 8, 21 en 32 |
| Min LNV | Samenhang 26 |
| **Provincie Noord-Holland:** 5.1.2e , **Provincie Zuid-Holland:** 5.1.2e **Provincie Utrecht:** 5.1.2e | Samenhang 25 |
| **Westeinderscheg:** 5.1.2e **PPLG (Provinciaal Programma Landelijk gebied)/PNH:** 5.1.2e | |

| | |
|---|---|
| 5.1.2e | On hold |
| 5.1.2e | Gekoppeld aan Balanced Approach |
| 5.1.2e | Pakt 5.1.2e op met 5.1.2e |
| **Provincie Noord Holland:** 5.1.2e | stavaza? |
| | |

**ingsagenda:- Punt 3:** Nachtsluiting-Niet meer starten tussen 00:00 en 06:00 uur, niet meer genoemd. Wel wordt een betere nachtrust genoemd als doel in Spoor 8.
reert is ook goed voor de leefbaarheid van de regio en de gezondheid van mensen.
niet terug in uitvoeringsagenda, behalve in Spoor 1 waar o.a. gekeken gaat worden naar wat
**hol** gaat ook niet in op emissies of op ingrepen in de omgeving zoals woningisolatie

le situatie voor veel omwonenden tastbaar zal verbeteren en tevens van grote symbolische
id (en BRS) die kan helpen vertrouwen van omwonenden in de overheid te herstellen. Zou een
nsavia, waarvan de laatste 1 van de drie dagelijke rotaties kwijtraken. Zou dus gepaard moeten

## VEX SCHIPHOL

## de slag

| Vragen | Nieuwe Inzichten |
| --- | --- |
| Onderzoeksvraag: input ophalen bij collega's ruimtelijk voorstel en ook in BRSA (op moment dat er binnen de groep overeenstemming is over de inhoud) Intern afstemmen met 5.1.2e en 5.1.2e 5.1.2e . | |

## vorderen

| Vragen | Nieuwe Inzichten |
| --- | --- |
| uitvragen bij 5.1.2e wat moet hier concreet mee vanuit coördidatie BRS | |

| | |
|---|---|
| | |
| | |
| | |

| | |
|---|---|
| | |

## ing

| Vragen | Nieuwe Inzichten |
|---|---|
| | |
| | |

## g in beeld houden

| Vragen | Nieuwe Inzichten |
|---|---|
| | |

| | |
|---|---|
| Wat moeten we hiermee vanuit de BRS? Antwoord:niets | |
| | |
| | |
| | |

## ening

| Vragen | Nieuwe Inzichten |
|---|---|
| | |

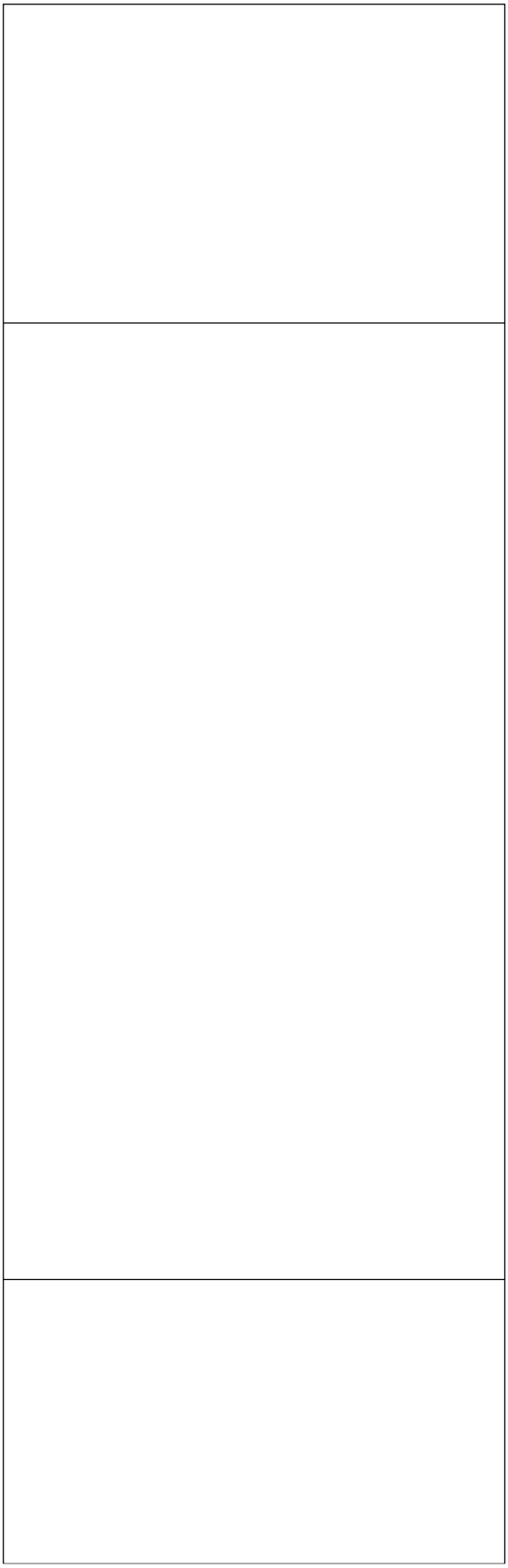
| | |
|---|---|
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

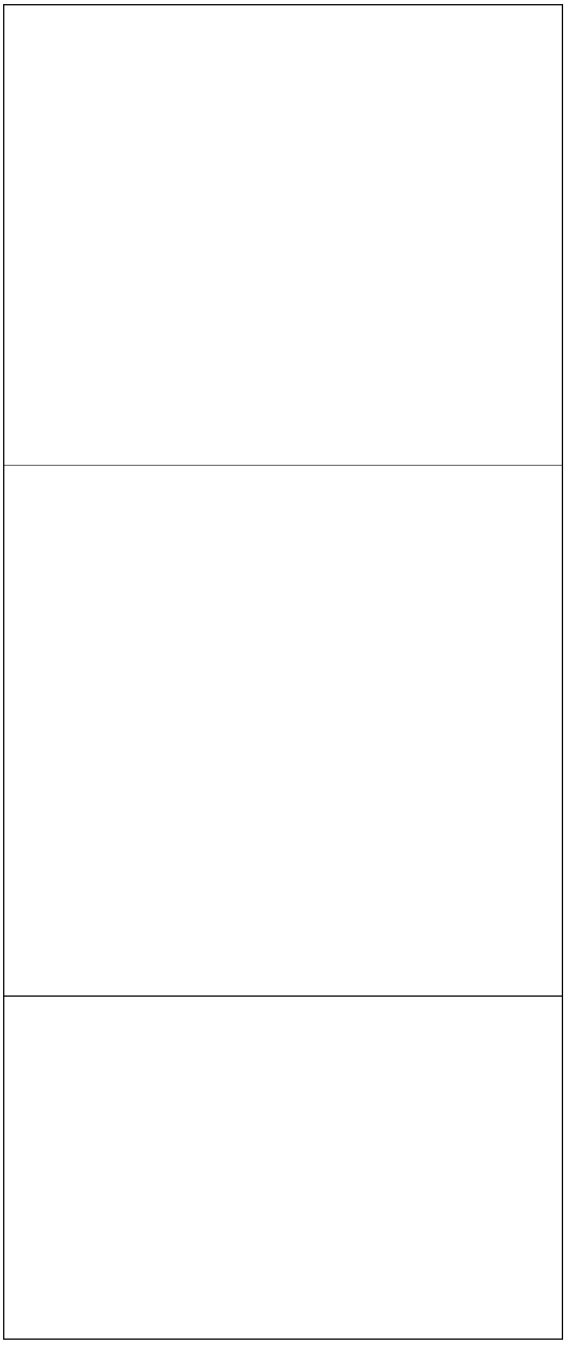
| Vragen | Nieuwe Inzichten |
|---|---|
| | |
| | |
| | |

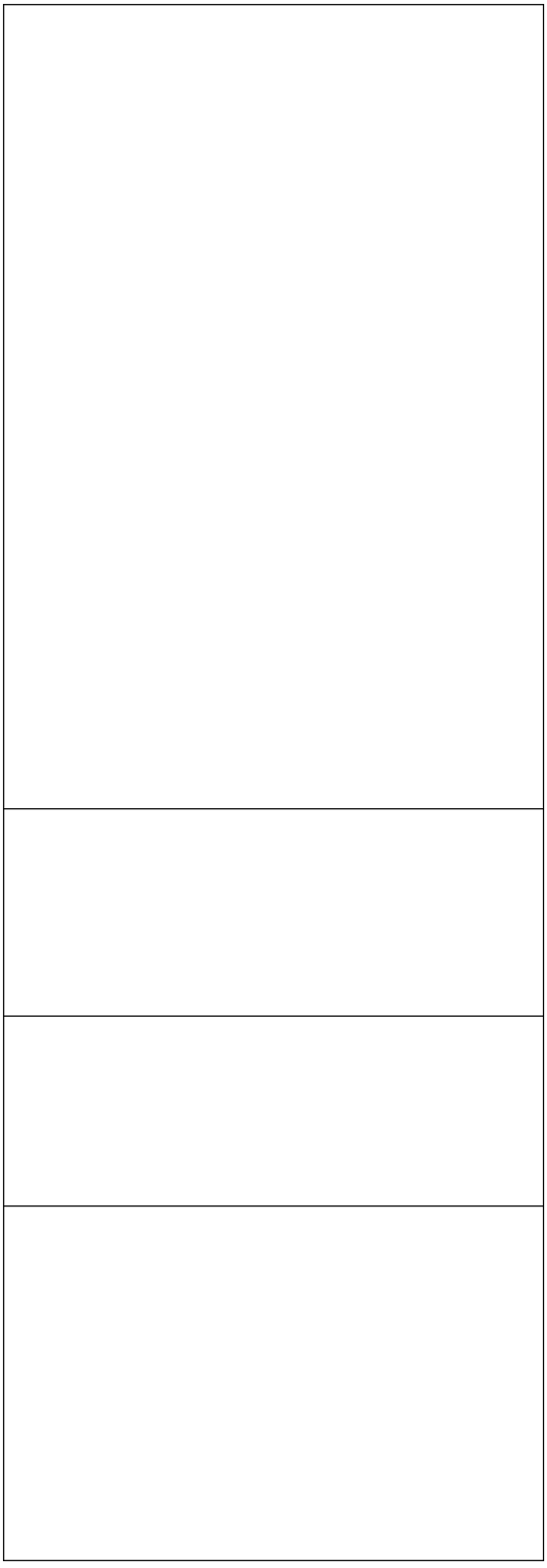
| Vragen | Nieuwe Inzichten |
|---|---|
| Wat moeten we hiermee vanuit de BRS? Antwoord:niets | |
| stavaza? | |
| stavaza? | |
| | |
| | |
| | |

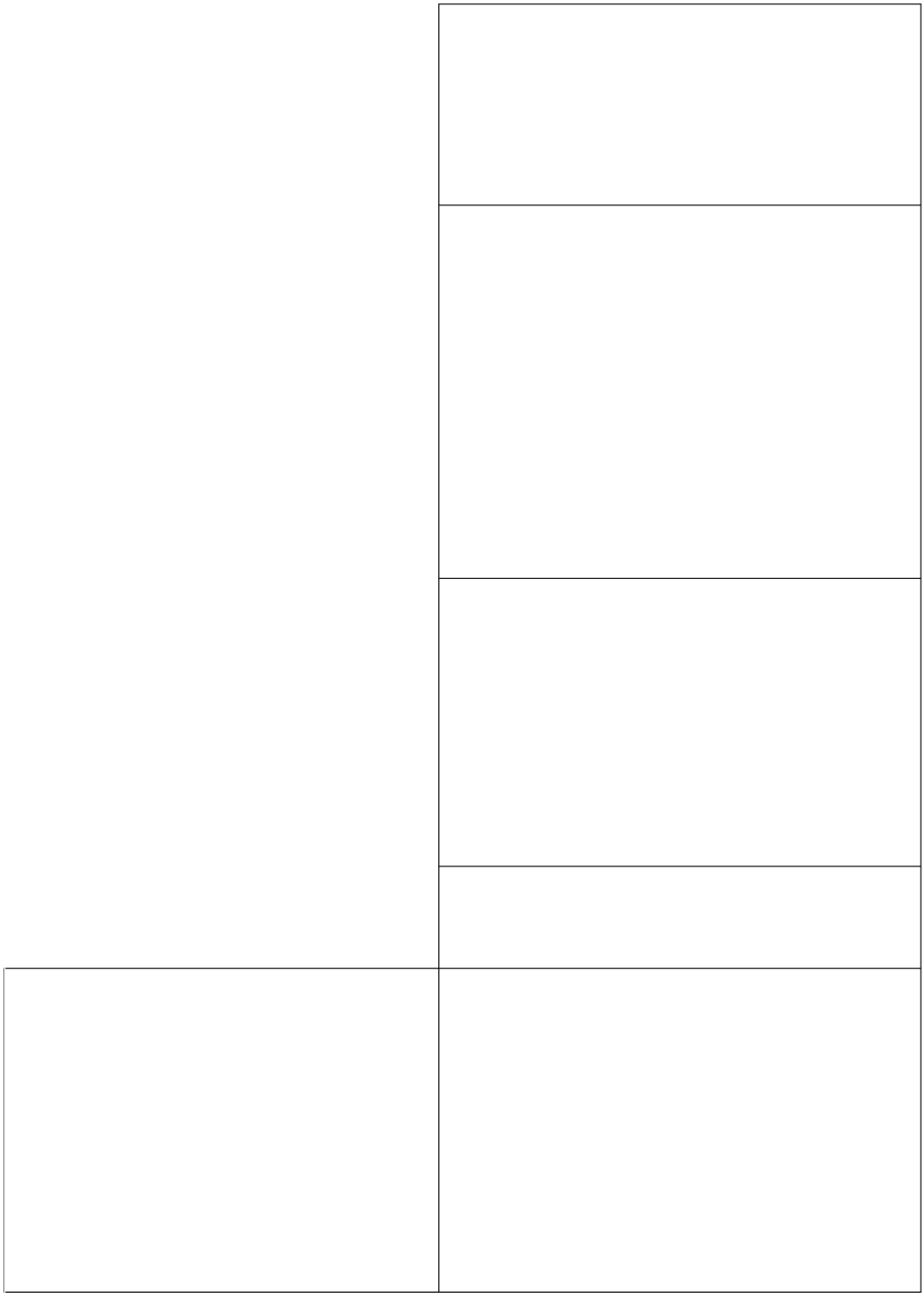
| |
|---|
| |
| |
| |

Wat moeten we hiermee vanuit de BRS?









**Schiphol Acht-Puntenplan**

Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:
**Punt 1**: Nieuwe regels met heldere grenzen voor geluid en de uitstoot van CO2
**Punt 4**: Geen privévliegtuigen en klein zakelijk verkeer meer op Schiphol
**Punt 5**: Geen extra start- en landingsbanen
**Punt 7**: Bescherming van vracht

**Schiphol Acht-Puntenplan**

Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:
**Punt 1**: Nieuwe regels met heldere grenzen voor geluid en de uitstoot van CO2
**Punt 2**: De meest lawaaiige vliegtuigen zijn niet meer welkom.

| |
|---|
| In het **Acht-Stappenplan van Schiphol** worden geen andere emissie doelen genoemd dan het verminderen van de CO2 uitstoot. |
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:<br>**Punt 6**: Jaarlijkse investering van EUR 10 miljoen in omgeving en bewoners |
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:<br>**Punt 1**: Nieuwe regels met heldere grenzen voor geluid en de uitstoot van CO2 |
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:<br>**Punt 1**: Nieuwe regels met heldere grenzen voor geluid en de uitstoot van CO2 |

Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol die relevant zijn voor dit spoor:**
**Punt 1: Nieuwe regels met heldere grenzen voor geluid en de uitstoot van CO2**

**Schiphol Acht-Puntenplan**

Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:
**Punt 1**: Nieuwe regels met heldere grenzen voor geluid en de uitstoot van CO2
**Punt 2**: De meest lawaaiige vliegtuigen zijn niet meer welkom.
**Punt 3**: Nachtsluiting-Niet meer starten tussen 00:00 en 06:00 uur, niet meer landen tussen 00:00 en 05:00 uur
**Punt 5**: Geen extra start- en landingsbanen (geen tweede Kaagbaan)

**Schiphol Acht-Puntenplan**

| |
|---|
| |
| |
| |
| |
| |
| **Schiphol Acht-Puntenplan** |
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:<br>**Punt 1**: Nieuwe regels met heldere grenzen voor geluid en de uitstoot van CO2<br>**Punt 2**: De meest lawaaiige vliegtuigen zijn niet meer welkom.<br>**Punt 3**: Nanchtsluiting-Niet meer starten tussen 00:00 en 06:00 uur, niet meer landen tussen 00:00 en 05:00 uur<br>**Punt 5**: Geen extra start- en landingsbanen (geen tweede Kaagbaan) |

| |
|---|
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:<br>**Punt 1**: Nieuwe regels met heldere grenzen voor geluid en de uitstoot van CO2<br>**Punt 2**: De meest lawaaiige vliegtuigen zijn niet meer welkom.<br>**Punt 3**: Nanchtsluiting-Niet meer starten tussen 00:00 en 06:00 uur, niet meer landen tussen 00:00 en 05:00 uur<br>**Punt 5**: Geen extra start- en landingsbanen (geen tweede Kaagbaan) |
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:<br>**Punt 1**: Nieuwe regels met heldere grenzen voor geluid en de uitstoot van CO2<br>**Punt 2**: De meest lawaaiige vliegtuigen zijn niet meer welkom.<br>**Punt 3**: Nachtsluiting-Niet meer starten tussen 00:00 en 06:00 uur, niet meer landen tussen 00:00 en 05:00 uur |
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:<br>**Punt 1**: Nieuwe regels met heldere grenzen voor geluid en de uitstoot van CO2<br>**Punt 2**: De meest lawaaiige vliegtuigen zijn niet meer welkom.<br>**Punt 3**: Nanchtsluiting-Niet meer starten tussen 00:00 en 06:00 uur, niet meer landen tussen 00:00 en 05:00 uur |
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die overeenstemmen met deze stroom:<br>**Punt 1**: Nieuwe regels met heldere grenzen voor geluid en de uitstoot van CO2 |
| |

| Schiphol Acht-Puntenplan |
| --- |
| |
| |
| |

| Schiphol Acht-Puntenplan |
| --- |
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:<br>**Punt 6**: Jaarlijkse investering van EUR 10 miljoen in omgeving en bewoners |
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:<br>**Punt 5**: Geen extra start- en landingsbanen (geen tweede Kaagbaan) |
| |
| |
| |
| |

| |
|---|
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:<br>**Punt 6**: Jaarlijkse investering van EUR 10 miljoen in omgeving en bewoners |
| |
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:<br>**Punt 6**: Jaarlijkse investering van EUR 10 miljoen in omgeving en bewoners |

Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:
**Punt 1**: Nieuwe regels met heldere grenzen voor geluid en de uitstoot van CO2

Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:
**Punt 1**: Nieuwe regels met heldere grenzen voor geluid en de uitstoot van CO2

Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:
**Punt 1**: Nieuwe regels met heldere grenzen voor geluid en de uitstoot van CO2

Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:
**Punt 5**: Geen extra start- en landingsbanen (geen tweede Kaagbaan)

| |
|---|
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:<br>**Punt 1**: Nieuwe regels met heldere grenzen voor geluid en de uitstoot van CO2 |
| |
| |
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:<br>**Punt 1**: Nieuwe regels met heldere grenzen voor geluid en de uitstoot van CO2<br>**Punt 2**: De meest lawaaiige vliegtuigen zijn niet meer welkom.<br>**Punt 3**: Nanchtsluiting-Niet meer starten tussen 00:00 en 06:00 uur, niet meer landen tussen 00:00 en 05:00 uur<br>**Punt 5**: Geen extra start- en landingsbanen (geen tweede Kaagbaan) |

| |
|---|
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:<br>**Punt 3**: Nachtsluiting-Niet meer starten tussen 00:00 en 06:00 uur, niet meer landen tussen 00:00 en 05:00 uur, wat tot een vermindering van 10,000 bewgingen leidt |
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:<br>**Punt 1**: Nieuwe regels met heldere grenzen voor geluid en de uitstoot van CO2<br>**Punt 2**: De meest lawaaiige vliegtuigen zijn niet meer welkom.<br>**Punt 3**: Nachtsluiting-Niet meer starten tussen 00:00 en 06:00 uur, niet meer landen tussen 00:00 en 05:00 uur<br>**Punt 5**: Geen extra start- en landingsbanen (geen tweede Kaagbaan) |
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol die relevant zijn voor dit spoor:**<br>**Punt 1: Nieuwe regels met heldere grenzen voor geluid en de uitstoot van CO2** |
| |
| |

UITVOERINGSAGENDA NOVEX SCHIPHOL

## Actief mee aan de slag

| Nr. | Project / Programma | Opgave | Doel | Primaire trekker | Overige betrokkenen |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Verkenning 2050, toekomst van de luchtvaart en luchthaven. | Gezamenlijk kennisnetwerk opzetten. In kaart brengen van de toekomst van de veranderingen in de luchtvaart, de implicaties daarvan voor de luchthaven en haar omgeving in relatie tot het maatschappelijk en economisch belang en de (internationale) verbondenheid. Met welke ruimtelijke en economische effecten moet de regio rekening houden? En wat is de gewenste ontwikkelrichting? Backcasting vanuit 2050, scenario's met verschillende duurzame energiedragers, technologische ontwikkelingen, impact op de gezondheid. Toepassen innovatiestrategie luchtvaart op Schiphol. | Er komt een verdiepende analyse over de toekomst van de luchtvaart en de (ruimtelijke) consequenties daarvan. Mondiaal heeft IATA zich gecommitteerd aan een doelstelling van (netto) emissievrije luchtvaart in 2050, Schiphol zet in op emissieneutraal in 2050. Wat betekent verduurzaming voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de Schipholregio? Wat vraagt dat aan ruimte en infrastructuur? Als we gaan sturen op krimpende milieucontouren, welke kansen biedt dat ("doorkijk 2050")? | BZK ( 5 5.1.2e ) | FZK ( 5.1.2e ), BRS ( 5.1.2e en 5.1.2e 5.1.2e) 5.1 5.1.2e vanuit Haarlemmermeer |
| 2. | Integratieslag van de ontwikkelperspectieven met de provinciale ruimtelijke voorstellen | Het ontwikkelperspectief met besluiten en uitgangspunten vormt de bijdrage vanuit de Schipholregio aan de ruimtelijke voorstellen die door de provincies worden gemaakt. Vanuit NOVEX Schiphol wordt aan deze integratieslag een actieve bijdrage geleverd. | Integrale ruimtelijke keuzes vragen om integratie van de verschillende ontwikkelperspectieven van de NOVEX-programma's in de verschillende provincies en de PPLG's, PMIEK, et cetera in het ruimtelijk voorstel. | BRS ( 5.1.2e ) | IenW ( 5.1.2e ); BZK ( 5.1.2e 5.1.2e ) |
| 3. | Borgen samenhang met andere nationale opgaven (buiten NOVEX Schipholregio). | De samenhang tussen verschillende maatschappelijke opgaven wordt geborgd, ook in relatie tot de opgaven die in andere programma's zitten. Continu vinger-aan-de-pols en bespreken in stuurgroep. | Algemeen: ruimtelijk voorstellen en andere Novex programma's. Hoofdopgave 1: NMP, innovatiestrategie luchtvaart, mobiliteitsvisie. Hoofdopgave 2: woondeals. Hoofdopgave 3: PPLG PNH, PPLG PZH, PPLG PU, programma's stikstof PNH, PZH en PU. Hoofdopgave 4: verduurzaming industrie en stikstoftafel industrie. Hoofdopgave 5: MIEK, PMIEK, programma verduurzaming van Schiphol, CES, innovatiestrategie luchtvaart. Hoofdopgave 6: NMP. Hoofdopgave 7: NMP, SLA, verduuzaming industrie, verduurzaming mobiliteit, innovatiestrategie luchtvaart. Hoofdopgave 8: Omgevingswet, sectorale sporen DGMI. | Programmamanagement ( 5 1.2e , 5.1.2e 5.1.2e ) | BZK ( 5 1.2e ) |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 4. | Governancestructuur Schipholregio (bestuurlijk) | De NOVEX Schiphol maakt afspraken over de manier waarop de interbestuurlijke en interdepartementale samenwerking wordt voortgezet. | Dit is de bestuurlijke kant van de implementatie het advies Van Geel over interbestuurlijke en interdepartementale samenwerking. Er is een aparte poot voor maatschappelijke participatie via de MRS. Scherpte aanbrengen wanneer MRS in beeld komt bij uitwerking van plannen. Scherpte houden in beide pijlers, andere rollen en verantwoordelijkheden. | Programmamanagement ( 5.1.2e , 5.1.2e 5.1.2e ), programmasecretaris (rol moet nog worden belegd) | |
| 5. | Governancestructuur Schipholregio (maatschappelijk) | De NOVEX Schiphol maakt afspraken over de wijze waarop de MRS wordt betrokken bij projecten. | IenW heeft haar governance rond Schiphol opgeknipt in drie pijlers. een interbestuurlijke pijler, de sector en een maatschappelijke pijler. De MRS is geen participatiestructuur van de regio. Het tijdig betrekken op een voor alle partijen prettige en effectieve wijze is belangrijk. Dat doet het betreffende bevoegde gezag via haar eigen structuren. | IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1.2e 5.1.2e ). |
| | | | **ACTIES UIT HOOFDOPGAVEN** | | |
| | **Verbeteren leefomgevingskwaliteit (hoofdopgaven 1, 6 en 7).** | | **2030 de basis op orde brengen.** | | |
| **Nr.** | **Project / Programma** | **Opgave** | **Doel** | **Primaire trekker** | **Overige betrokkenen** |
| 6. | Verkenning heldere normen voor luchtvaart (met oog op gezondheid). Uitwerken transitiepad naar zero emissions. | Uitwerken heldere normen voor kwalitatieve sturing op de leefomgevingskwaliteit, met name geluid en luchtkwaliteit. Dat zit deels in programma voor het systeemgeluid. Deels zit dit in andere programma's als het NMP. Aanvullend op normen voor luchtvaart horen dan contouren voor de RO (saneren, beschermen, aandacht geven). Naast bronmaatregelen aandacht voor kwaliteitsimpuls in de leefomgeving met gezondheidsbevorderende elementen. Verbeteren van een gezonde leefomgeving is een gezamenlijk uitgangspunt. Hierbij mist nog het eindbeeld van de voorgenomen 'stapsgewijze verbeteringen'. Tussendoelen en eindcoelen uitwerken in een transitiepad naar 2050. | Netwerkvorming met betrokkenheid NOVEX-partners. Bredere open gesprek over normstelling met experts vanuit GGD en RIVM. Vanuit dit open gesprek opgedane kennis meegeven aan specifiek uitwerkingslijnen. Leefomgevingskwaliteit moet vanuit wederkerigheid worden verbeterd zowel aan de bron als bij de ontvanger. Voor gezondheidsbevorderende elementen is toewerken naar 'zero emissions' het uitgangspunt. Tussendoelen en einddoelen moeten zo concreet mogelijk worden gemaakt, waarbij een onderscheid mogelijk is tussen afrekenbare tussendoelen voor korte en middellange termijn en ambitieuze streefbeelden voor langere termijn. Hierbij kunnen Europese zero-emission-ambitions als referentie gelden. | IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e ), Regio ( 5.1.2e ), BZK ( 5.1.2e 5.1.2e ) |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 7. | Voorbereiden beleid voor de aandachtsgebieden. | Vereenvoudiging contourensystematiek: sloopzone, beperkingengebied en aandachtsgebied. Uitwerken beleid voor het aandachtsgebied binnen de extra contour waarbinnen je integraal naar impact van diverse bronnen moet kijken (mengpaneel Ow) gesprekken met programma gezonde leefomgeving, RIVM en GGD's over hoe je hier invulling aan kan geven. Raakt ook aan discussie over cumulatie. | Instrument bij het maken van integrale afwegingen maken bij ruimtelijke inpassing. Toepassing mengpaneel uit Omgevingswet. | IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e ), BZK ( 5.1.2e 5.1.2e ) |
| 8. | Programma systeemgeluid | Nieuw Geluidstelsel, bestaand programma van IenW. Landelijk traject, afspraak maken hoe BRS hier een goede plek in kan krijgen. | Sturen op een gezonde (stiller en schoner) en veilige leefomgeving, met verwaarloosbare gezondheidseffecten. Slaapverstoring is hierbij een specifiek aandachtspunt, meer rust in de nacht. | IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1.2 5.1.2e )<br><br>In de IPO Werkgroep Geluid zitten 5.1.2e (FL) en 5.1.2e Elzinga (FL) |
| 9. | Analyse emissies luchtvaart | Luchtkwaliteit aanpakken gericht op stapsgewijze verbetering, aansluiten bij doelen Schone Lucht Akkoord. Sturing vanuit verschillende bronnen/programma's naast luchtvaart, programma's gericht op industrie, mobiliteit en SLA, monitoring via SLA. Intentie is om alle gemeenten in de Schipholregio aan te laten sluiten bij de doelen van het Schone Lucht Akkoord (SLA). Vanuit het SLA wordt de luchtkwaliteit gemonitord (los van de bronnen). | Stapsgewijs verbeteren luchtkwaliteit. | IenW ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Regio ( 5.1.2e en 5.1.2e ) |
| 10. | Isolatieprogramma | Aanvullende isolatieronde (GIS4) | Uitvoeren isolatieprogramma. | IenW ( 5.1.2e ) | Regio ( 5.1.2e ) |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 11. | Grondgeluidhinder tegengaan | Inzet van specifieke maatregelen om grondgeluid en de hinder daarvan te verminderen. | Grondgeluid en/of hinder van grondgeluid beperken. | IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1 5.1.2e ) uitvoerend 5.1.2e 5.1.2e |
| 12. | Opzetten financieringsconstructies ten behoeve van realisatie gezamenlijke (Rijk, regio) doelstellingen | Een financiering opzetten voor individuele maatregelen, isolatie en uitkoop. Gebiedsgerichte financiering (verbetering leefomgevingskwaliteit in belast en beperkt gebied) koppelen aan programma Westeinderscheg. | Regio zal rechtstreekse investeringen doen via de structuurversterking Westeinderscheg, financiering vanuit Nationale Programma's. Het Rijks ondersteunt maatregelen en activiteiten met incidentele bijdragen. | IenW ( 5.1.2e ) | Regio ( 5.1.2e ), BZK ( 5.1.2e ), EZK ( 5.1.2e 5.1.2e ), LNV ( 5.1.2e ) |
| 13. | Programma luchtruimherziening | Verminderen van uitstoot van schadelijke stoffen en geluidsoverlast door een herziening van de inrichting en het gebruik van het luchtruim. Daarnaast moet de militaire missie effectiviteit vergroot worden. | Er wordt niet overal de kortst mogelijke route gevlogen. Dat leidt tot meer uitstoot (CO2 en NOX) dan nodig. De beoogde indeling van het luchtruim zorgt ervoor dat vliegtuigen minder omvliegen en met minder vertragingen. Door de nieuwe indeling en andere wijze van afhandelen wordt het voorts mogelijk om dichterbij de luchthavens de geluidshinder te beperken door langer, hoger te vliegen op vaste naderingsroutes. Dit betreft het gebied tussen 15 en 60 kilometer van de banen. | IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1.2e ), BZK ( 5.1.2e ) |
| | Nachtsluiting | | | IenW ( 5.1.2e 5.1.2e ) | BRS: 5.1.2e |
| | **Ruimtelijke ontwikkeling (hoofdopgaven 2 en 8)** | | **Vitalisering beperkt en belast gebied.** | | |

| Nr. | Project / Programma | Opgave | Doel | Primaire trekker | Overige betrokkenen |
|---|---|---|---|---|---|
| 14. | Westeinderscheg | Versterken lokale leefbaarheid via integrale structuurversterking in beprekt en belast gebied. | Kent eigen uitvoeringsprogramma. Daarbinnen uitwerking van o.a. de deelgebieden Rijsenhout en Stommeer, Kronenburg. Deze zijn hieronder als aparte projecten opgevoerd. | Provincie Noord-Holland ( 5.1.2e ) | BZK ( 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e ), BRS ( 5.1.2e 5.1.2e ) |
| 15. | Rijsenhout | Voor Rijsenhout wordt gewerkt aan een interbestuurlijk acceptabele oplossing om de leefbaarheid te vergroten. Integrale gebiedsuitwerking met een eindbeeld opstellen (als basis voor een vvb/uitzondering | Afgesproken is om middels een versnelling in het programma Westeinderscheg te werken aan de leefomgevingskwaliteit in Rijsenhout. Met aandacht voor verrommeld glas, maximaal 400 woningen in combi met een living lab geluidadaptief bouwen. | Gemeente Haarlemmermeer ( 5.1 5.1.2e ) | IenW ( 5.1.2e ), BZK ( 5.1.2 5.1.2e 5.1.2e ), Westeinderscheg ( 5.1.2e 5.1.2e ) |
| 16. | Stommeer | Voor Stommeer wordt gewerkt aan een interbestuurlijk acceptabele oplossing om de leefbaarheid te vergroten. | Gemeente werkt aan verbeteren leefomgevingskwaliteit: vergroening, verduurzaming en hertructurering. Vergroening: koppeling structuur Westeinderscheg. Verduurzaming: verzoek aan Rijk tot stroomlijnen van de rijksprogramma's voor warmte- en geluidsisolatie. Herstructurering: opTim Palingalisering binnen bestaande wijk. | BZK ( 5.1.2e 5.1.2e ) | IenW ( 5.1.2e ), Gemeente Aalsmeer ( 5.1.2e ), Westeinderscheg ( 5.1.2e 5.1.2e ) |
| 17. | Kronenburg | Voor Kronenburg wordt gewerkt aan een interbestuurlijk acceptabele oplossing om de leefbaarheid te vergroten. | Het realiseren van een (bestuurlijke) oplossing voor Kronenburg. | BZK ( 5.1.2e ) | IenW ( 5.1.2e ), Gemeente Amstelveen ( 5.1.2e 5.1.2e ) |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 18. | Realisatie woondeals | Borgen samenhang tussen opgaven | Het integraal beanderen van de opgaven uit de woondels en de acties binnen de NOVEX Schiphol. | Regio ( 5.1.2e ) | BZK ( 5.1.2e ) |
| 19. | Doorontwikkeling geluidadaptief bouwen | Uitwerking volgende fase onderzoeksprogramma geluidadaptief bouwen met o.a. living labs in concrete bouwprojecten (waaronder in ieder geval 1 in Rijsenhout), actualisatie handrijking, kennisontsluiting. Toepassing zowel binnen als buiten de beperkingengebieden LIB. | Met adaptieve maatregelen bij gebiedsinrichting, bouwontwerpen en materiaalgebruik kunnen effecten van geluid gemitigeerd worden. Relatie met Programma Gezonde Leefomgeving. | Geluidapaptief Bouwen ( 5.1.2e en 5.1.2e ) | IenW ( 5.1.2e ), BZK ( 5.1.2e ), BRS ( 5.1.2e ) |
| 20. | Actualisatie LIB | De LIB-contouren worden aangepast middels een actualisatie en een technische aanpassing. | De ruimtelijke beperkingen met het oog op gezondheid en veiligheid zijn niet meer in lijn met de huidige vliegoperatie op Schiphol. Actualiseren van ruimtelijk beleid door het Luchthavenindelingbesluit (LIB) te wijzigen zorgt ervoor dat activiteiten op de grond en in de lucht op elkaar aansluiten. Naast geluidscontouren worden ook EV-contouren aangepast. | IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1.2e en 5.1.2e ), BZK ( 5.1.2e 5.1.2e ) |
| 21. | Aanpassing LIB drie zones voor ruimtelijk beleid | Aansluiting van LIB op Omgevingswet. | Er komen heldere regels voor gezondheid (mengpaneel Omgevingswet) met flexibiliteit om knelpunten met betrekking tot de leefbaarheid in de beperkingsgebieden aan te kunnen pakken. Samenhang met 6, 7 en 8. Naast geluid en luchtkwaliteit ook kijken naar EV. | IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1.2e en 5.1.2e ), BZK ( 5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e 5.1.2e ) |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 22. | Opheffen reservering Parallelle Kaagbaan | De reservering voor de Parallelle Kaagbaan wordt opgeheven | Door het opheffen van de reservering voor de Parallelle Kaagbaan ontstaat er ruimte voor gebiedsontwikkeling in Rijsenhout. | IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1 5.1.2e ) |
| 23. | Herziening obstakelbeleid. | De beleidsgebieden voor vliegveiligheid, toetsvlakken en obstakelvlakken worden komende tijd voor heel NL geactualiseerd op basis van de nieuwe ICAO annex in een landelijk traject. | Actualisatie obstakelbeleid. | IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1.2e , 5.1.2e 5.1.2e , 5.1.2e ), Defensie (nntb), BZK ( 5.1.2e ) |
| | Cumulatie luchtvaartgeluid | Uitwerken laternatieve methodiek Cumulatie luchtvaartgeluid | | ????? | BRS: 5.1.2e |
| | **Samenhang bewaken, vinger aan de pols (hoofdopgaven 3, 4 en 5)** | | | | |
| **Nr.** | **Project / Programma** | **Opgave** | **Doel** | **Primaire trekker** | **Overige betrokkenen** |
| 24. | Borgen samenhang tussen de verschillende projecten binnen de Novex Schipholregio. | Leefomgevingskwaliteit is het overkoepelende thema. De samenhang tussen de verschillende projecten en programma's in het uitvoeringsprogramma wordt geborgd. Continu vinger-aan-de-pols en bespreken in stuurgroep. | Samenhang borgen tussen de verschillende projecten met als doel het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit en de ruimtelijke consequenties in beeld te brengen. | Programmateam ( 5.1.2e , 5.1.2e 5.1.2 ) | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 25. | Realisatie Nationaal Programma Landelijk Gebied | Realisatie van het Nationaal Programma Stikstof via de provinciale programma's Landelijk Gebied (PNH, PZH, PU) | Natuurvergunning Schiphol ligt voor bij LNV | LNV ( 5.1.2e ) | |
| 26. | Realisatie Provinciale programma's landelijk gebied | Het realiseren van de PPLG's | Borgen samenhang tussen PPLG's en andere opgaven. | LNV ( 5.1.2e ) | Provincie Noord-Holland ( 5.1.2e ), Provincie Zuid-Holland ( 5.1.2e , Provincie Utrecht ( 5.1.2e 5.1.2e ) |
| 27. | PPLG's integreren in het programma Westeinderscheg | Meeprogrammeren doelen PPLG, afstemming over uitvoering. Integrale (ruimtelijke) afweging via programma Westeinderscheg. | Borgen integraliteit in de Westeinderscheg. | LNV ( 5.1.2e ) | Westeinderscheg ( 5.1.2e 5.1.2e ), PPLG ( 5.1.2e ) |
| 28. | Verduurzaming industrie | Betreft het verbreden van het nationaal programma verduurzaming industrie naar andere emissies dan alleen CO2. Onderdeel hiervan is: maatwerkaanpak grootste vervuilers waaronder Tata, generiek instrumentarium aan subsidies (RVO) en regelgeving die bedrijven laat verduurzamen. versnelde verduurzaming voor het Noordzeekanaalgebied (NZKG), Nationaal Milieuprogramma (NMP). | Betreft het verbreden naar reductie van andere emissies met oog op gezonde leefomgeving. Er is samenhang met de volgende provinciale programma's: expertiseteam Stikstof, roadmap industriële piekbelasters stikstof, OMB-pilot scherper vergunnen vanuit SLA, RMP verduurzaming mobiliteit, Green Deal Scheepvaart, Binnenvaart en Havens, inzet Port of Amsterdam op een emissievrije haven. | EZK ( 5.1 5.1.2e ) | |
| 29. | Afstemming met PMIEK en Schiphol | PMIEK en elektrificatiebehoefte Schiphol sluiten op elkaar aan. | Monitoren dat PMIEK en elektrificatiebehoefte Schiphol op elkaar aansluiten. | BRS ( 5.1.2e ) | EZK ( 5.1 5.1.2e ) PMIEK Provincie Noord-Holland (nntb) |
| 30. | Experimenteerregeling | Realisatie nnhs en experimenteer regeling resulterend in vermindering naar 460.000 vliegbewegingen. | Het maken van afspraken binnen de NOVEX over het betrekken van de regio voor eind 2023. | IenW ( 5.1.2e ) | BZK ( 5.1.2e ), BRS ( 5.1.2e ) |
| 31. | Nieuw LVB Schiphol | Realisatie vermindering naar 452.500 vliegbewegingen en vaststellen van een nieuw nulpunt qua bijbehorende milieuruimte. | Het maken van afspraken binnen de NOVEX over het betrekken van de regio voor eind 2023. | IenW ( 5.1.2e ) | BZK ( 5.1.2e ), BRS ( 5.1.2e ) |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 32. | Verkennen beleidsgebruik bevindingen uit het Programma Aanpak Meten en Berekenen van Vliegtuiggeluid (PAMV) | PAMV is een aflopend kennisprogramma voor het meten en berekenen van vliegtuiggeluid. Planning is dat eind 2023 de resultaten worden opgeleverd in 3 rapporten over 1. aanvullende indicatoren voor geluidshinder, 2. toepassingsbereik voor het meten en voor het bereken van vliegtuiggeluid, 3. validatie van rekenmodellen door metingen. Deze opbrengst moet vervolgens nog geappreciëerd en beleidsmatig vertaald worden. Rijk en BRS verkennen gezamenlijk de mogelijkheden om de opgedane kennis te benutten (in aanvulling op het programma systeemgeluid - actie 8). | Metingen kunnen benut worden voor modelverbeteringen en kunnen het inzicht vergroten over de relaties tussen geluidbelasting en hinderbeleving. Citizen science wordt ingezet als monitoringsinstrument voor geluidbelasting en het signaleren van extremen, benutten kennis voor provinciale traject rondom monitoring en civil science (Hollandse Luchten). Aanvullende indicatoren kunnen benut worden bij gebiedsgerichte aanpak van geluidshinder. | IenW ( 5.1.2e ), BRS ( 5.1.2e ) | BZK ( 5.1.2e ) |
| 33. | Faunabeheer | Faunabeheer om vogelaanvaringen met luchtvaart te voorkomen. | Opdracht verstrekt om een nieuw faunabeheerplan op te laten stellen. Er is discussie over over bevoegheidsverdeling en financiering. IenW heeft de landsadvocaat gevraagd daar naar te kijken om juridisch advies uit te brengen hierover. | PNH ( 5.1.2e ) | IenW ( 5.1.2e en 5.1.2e ) |

**A NOVEX SCHIPHOL**

| Acties, producten en deadlines (wat & wanneer) | Governance en middelen (hoe) | Vragen |
|---|---|---|
| Plan van aanpak en onderzoeks-vragen opstellen, selectie bureau Q4 2023. Opleveren rapport Q2 24 en uitvoeren rapport Q3 24 | Werkgroep of begeleidingsgroep starten (Bzk, Ezk, IenW en BRS die deze actie oppakt. Er zijn middelen nodig (uit SPUK-procesgelden BZK) om onderzoeksbureau onderzoeksvragen en p.v.a. uit te laten werken. | wie haken we aan vanuit Amsterdam (of MRA?) en Rijnland ( 5.1.2e 5.1.2e )<br>hoe organiseren we dit? nu een keer bijpraten en welk inzet nodig tijdens project |
| Volgt programmering ruimtelijke voorstellen. | Elke maand contact over de stand van zaken met programmamanagers ruimtelijke voorstellen PNH, PZH, U en Flevoland. | Is hier expert inzet - naast regie door 5.1.2e - vanuit BRS nodig? |
| Afstemmingsoverleg organsieren met andere NOVEX'en en overleg provinciale puzzelaars. | Bijeenkomst 1x per kwartaal. | Wat moeten we hiermee vanuit de BRS? |

| | | |
|---|---|---|
| Uitvoeringsagenda is (schriftelijke) vaststelling van de bestuurlijke component advies Van Geel. De afspraken worden geborgd in een programmateam (maandelijks) en de stuurgroep (elk kwartaal). Escalatie is mogelijk via bestuurlijke lijn (niveau minister/gedeputeerde/wethouder). Een programmasecretaris is verantwoordelijk voor het proactief monitoren en najagen van de voortgang op de afspraken. De programmasecretaris rapporteert hierover doorlopend aan de programmaleiding op basis hiervan agendeert de programmaleiding onderwerpen en thema's die extra aandacht behoeven eens per maand aan het programmateam en per kwartaal aan de stuurgroep. De programmasecretaris werkt hierbij nauw samen met de programmaplanner POLS en de secretaris BRS om samenhang en uniformiteit te borgen. | Programmateam (maandelijks) en stuurgroep (elk kwartaal). | |
| De MRS wordt na vaststelling geïnformeerd over de uitvoeringsagenda. Bij formalisering van trajecten in besluitvorming wordt door het betreffende bevoegde gezag een participatietraject uitgewerkt. | In de communicatiewerkgroep wordt afgestemd dat de drie kolommen uit het advies van Van Geel (MRS, sector, interbestuurlijk), waar nodig, tijdig op de hoogte worden gebracht. | geen vraag |

| **Acties, producten en deadlines (wat & wanneer)** | **Governance en middelen (hoe)** | **Vragen** |
|---|---|---|
| Zorgen voor actieve betrokkenheid vanuit BRS partijen bij het NMP als onderdeel van de interbestuurlijke samenwerking aan het NMP. Gericht op integrale en cumulatieve uitwerking van normering gezondheidseffecten in het NMP, in lijn met de Omgevingswet. In ieder geval geluid en luchtkwaliteit. Praktische werkafspraken gemaakt in najaar 2023. Uitvoering eind 2023 en 2024. | Relatie MNP. Relatie geluid (5.1.2e 5.1.2e), Relatie PAMV (5.1.2e) Relatie luchtkwaliteit (5.1.2e en 5.1.2e) Relatie ruimtelijk kader (5.1.2e) Gesprekken met RIVM en GGD's over gezondheidsaspecten van emissies. WHO-advieswaarden meewegen. | uitvragen bij 5.1.2e wat moet hier concreet mee vanuit coördindatie BRS |

| | | |
|---|---|---|
| Directe en actieve betrokkenheid vanuit BRS organiseren bij het uitwerken aanpak leefomgevingskwaliteit in de aandachtsgebieden. Samenhang met systeemgeluid (geluidsaspecten), maatregelen in bouwen (geluidadaptief bouwen) en ruimtelijke inrichting (bevordering leefomgevingskwaliteit). Aansluiten bij aanpak GGD en RIVM gezonde leefomgeving. Eerst overzicht gereed in Q4. | Relatie MNP. Relatie geluid (5.1.2e 5.1.2e) Relatie luchtkwaliteit (5.1.2e ) Relatie ruimtelijk kader (5.1.2e 5.1.2e ) Relatie GO-methode van RIVM. | uitvragen bij 5.1.2e wat moet hier concreet mee vanuit coördindatie BRS |
| Voor de normstelling Schiphol: BRS en expertgroepen BRS betrekken aan de voorkant van het proces (doelstellingen, tijdslijn en kaders). Met daarbij aandacht voor welke factoren het een succes maken en hoe draagvlak bij bewoners kan worden gezocht. | De IenW werkgroep betrekt via genoemde NOVEX trekkers de BRS en expertgroepen BRS. Een tijdslijn wordt t.z.t. opgesteld en vormt de basis voor verdere afspraken. | Contact opnemen met 5.1.2e wat stand van zaken is en wat eventueel extra nodig is vanuit BRS, en welke overleggen komen er aan. |
| (1) Inzichtelijk maken welke gemeenten niet zijn aangesloten bij het SLA , vervolgens onderzoeken waarom deze gemeenten niet deelnemen en kijken wat we daaraan kunnen doen om toch deel te laten nemen. (2) Emissiedoelen SLA en luchtvaart vergelijken en kijken of en zo ja, welke aanpassing gewenst is en haalbaar? In welke wetgeving moet dat worden aangepast? (3) Daarbij ook kijken naar de lopende acties voor compliance met Europese regelgeving (consequenties van eventuele opname van luchtvaart in het SLA in kaart brengen; onderzoek naar de bijdrage van alle bronnen (wegverkeer, luchtvaart, industrie, landbouw, huishoudens) aan de "deken" of "achtergrondconcentratie" van luchtverontreiniging en onderzoek naar de impact van de deken op de luchtkwaliteit in de Schipholregio. Onderzoeksvragen: (NB deze komen deels overeen met onderzoeken in afronding i.o.v. IenW (Adecs, NLR)): (A) Wat is de bijdrage van de deken/achtergrondconcentratie op de lokale luchtkwaliteit in de Schipholregio? (B) Welke bijdrage leveren de diverse bronnen aan die achtergrondconcentratie? (C) Welke vervolgstappen kunnen we hierna definiëren? | | |
| Dit is op dit moment de Regeling Gevelisolatie 2023. Regeling is Q3/4 2023 gepubliceerd en wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat. Blijft in uitvoering. Er wordt voor toekomstige ontwikkelingen de link gelegd met het programma systeemgeluid. | Rijk en regio maken afspraken over isolatieprogramma's. | |

| | | |
|---|---|---|
| Laag Frequent Geluid (LFG): RIVM is gevraagd (door I&W) om een vervolgonderzoek te starten om eerst te inventariseren of er LFG klachten zijn rond Schiphol; of er relaties zijn met bepaalde bronnen en hoe deze te identificeren zodat wellicht maatregelen kunnen worden genomen. Schiphol zelf is in het kader van het Minder Hinder Programma ook bezig met LFG en Grondgeluid. | Opdracht aan RIVM (door IenW). Medio september 2023 offerte bespreking met RIVM. Start onderzoek medio november. Gereed eind 2024. | |
| Er zal in de bestuurlijke overleggen tussen Rijk en regio gekeken worden naar synergie tussen inzet incidentele Rijksbijdragen, inzet gelden uit Nationale Programma's en incidentele bijdragen uit regionale middelen. | Gelden uit Nationale Programma's en incidentele bijdragen. Ook wordt gekeken naar andere financieringsbronnen zoals SLS en Omgevingsfonds Schiphol. | Wat moeten we hiermee vanuit de BRS? |
| Op 10 oktober 2022 is de bestuursovereenkomst NOVEX-Schiphol door zowel de BRS als het Rijk ondertekend In deze bestuursovereenkomst is vastgelegd dat voor het programma Luchtruimherziening geldt dat "partijen afspreken om tot optimale afstemming te komen tussen aanpassingen van het luchtruim in het kader van de Luchtruimherziening en de ruimtelijke opgaven in het Schipholgebied" In overleg met het programma LRH zal dus gekomen worden tot heldere werkafspraken over de betrokkenheid van BRS partijen bij de uitwerking van het ontwerp voor het gebruik van het luchtruim. Daarnaast is helderheid over vastgestelde uitgangspunten en nog flexibele ontwerpruimte gewenst. Tot slot is een duidelijk overzicht van de landzijdige gebiedsopgaven binnen een provincie of (NOVEX-) regio nodig. | Het programma LRH wordt uitgevoerd binnen een zelfstandige programmadirectie met 5 programmapartners (IenW, DEF, LVNL, CLSK, MUAC). Landelijk traject, afstemming in Schipholregio loopt via BRS. Provincies zijn op het landelijk traject aangehaakt (voor de gebieden buiten Schipholregio). | |
| Februari 2024 is een onderzoek gestart naar de gevolgen van een eventuele nachtsluiting va Schiphol. Het onderzoek wordt in mei 2024 afgerond en gepubliceerd. Er zijn twee momenten in de studie waarop stakeholders, waaronder de BRS, geraadpleegd worden | | |
| | | |

| Acties, producten en deadlines (wat & wanneer) | Governance en middelen (hoe) | Vragen |
|---|---|---|
| Uitvoeringsprogramma medio 2024, bestuurlijk vast te stellen. Eerste projecten zijn reeds gesubsidieerd (peilmoment zomer 2023). | Regie bij Provincie Noord-Holland. Begeleiding bij BZK, BRS. Uitvoering bij 5 gemeenten. | |
| Voor Rijsenhout wordt momenteel gewerkt aan een startnotitie over gebiedsontwikkeling in Rijsenhout die bijdraagt aan het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Hier staan nu twee mijlpalen groenblauw raamwerk (uit programma Westeinderscheg, najaar 2023) en geactualiseerd gemeentelijk kader (zomer 2024). Tegelijkertijd met de gemeentelijk kader worden ook opgeleverd planologisch juridische quickscan, privaatrechtelijke quickscan grondbezit, voorkeurslocatie pilot geluidsadaptief bouwen. | Projectgroep onder leiding van de gemeente Haarlemmermeer, interbestuurlijke samenwerking met PNH, IenW en BZK | |
| Uitwerken door Stuurgroep overgenomen advies 1.1.2d vd Vlist. Bestaand uit het op elkaar afstemmen van isolatiemaatregelen voor geluid en warmte. Gereed Q4 2023. Context wordt meegenomen binnen programma Westeinderscheg. | Middels een werkgroep bestaande uit PNH, BZK, gemeente Aalsmeer en IenW. | |
| BZK en IenW hebben een gezamenlijke brief aan Amstelveen gestuurd met de uikomsten van het BWO over Kronenburg en nodigen de gemeente uit tot een bestuurlijk overleg. Er wordt, indien gewenst door de gemeente Amstelveen, een bestuurlijk overleg gepland. | Alles middels gezamenlijk overleg tussen gemeente Amstelveen, PNH, BZK, IenW en ILT. | |

| | | |
|---|---|---|
| Zie woondeals voor programmering. | Binnen de woondeals is het volgende afgesproken over de governance: 2 keer per jaar een BO Woondeal per woondealregio. Aanvullend worden regionale versnellingstafels opgezet waar concrete projecten en knelpunten besproken worden. Vanuit het Rijk zorgt BZK directie Woningbouw voor de verbinding met de NOVEX Schiphol waar nodig. Via de Provincie Noord-Holland wordt deze verbinding geborgd tussen de NOVEX en de woondealregio's. | |
| Uitwerken onderzoeksagenda als basis voor living labs/onderzoeksprogramma (oktober 2023). Memo maken met beleidsambities als basis onderzoeksagenda en living labs (oktober 2023). Uitwerken living lab Rijsenhout in plan van aanpak voor ontwerp, bouw en onderhoud living lab (januari 2024). Uitwerken plan organisatiestructuur en benodigde middelen voor uitvoering onderzoeksprogramma en toepassing kennis in praktijk middel een organogram (januari 2024). Inventarisaties doen voor locaties voor living labs NOVEX-regio breed met een kaart en rangschikking van locaties op basis van SWOT analyses (april 2024). Aansluiten bij het programma gezonde leefomgeving. | Governance verloopt via een ambtelijke werkgroep tussen IenW, BZK en de regio. Circa 1x per kwartaal wordt een stuurgroep georganiseerd. | |
| Besluit ministerraad ontwerpwijziging LIB (eind 2023/ begin 2024); Zienswijzen en voorhang (2024); Inwerkingtreding wijziging LIB (1 januari 2025). | Rijk regio werkgroep herziening ruimtelijk beleid Schiphol LIB | |
| Inventariseren opgave en opstellen plan van aanpak (2024). Uitvoering plan van aanpak (2024-2027). | Rijk en regio werkgroep voor herziening ruimtelijke beleid. | |

| | | |
|---|---|---|
| Goedkeuring ministerraad (oktober). Goedkeuring Raad van State (oktober/november). Voorhang (december/januari/februari). 2e keer ministerraad (maart/april). Inwerkingtreding is niet bekend, maar hoeft niet op 1 juli 2024 te zijn. | Bij al deze acties moet IenW een nota en documenten aanleveren voordat het behandeld kan worden. Alle concepten van nota's en documenten worden gedeeld met de NOVEX-partners voor input. | |
| IenW en Defensie starten een traject om gezamenlijk inhoudelijk nieuw beleid te ontwikkelen, beoogd gereed medio 2024 waarna de juridische implementatie start. | IenW en Defensie nodigen de betrokkenen uit om deel te nemen in een klankboordgroep. De klankboordgroep is bedoeld om bij de scenariovorming mee te denken. Daarna volgt het formele traject waar partijen input kunnen leveren op de te maken afwegingen en keuzes. | |
| | | |
| | | |
| **Acties, producten en deadlines (wat & wanneer)** | **Governance en middelen (hoe)** | **Vragen** |
| Agendering door programmaleiding in programmateam van schuurpunten die naar voren komen uit de periocieke voortgangsinventarisatie en -rapportage door de programmasecretaris. Delegaties in het programmateam leggen ten behoeve van de oplossing ook de verbanden met de opgaves in de eigen organisatie. | In het programmateam (maandelijks). | |

| | | |
|---|---|---|
| Samenhang en synergie borgen. | LNV onderhoudt maandelijks contact met Nationaal Programma Stikstof om samenhang te borgen. | |
| Samenhang en synergie borgen. | LNV onderhoudt maandelijks contact met PPLG's om samenhang te borgen. | |
| Samenhang en synergie borgen. | LNV en Programma Westeinderscheg hebben maandelijks overleg om samenhang en synergie te bevorderen. | |
| Binnen hoofdopgave 7 wordt een analyse gemaakt van de emissies die de meeste impact hebben op de omwonenden van Schiphol. Daaruit moet blijken welk aandeel de industrie heeft en indien significant, welke industriële partijen daar dan voor moeten worden aangepakt. Dit vergt dan, indien bestaande verduurzamingsprogramma's niet voldoen, waarschijnlijk een maatwerkaanpak. | Goede verbinding werkgroep 7: nader uitgesplitste analyse van emissies door RIVM of andere partij; middelen afhankelijk van te treffen maatregelen, mogelijk te dekken vanuit bestaand RVO- instrumentarium; contact met provincie, OD en gemeente van betreffende bedrijven. | |
| Schiphol doorloopt met gemeente Haarlemmermeer planologische procedure klantaansluiting aan ZO-zijde. Indien noodzakelijk assisteren provincie en/of EZK. Schiphol onderzoekt of veranderende wetgeving omtrent gerealiseerde afname een bedreiging vormen voor de voorgenomen verduurzaming. Als dat het geval blijkt, kijkt EZK wat daaraan gedaan kan worden. | Goed contact Schiphol en eventueel netbeheerders. Taskforce provincie Noord-Holland kan een rol spelen. | |
| Informeren voortgang experimenteerregeling (september 23 en ntb). Informele afstemming van ontwerp-LVB (najaar 23). Formele zienswijze procedure ontwerp-LVB. (planning PM). | Via de ambtelijke BRS-werkgroep en BRS-bestuurlijk. Formele zienswijzeprocedure. | |
| September '23 start notificatie ihkv BA procedure en uitwerken zienswijze versie LVB. Q1 '24 zienswijzen en voorhang LVB. Q2 '24 Advisering door RvS. Q3 Publicatie en inwerkingtreding. | Via de ambtelijke BRS-werkgroep en BRS bestuurlijk. | |

| | | |
|---|---|---|
| Delen met de regio van de opgedane kennis in PAMV. Bespreken, met de programmamanager van de beleidsmatige appreciatie van de resultaten van PAMV (adhv de3 rapporten) en de mogelijkheden deze beleidsmatig te benutten voor beleid en uitvoering. Uitlijnen relaties systeemgeluid en integrale monitoring omgevingskwaliteit en lopende citizens science projecten. Overzicht gereed Q4 | | |
| Is bestuurlijk overleg over geweest voor de zomer, na reces vervolg. | Op basis van het advies van de landsadvocaat vindt een vervolg op het bestuurlijk overleg plaats. | |

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 29 september 2022, van 09.30-10.55 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig: *Voorzitter:* J. Olthof, gedeputeerde provincie Noord-Holland

W. Breunesse, gemeente Zaanstad
R.H. Berkhout, gemeente Haarlem
R. Breeuwsma, gemeente Alphen aan den Rijn
S. Dinjens, gemeente Velsen
Mw. R. Dral, gemeente Oostzaan
R.J. van Duijn, gemeente Nieuwkoop
A. Elzakalai, gemeente Lelystad
J. Hagens, gemeente Alkmaar
Mw. A. Heijstee-Bolt, gemeente Kaag en Braassem
J.L. ven den Heuvel, gemeente Bodegraven Reeuwijk
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
Mw. E. Koek, gemeente Teylingen
D. Kuin, gemeente Aalsmeer
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
R. van Wanrooij, gemeente Wormerland
K. van der Zwet, gemeente Lisse

5.1.2e (beleidsmedewerker Luchtvaart provincie Noord-Holland
5.1.2e (adviseur en projectleider bij gemeente Uithoorn en Ouder-Amstel)
5.1.2e (Strategisch Beleids- en bestuursadviseur Omgevingsdienst IJmond)

ambtelijke ondersteuning

Afwezig m.b. Mw. B. van den Berg, gemeente Beverwijk
Mw. J. van Boeijen, gemeente Landsmeer
Mw. H. van Buren, gemeente Amsterdam
D. Grimbergen, gemeente Lelystad
R. ter Hark, gemeente Noordwijk
G.J. Hendriks, gemeente Gooise Meren
Mw. K. Hoekstra, gemeente Hillegom
Mw. J. Kloosterman, gemeente Leiden
Mw. J. de Maa, gemeente Ouder-Amstel
R. van Muilekom, provincie Utrecht
H. Prins, gemeente Diemen
A de Regt, gemeente Woerden
J. de Reus, provincie Flevoland
J. Schalkwijk, gemeente Wormerland
K. Schilder, gemeente Edam-Volendam
Mw. E. Stam, gemeente Heemstede
J. Terpstra, gemeente Leiden
C. van Uden, gemeente De Ronde Venen
B. Vastenhoud, gemeente Leiderdorp
Mw. M. Veeningen, gemeente Almere
Mw. A. Zalinyan, gemeente Heemskerk
Mw. W. de Zoete, provincie Zuid-Holland

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

## 1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de vergadering om 09.30 uur en heet iedereen welkom. Een aantal gemeenten kon zich niet laten vertegenwoordigen en heeft een schriftelijke reactie gestuurd.

De aanwezigen stellen zich aan elkaar voor.

De agenda wordt zonder wijzigingen vastgesteld.

## 2. Bespreken bestuursovereenkomst

De **voorzitter** merkt op dat hij een paar maanden een kort gesprek had met de minister, wat bij hem een positieve indruk achterliet. De minister lijkt werkelijk bereid de samenwerking te zoeken. De bestuursovereenkomst (BO) is een mooi moment om die samenwerking vast te leggen.

De heer 5.1.2e houdt aan de hand van sheets (bijgevoegd) een korte presentatie over de BO en de weg naar Novex Schiphol.

Mevrouw **Heijstee** vraagt hoe hard de plangrenzen zijn. Buiten die grenzen zijn immers ook mensen die hinder ondervinden? Hoe wordt daarmee rekening gehouden?
De **voorzitter** antwoordt dat de BRS met 56 gemeenten het gebied bestrijkt dat de meeste hinder ondervindt. Toch kunnen buiten de grenzen ook gemeenten zijn die hinder ondervinden van de luchthavens, vooral als over het luchtzijdige deel gepraat wordt, met een mogelijke samenhang tussen Rotterdam en Den Haag. Verder zit Zuid-Holland aan tafel, een provincie die de belangen van gemeenten buiten de BRS zal vertegenwoordigen. Datzelfde geldt voor de provincies Utrecht en Flevoland. De provincies hebben een belangrijke rol om het belang buiten de BRS goed te bewaken. Er kan nu in ieder geval meegepraat worden over het luchtzijdige deel, en dan met name het evenwicht het economisch belang aan de ene kant, tegenover aan de andere kant de leefbaarheid van de omgeving. De vraag van mevrouw Heijstee, dus naar het effect van luchtvaart naar gebieden buiten de BRS, zou goed voorgelegd kunnen worden aan de minister op 10 oktober.
De heer **Breunesse** vraagt naar de rol van stikstof in deze BO. Het maakt weliswaar onderdeel uit van de opgave, maar dan vaak gerelateerd aan het landelijk gebied en de toekomstbestendigheid van de agrarische sector, ofwel aan de verduurzaming van de industrie. Hoe zit Schiphol hierin als bron van stikstof?
De **voorzitter** antwoordt dat Schiphol een natuurbeschermingsvergunning moet aanvragen en voldoen aan de stikstofopgave. Dit is er mede oorzaak van dat de luchthaven terug moet naar 440.000. De aanvraag voor de natuurbeschermingsvergunning ligt er. Overigens zijn alle huidige crises, zoals over stikstof, $CO_2$, gezondheid, met elkaar verbonden. Toch moeten al die zaken ook weer ontvlochten worden zodat het voor de BRS behapbaar wordt.

De heer **Dinjens** merkt op dat de luchtruimherziening niet apart behandeld wordt, maar vervlochten zit in een aantal dingen. Waar is die te vinden in de acht opgaven?
De heer 5.1.2e antwoordt dat de luchtruimherziening ingebed wordt in de Novex Schipholregio. Niet alle acht thema's die in de BO staan, zullen in de Novex Schipholregio terechtkomen. Een aantal ervan zal in andere Novexregio's een plek krijgen. Het gaat erom de Novex Schipholregio zo te organiseren dat je continu het juiste gesprek kan voeren en de belangen per project kan behandelen. Zeker is dat luchtruimherziening luchtzijdig is en dat het gesprek erover gevoerd moet worden in de Novex Schipholregio.
De heer **Dinjens** merkt op dat er straks een besluit komt zonder dat de BRS er echt over meegepraat heeft. Hoe gaat dat? Komt er nog een periode waarin er alsnog over meegepraat kan worden?
De **voorzitter** denkt dat dit een goede vraag is om aan de minister voor te leggen. De BO gaat over de wijze waarop men gaat samenwerken en wat de onderwerpen zijn. Hijzelf heeft de behoefte om dat heel snel te concretiseren. Er zijn meer dossiers die niet genoemd zijn, maar wel een plek gaan krijgen in vooral het luchtzijdige deel. Het besluit valt onder Novex Schipholregio en de samenwerking als het over het luchtzijdige deel gaat. Het wordt voor de BRS interessant hoe de inbreng georganiseerd gaat worden.
Mevrouw 5.1.2e voegt toe dat in de BO heel veel effecten staan van de verschillende trajecten. Daarover moet gesproken worden. De luchtruimherziening is heel groot. Overheden kunnen daarop zienswijzen indienen. In de BO staan onderdelen waarover je het integraal gaat hebben over de effecten van de verschillende trajecten.

De heer 5.1.2e merkt op dat in de interbestuurlijke samenwerking en in de Novex Schipholregio de luchtruimherziening besproken zal worden. Die heeft straks ook effect op wat op het land gebeurt. Waar het nu nog niet scharniert, moet dat later in de samenwerking wel gebeuren.
De heer **Dinjens** kondigt aan dat hij op dit punt heel waakzaam zal zijn.
De **voorzitter** wijst erop dat in de BO heel expliciet staat dat uiteindelijk iedereen zijn eigen verantwoordelijkheden en bevoegdheden heeft. De BRS gaat niet als 'schaamlap' fungeren voor het Rijk, dus dat men zegt dat het afgestemd is met de BRS en daarmee akkoord is. Dat mandaat hebben de wethouders ook niet vanuit hun raden. De bovenliggende opgaves gaan, zoals staat in de BO, over de leefkwaliteit. Daarom voelt hij zich als BRS gemachtigd om samen te praten over wat in het luchtzijdige deel effect heeft op de leefkwaliteit van de inwoners. Wat de rol van de BRS precies zal zijn, wordt een zoektocht.

De heer **Slettenhaar** complimenteert de voorzitter met deze BO. Het is niet verstandig dit document nog aan te passen. De inhoud zal steeds weer aan de orde komen. Dat is voldoende borging.
De heer **Elzakalai** merkt op dat het zaak is waakzaam te zijn, zeker als het gaat om de cumulatie geluid. Hij las in het stuk dat er in juli een besluit is genomen in een bestuurlijk overleg cumulatie geluid, en hoe dat verwerkt zal worden in de gebiedsagenda. Hij vraagt wat daaruit gekomen is.
De **voorzitter** antwoordt dat in 2021 een besluit is genomen door het Rijk om met een cumulatieregeling geluid te komen. Dat betekent dat het lastiger wordt om de mogelijkheid van woningbouw rondom Schiphol te motiveren. Een eenzijdige verzwaring van de geluidscontouren maakt de woningbouwopgave van 200.000 woningen alleen maar ingewikkelder, zonder dat er een maatregel tegenover staat vanuit het luchtzijdige deel. De minister van BZK hamert erop dat er woningen gebouwd worden, terwijl de minister van IenW erop wijst dat dit heel ongezond is. Dat is een ingewikkeld verhaal. Daarover praat de BRS al 1,5 jaar met Zuid-Holland en de VNG. Afgelopen juli is dat gesprek er nog eens geweest, toen met de nieuwe bewindspersonen, minister Harbers en staatssecretaris Heijnen. Minister Harbers leek tijdens dat gesprek sympathie te krijgen voor de standpunten. Hij zegde toe er nog eens naar de regeling te zullen kijken, om er na de zomervakantie op terug te komen. Er wordt een nieuw overleg gepland, ook met Hugo de Jonge.

De heer **Elzakalai** complimenteert de opstellers van de BO. Het moet inderdaad bewaakt worden, en de BRS moet regie blijven houden. Belangrijk is dat er oog is voor de leefkwaliteit in de omgeving van Schiphol. Een fijnmazig ov zou daarbij een rol kunnen spelen. De binnen- en buitenstedelijke gebieden die nu beperkt worden door de Schipholcontouren, moeten in de gebiedsagenda meegenomen worden. Voor Amstelveen is Kronenburg erg belangrijk. Het is zaak uit te kijken voor een 'Novexbrij', dus een grote bestuurlijke druk die wellicht kan ontstaan.
De heer **Dinjens** sluit zich aan bij de complimenten voor de makers van deze BO. Dit is een mijlpaal. Wel is het zaak voor de BRS op te letten dat niet de kaas van het brood gegeten wordt. Voor zijn regio is de koppeling tussen nachtvluchten en gezondheid altijd heel belangrijk geweest. Gezondheid komt helaas maar heel beperkt aan bod in dit document. Het concept basisleefkwaliteit vindt zijn regio heel goed, omdat het daarmee teruggebracht wordt naar inwoners die recht hebben op een goede leefomgeving. Hij heeft alle vertrouwen in de voorzitter van de BRS. In deze BO wordt de representatie van de BRS 'naar boven toe', dus de afvaardiging, niet geregeld. Hij begrijpt dat, maar vindt dat wel iets spannends.
De heer **Hagens** vindt de basisleefbaarheid iets heel belangrijks. De gemeente Alkmaar heeft veel buitengebied met veel agrarische bedrijven. In het stuk komt de stikstofreductie aan de orde, maar dat mag niet betekenen dat alleen de agrariërs daarop worden aangesproken. Ook de luchthaven en de luchtvaartbedrijven moeten daarbij hun rol pakken. Ook die moeten een faire bijdrage leveren aan die reductie. Stikstof mag niet gebruikt worden om de economische belangen van de luchtvaart te laten prevaleren boven die van bijvoorbeeld kleinere agrarische bedrijven.
De heer **Breunesse** krijgt wat betreft het stikstofvraagstuk de indruk dat de agenda van Schiphol leidend is. Pas daarna zou gekeken worden naar de industrie en de agrarische sector. Er zou een betere balans moeten worden gevonden. De volksgezondheid is een belangrijk onderwerp. Het is daarom jammer dat het ministerie van VWS niet is aangesloten bij deze BO. Hoe zien anderen dat? Ook hij pleit voor waakzaamheid. Daarbij gaat het ook om de manier waarop de afspraken geformuleerd zijn in de BO. Het is belangrijk dat het gaat leiden tot concrete resultaten. Hij benadrukt het punt van de individuele bescherming van inwoners, iets wat altijd een belangrijk onderwerp was voor de BRS. Die individuele bescherming van inwoners zou behalve over de rechtmatige positie van bewoners, ook moeten gaan over een systematiek van bescherming. Te denken valt aan een

maximale geluidsbelasting op de gevel. Dat vindt hij niet terug in de voorbeelden die in de BO gegeven worden.
De heer **Slettenhaar** sluit zich aan bij de complimenten voor de voorzitter en de andere opstellers van deze BO. Hij wijst op het belang van een precies optreden als het gaat over economisch nut, en de te maken afwegingen. Als mensen geen woning kunnen vinden, zal dat ook impact hebben op de gezondheid. Dat geldt ook voor werkgelegenheid. Hij pleit daarom voor balans. Vertrouwen is wezenlijk als je met elkaar in gesprek gaat. Je zult ook bij de belangenafweging tussen kleine agrarische bedrijven en de luchtvaart heel precies moeten zijn. Er schijnen twee verschillende soorten stikstof te zijn. Je kunt maatregelen nemen voor de ene soort, terwijl de problemen door de andere soort stikstof worden veroorzaakt. De BRS moet goed oog houden voor de gezondheid in brede zin, maar ook de belangen van mensen die een woning nodig hebben. Hij doelt daarbij op de contouren. In Castricum zijn gebieden waarvan niemand begrijpt dat er niet gebouwd mag worden vanwege Schiphol.
De heer **Van der Zwet** werd de afgelopen week door de provincie Zuid-Holland geïnformeerd over de voortgang van het Nationaal Programma Landelijk Gebied. Dat staat ook in deze BO. De provinciegrens gaan bij de BO parten spelen. De Bollenstreek wordt op dit moment wat betreft de opgaves voor dat Programma gekoppeld aan Zuid-Kennemerland. Dat wordt nog een aardige uitdaging. Hij vraagt zich af hoe met dit soort zaken omgegaan moet worden.
Mevrouw **Heijstee** complimenteert de opstellers van deze BO. Het gaat over de gezondheid en de leefomgeving van de inwoners, maar het ministerie van VWS ontbreekt hier wel. Het is sterk vanuit het fysieke domein geredeneerd. Zij vraagt hoe VWS aangehaakt is. Zij is benieuwd naar het draagvlak bij Schiphol zelf. Er zou verder naast het ontwikkelperspectief, meer aandacht moeten zijn voor de bestaande inrichting en omgeving. Het Cluster Zuid-West zou graag de raden informeren. Komt daar een voorzet voor, of moeten de gemeenten dat zelf doen?
De heer **Van den Heuvel** maakt complimenten voor deze BO, maar deelt de zorgen van de heer Dinjens. Voorkomen moet verder worden dat het landzijdige en luchtzijdige gaan botsen.
De heer **Van Duijn** complimenteert de opstellers met deze BO. In de BRS wordt al lang gepraat over het lucht- en landzijdige, en de balans in de regio. Dit is werkelijk een mijlpaal. Bij 'Hinderbeperking' leest hij alleen over het landzijdige. Er worden 29.000 nachtvluchten genoemd, maar verder gaat het over uitkopen, ruimtelijke maatregelen etc. Hij vraagt aandacht voor de omgang met het luchtzijdige. Hoe moet het met hinderbeperkende maatregelen, zoals die vroeger in de ORS werden besproken? Hij wil er graag de hele luchtruimherziening bij betrekken. Dat is voor het Groene Hart belangrijk vanwege de vierde fix die nog boven het hoofd hangt. Die gaat juist op het landzijdige veel impact hebben. Hij sluit zich op over de opmerkingen die al gemaakt zijn over stikstof en natuur. De Nieuwkoopse Plassen zijn een Natura 2000-gebied, maar elke dag komen er honderd vliegtuigen overvliegen. Net iets boven de grens, waardoor het niet meer meegerekend wordt. Dat gaat in tegen het rechtvaardigheidsgevoel. Ook vraagt hij aandacht voor de cumulatie van geluid. Bij de BO Groene Hart heeft men heel bewust ook alle gemeenten laten ondertekenen. Dat hoeft bij deze BO niet, maar waarom tekenen de provincies Zuid-Holland en Utrecht niet apart?
De heer **Kuin** sluit zich aan bij de uitgedeelde complimenten. Hij waarschuwt dat hij over de verdere uitwerking van alles wel een mening heeft.
De heer **Hoekstra** sluit zich aan bij deze laatste woorden van de heer Kuin. Het is zaak goed te letten op de verdere uitwerking. Tot nu toe ziet hij weinig voortgang in het Schipholdossier als het gaat om een verbetering van de leefomgeving. Aan de zuidoostflank van het gebied is de laatste jaren een enorme toename van de overlast. Hij sluit zich verder ook aan bij de woorden van vorige sprekers.
De heer 5.1.2e vindt het een mooie mijlpaal. Hij complimenteert de opstellers van de BO. Wel hoopt hij dat de BRS vanaf nu ook serieus wordt genomen, dus zonder dat besluiten vlak voor het reces over de schutting worden gegooid. Dat mag niet meer gebeuren. Als dat toch gebeurt, gaat hij ervan uit dat de voorzitter er meteen op acteert. Verder vraagt hij zich af hoe dit actueel blijft. Is deze BO morgen niet al gedateerd? Er zijn 45 acties. Het is behoorlijk lastig om daar gevolg aan te geven, bijvoorbeeld door daar een monitoringssysteem op te zetten. Is dit niet te uitgebreid? Verder vraagt hij hoe bestuurders het verhaal vertellen in hun gemeenten. Hij wil graag een lijn voor alle leden.
De **voorzitter** heeft een reactie van de gemeente Amsterdam gekregen. Amsterdam heeft inhoudelijk geen opmerkingen, maar is wel blij met de totstandkoming van de BO. Op 10 oktober zal Amsterdam wel van de partij zijn. Amsterdam kijkt uit naar de concretisering van de BO. De gemeente Haarlemmermeer vroeg om een concretisering, maar is ook benieuwd naar de governance. Haarlemmermeer benadrukt dat Schiphol binnen de gemeentegrenzen ligt. De gemeente Lelystad vraagt zich af hoe de ontwikkeling van Lelystad Airport binnen dit dossier past. De BRS ziet de ontwikkelingen in Lelystad in samenhang met de ontwikkeling van Schiphol. Als Lelystad opent, zou

dat een ontlasting van Schiphol moeten betekenen. Als het zover is, zal dat zeker in BRS-verband besproken worden. Die discussie zal naar verwachting pittig worden.
De heer **Elzakalai** wil geen discussie beginnen over Lelystad, maar de opening van Lelystad zat binnen de Alders-afspraken altijd onvoorwaardelijk in het ondeelbare pakket. Hopelijk opent Lelystad Airport, en dan verwacht hij dat dit door de BRS gerespecteerd wordt.
De **voorzitter** reageert dat het besluit over Lelystad ergens genomen wordt. De BRS zag een eventuele opening van Lelystad altijd als een onderdeel van de ontwikkeling van Schiphol. De BRS heeft nooit een standpunt ingenomen over het al dan niet openen van Lelystad.
De heer **Slettenhaar** merkt op dat de BRS wel de selectiviteit omarmd heeft. Hij zegt nog namens de gemeente Uitgeest dat de nachtvluchten nog wat zwaarder benoemd zouden moeten worden.

De **voorzitter** komt met een reactie op de inbreng van de verschillende leden. De vraag naar de betrokkenheid van VWS is terecht. Op veel van dit soort milieudossiers, waar gezondheid toch een belangrijk aspect is, is VWS afwezig. Hij wil dit punt graag volgende keer bij de minister inbrengen. Hijzelf heeft de indruk dat het Rijk dit soort dossiers vooral benadert vanuit milieu en klimaat. Gezondheid heeft maar een beperkte plek in de milieuregelgeving.
Juni 2022 heeft de BRS vastgesteld wat haar positie is wat betreft leefkwaliteit, ook in relatie tot de luchtvaartnota. In deze BO heeft men het in verband met leefkwaliteit veel over het terugdringen van stof, geluid en andere elementen die van invloed zijn op de gezondheid. Leefkwaliteit betekent meer dan alleen gezondheid. Er is voor gekozen om de bron van gezondheidsproblemen terug te dringen. De BRS streeft er wel naar dat er een basisleefkwaliteit op individueel niveau komt. Dat standpunt zal altijd de inbreng zijn van de BRS, in overleg met welke partij dan ook. Dat betekent ook bij deze Novex.
Hij antwoordt de heer Elzakalai dat er inderdaad opgepast moet worden dat er niet weer een bestuurlijke discussie ontstaat, en dat iets als Kronenburg tussen de wal en het schip valt. Hopelijk komt er wat betreft Kronenburg een stukje gezond verstand, nu meerdere ministeries mee gaan tekenen. De BRS-leden moeten elkaar scherp houden en aanspreken als iets van tafel dreigt te vallen.
Hij stelt voor om bij de BRS-vergadering van eind dit jaar te praten over de eigen governance van de BRS. Dan komt de vertegenwoordiging aan de orde. Hij zal er met een notitie over komen.
Hij begrijpt de relatie die wat betreft stikstof wordt gelegd met kleinere agrariërs, maar benadrukt dat Schiphol zoals iedere industrie een eigen opgave heeft met betrekking tot stikstof. Iedereen, ook Schiphol, moet daarbij zijn aandeel pakken. Het is dus niet zo dat agrariërs de stikstof moeten terugdringen om Schiphol in de lucht te houden.
Grenzen zijn er niet alleen tussen Zuid- en Noord-Holland, maar ook tussen de gemeenten. PPLG en NPLG zijn dossiers waar collega's op zitten die ook in provincieverband met elkaar praten. De kracht bij het grensoverschrijdende is dat de bestuurders in BRS-verband aan tafel zitten. In BRS-verband vindt de afstemming plaats, op zoek naar een gezamenlijk belang, maar ook met oog voor het individuele belang van sommige gemeenten. Dat laatste kan soms iets verder gaan dan het gezamenlijke BRS-standpunt. Daarvoor is altijd ruimte geweest.
Hij geeft alle complimenten door aan alle betrokken ambtenaren. Hij dankt hen voor de enorme inzet. De relatie met Schiphol en LVNL is goed. Die zijn ook regelmatig bij de BRS langs geweest om een toelichting te geven. Het is misschien goed om een van de volgende BRS-vergaderingen op Schiphol plaats te laten vinden. Toch zijn Schiphol of LVNL geen onderdeel van deze BO, waarmee de overheden met het Rijk de eigen positie veiliggesteld hebben.
Bij de vergadering van 10 oktober zal er voor een communicatie gezorgd worden, niet alleen voor de raden maar mogelijk ook de media. Met IenW moet ook afgestemd worden, want er gaat ook een communicatie naar de 5.1.2e Tot 10 oktober is de BO nog vertrouwelijk.
De grote kritiek op de cumulatieregeling geluid was dat die vooral over nieuwbouw ging. Het is inderdaad belangrijk dat ook de verantwoordelijkheid naar de bestaande inwoners genomen wordt. Wat hem betreft gaan deze BO en de Novex ook over de leefbaarheid van de bestaande omgeving. Hij heeft met minister Harbers afgesproken dat na deze BO heel snel overgegaan wordt tot concretisering van een aantal van de punten. Hij hoopt dat het snel tot een actieagenda komt. De BRS-leden zullen ook moeten leveren naar hun omgeving. Ze moeten laten zien wat de BRS concreet oplevert. Dat zal ook onderdeel worden van de communicatielijn.
De BO is getekend namens de BRS, waarin ook andere provincies vertegenwoordigd zijn. De BRS heeft formeel geen status, dus wordt namens de provincie Noord-Holland getekend. Dat heeft dus een technische reden. Er zijn geen problemen in de samenwerking met de andere provincies van de BRS.

**3. Voorbereiden gesprek met de minister op 10 oktober**

De **voorzitter** vraagt de leden welke vragen zij aan de minister zouden willen stellen, en wie die moet stellen.
Hijzelf wil vragen hoe de minister het effect van de luchtvaart buiten de BRS-grenzen ziet. Verder wil hij iets vragen over de aanpalende dossiers. Het effect van die dossiers wordt wel in de BO genoemd. Ten slotte zal hij vragen waarom het ministerie van VWS niet meedeed. De gezondheid staat bij de BRS namelijk hoog op de agenda.
De heer **Elzakalai** doet de suggestie om uit het verslag van deze vergadering een aantal punten te destilleren die aan de minister op 10 oktober kunnen worden voorgelegd. Misschien kan er ook nog een rondje gemaakt worden.
De heer **Dinjens** doet de suggestie om het met de minister vooral te hebben over de wijze waarop samengewerkt gaat worden. De BRS moet serieus genomen worden. Als dat niet gebeurt, houdt het op. De minister zou moeten laten zien dat hij de BRS serieus meeneemt. Deze BO gaat wel uit van een bepaalde verwachting bij de BRS.
De heer **Hagens** kan zich vinden in de woorden van de heer Dinjens.
De heer **Van der Zwet** vindt de voorgestelde vraag over volksgezondheid logisch, maar je kunt je wel afvragen waarom die vraag niet eerder is gesteld aan de minister.
De **voorzitter** antwoordt dat die vraag altijd gesteld is. De laatste 2,5 jaar heeft de BRS gepleit voor een basisleefkwaliteit waarop de inwoners aanspraak kunnen maken.
De heer **Van den Heuvel** vindt de vraag over volksgezondheid als ondertekenaar van het Schone Lucht Akkoord belangrijk om te stellen. De laatste jaren zijn allerlei onderzoeken gedaan naar ultrafijnstof en fijnstof, en de effecten daarvan. Misschien is het een idee om de minister voor 10 oktober te vertellen waarover de BRS het wil hebben, zodat die zich op de onderwerpen kan voorbereiden.
De heer **Van Duijn** sluit zich aan bij de woorden van de heer Elzakalai en de heer Dinjens. Het thema dat die laatste noemt is heel belangrijk, maar daarbij moet ook duidelijk worden gemaakt hoe de BRS er zelf tegenaan kijkt. Hij stelt voor om een paar woordvoerders aan te wijzen om de vragen te stellen aan de minister.
De **voorzitter** vindt het een goed idee om tevoren aan de minister kenbaar te maken over welke hoofdthema's de BRS wil spreken. Hij zal ook naar het verslag van deze vergadering kijken. Het gaat vooral om een combinatie van enerzijds de aanpalende dossiers die niet benoemd zijn en anderzijds de buitengebieden. Verder is er het gezondheidsaspect in relatie tot VWS. En hoe ziet de minister de verhouding met de BRS? Hoe serieus neemt hij de BRS? Hij stelt voor om drie woordvoerders aan te wijzen om de onderwerpen in te leiden.
De heer **Van den Heuvel** is bereid als woordvoerder op te treden op het onderwerp gezondheid en VWS.
De heer **Dinjens** wil woordvoerder zijn op het onderwerp 'governance'.
Mevrouw **Heijstee** zal als woordvoerder optreden voor het onderwerp 'buitengebieden'.
De heer **Elzakalai** zal de invulling van het luchtzijdige deel aan de orde stellen, met name met de rol van Schiphol daarin.
De **voorzitter** merkt op dat er nog ambtelijk contact met de woordvoerders zal worden gezocht om de onderwerpen voor te bereiden. Die voorbereiding zal dan met de andere BRS-leden gedeeld worden.

**4. Rondvraag**

De heer **Elzakalai** merkt op dat de Zwanenburgbaan een halfjaar wegens onderhoud gesloten is. Hij werd daardoor verrast, want hij werd er niet van op de hoogte gesteld. Niemand bij de gemeente Amstelveen wist hiervan. Heeft Schiphol het bewust niet naar de omliggende gemeenten gecommuniceerd? Dat zou bizar zijn.
De heer **Van Duijn** heeft hierover in de krant gelezen. Er is ook een bijeenkomst over georganiseerd. Mogelijk heeft de heer Elzakalai iets gemist.
De **voorzitter** merkt op dat men in ieder geval in eerste aanleg niet actief gecommuniceerd heeft aan de individuele gemeenten. De brief hierover heeft lang bij de ORS gelegen.

Hij sluit de bijeenkomst om 10.55 uur.

**(CONCEPT)VERSLAG** **Symposium 'Ontwikkelperspectief NOVEX Schipholregio' d.d. 23 juni 2023, van 09.00-12.30 uur in Pharosgebouw, Hoofddorp**

Aanwezig: *Gespreksleider:* 5.1.2e (Omgevingsdienst IJmond)

J. Olthof, gedeputeerde provincie Noord-Holland
5.1.2e 5.1.2e provincie Noord-Holland

Mw. J. van Boeijen, gemeente Landsmeer
W. Breunesse, gemeente Zaanstad
E. Bus, gemeente Oegstgeest
R.J. van Duijn, gemeente Nieuwkoop
A. Elzakalai, gemeente Amstelveen
Mw. A. Heijstee-Bolt, gemeente Kaag en Braassem
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
Mw. E Koek, gemeente Teylingen
M. Marshall, gemeente Gooise Meren
H. Prins, gemeente Diemen
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
Mw. E. Stam, gemeente Heemstede
R. Vennik, gemeente Heiloo
A. Wisseborn, gemeente Stichtse Vecht
Mw. W. de Zoete, provincie Zuid-Holland
K. van der Zwet, gemeente Lisse

ambtelijke ondersteuning

*Genodigden* 5.1.2e (IenW), 5.1.2e (IenW), 5.1.2e (IenW). 5.1.2e (IenW), 5.1.2e (IenW)

Afwezig m.b. Mw. B. van den Berg, gemeente Beverwijk
R. Berkhout, gemeente Haarlem
R. Breeuwsma, gemeente Alphen a.d. Rijn
Mw. H. van Buren, gemeente Amsterdam
S. Dinjens, gemeente Velsen
R. Dral, gemeente Oostzaan
D. Grimbergen, gemeente Lelystad
R. ter Hark, gemeente Noordwijk
Mw. K. Hoekstra, gemeente Hillegom
W. Kikkert, gemeente Aalsmeer
J. Knape, gemeente Katwijk
Mw. J. de Maa, gemeente Ouder-Amstel
R. van Muilekom, provincie Utrecht
J. Nobel, gemeente Haarlemmermeer
R. Oud, gemeente Uitgeest
De Regt, gemeente Woerden
J. de Reus, provincie Flevoland
K. Schilder, gemeente Edam Volendam
J. Terpstra, gemeente Leiden
Mw. M. Veeningen, gemeente Almere
C. van Uden, gemeente De Ronde Venen
B. Vastenhoud, gemeente Leiderdorp
R. van Wanrooij, gemeente Wormerland
Mw. A. Zalinyan, gemeente Heemskerk

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

## 1. Opening door gedeputeerde Olthof

De heer 5.1.2e opent de bijeenkomst om 09.05 uur en heet iedereen hartelijk welkom.
De heer **Olthof** merkt op dat de interbestuurlijke samenwerking die vorig jaar afgesproken is, nu echt vorm gaat krijgen. Vandaag is de bespreking en in het najaar hoopt men te komen tot een uitvoeringsagenda. Dat de besturen onderling kritisch kunnen zijn, hoort bij de samenwerking. Met het resultaat dat voorligt, mag men blij zijn. Hij is benieuwd naar de reacties en de input van de aanwezigen, zodat daarna gewerkt kan worden aan de uitvoeringsagenda en aan hetgeen waar de BRS voor staat: een gezonde leefomgeving, een gezond evenwicht tussen economie, luchtvaart en de omgeving.

Mevrouw 5.1.2e merkt op dat de minister graag aanwezig was geweest bij deze bijeenkomst, maar helaas is die verhinderd. Zij vervangt hem op dit symposium. Aan het ontwikkelperspectief dat er vandaag ligt, ging het besluit van de minister vooraf om het aantal vliegbewegingen op Schiphol terug te brengen naar 440.000 per jaar. In plaats van groei, wordt nu krimp het uitgangspunt. Daarmee wordt een aantal andere ontwikkelingen mogelijk gemaakt, wat het thema is van dit ontwikkelperspectief. Vorige week in Rijsenhout bleek dat het snel kan gaan. Daar ontstaat nu perspectief voor verbetering van de vitaliteit van het dorp, bijvoorbeeld door kleinschalige woningbouw dankzij het opheffen van de ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan. Die ruimtereservering is niet langer logisch door de voorgenomen krimp van Schiphol. Aan het nieuwe perspectief zal in NOVEX-verband invulling moeten worden gegeven. Het is aan het Rijk om de reservering voor de parallelle Kaagbaan op te geven en om te kijken naar de grenzen van dit LIB 4-gebied. De provincie zal moeten kijken naar de bestemming van het landelijk gebied en de gemeente Haarlemmermeer zal moeten kijken naar concrete en haalbare plannen die passen bij een gebied dat zo dicht bij Schiphol ligt. Er moet nog een aantal belangrijke besluiten genomen worden.
De opgaven waarvoor men staat zijn talrijk. Zo is er de verduurzaming van Schiphol naast een forse woningbouwopgave. Het elektriciteitsnet moet versterkt worden. De geluidsbelasting dient omlaag te gaan. Er moet nog iets gedaan worden met het landelijk gebied. Door een goede samenwerking kunnen stappen worden gezet bij het realiseren van deze deels conflicterende opgaven.
In het afgelopen jaar is een nieuwe dynamiek ontstaan. Vorige zomer werden verkennende gesprekken gevoerd over de Gebiedsagenda. Dat ging niet makkelijk; er kwam veel wantrouwen naar boven. Toch was er de intentie om er gezamenlijk uit te komen. In de bestuursovereenkomst zijn vervolgens de piketpalen geslagen voor de verbeterde samenwerking. De informatie over en weer is verbeterd en er wordt gezamenlijk aan de opgave gewerkt. Het ontwikkelperspectief van vandaag is een belangrijke mijlpaal, hoewel daarmee de Schipholregio nog niet verbeterd wordt. Het is maar papier. Het komt nu aan op het nemen van besluiten en die vervolgens uit te voeren. *[Applaus]*

De heer **Olthof** memoreert de discussies in de aanloop naar het ontwikkelperspectief over waar de BRS voor staat. Soms lijkt het evenwicht wankel, maar alle leden gaan voor een gezonde leefomgeving en vinden dat iedereen erop vooruit moet gaan. Er is het belang van Schiphol, maar zeker ook dat van omwonenden. En dat gaat in het ontwikkelperspectief een plek krijgen. Alle punten worden daarin goed benoemd. Het ontwikkelperspectief is een goede basis om straks de uitvoeringsagenda te maken. Uiteindelijk gaat het erom dat er resultaat komt. Er moeten concrete stappen aangegeven worden en er moet goed gecommuniceerd worden. De eerste stap moet zijn om verbinding naar de buitenwereld te maken, want dat verwachten mensen. Er moeten stappen gezet worden waarmee iedereen erop vooruitgaat. Dat zal niet in een keer te realiseren zijn. Verder dient men zich te realiseren dat Schiphol met de vliegbewegingen ook bij de regio hoort. Dit is een omgeving waar heel veel gebeurt, met economische ontwikkelingen waarop je trots kan zijn.

### Presentatie Ontwikkelperspectief door ministerie IenW

De heer 5.1.2e, de heer 5.1.2e en mevrouw 5.1.2e geven een presentatie over het ontwikkelperspectief aan de hand van sheets.

De samenwerking tussen de ministeries van IenW, BZK, Landbouw, EZ, veel gemeenten en de BRS heeft geleid tot dit ontwikkelperspectief.
Schiphol heeft een grote impact op de omgeving, wat tot uiting komt in ruimtelijke beperkingen. Tegelijkertijd kent het gebied een grote maatschappelijke opgave en nationale ambities. Er wordt met een integrale blik gezocht naar manieren om ruimte te creëren voor de dingen die een plek moeten krijgen in het gebied.

Basis voor de afweging bij het Ontwikkelingsperspectief werden de vier publieke belangen: veilige luchtvaart, verbinding met de rest van de wereld, duurzaamheid in de zin van klimaat, en een gezonde leefomgeving.
Er is een aantal concrete besluiten in gezamenlijkheid genomen. Het schrappen van de reservering voor de parallelle Kaagbaan is een week geleden aan iedereen gecommuniceerd. Voor Rijsenhout is er daardoor weer meer perspectief gekomen. De wijk Stommeer in Aalsmeer kent een stapeling van problematiek. Er staan oude huizen die geïsoleerd moeten worden tegen vliegtuiglawaai, maar vanwege de leeftijd is ook warmte-isolatie nodig zodat de stookkosten omlaag kunnen. Twee verschillende verbouwingen van iemands huis zijn zeer onaangenaam voor de bewoners. Daarom is gekeken of het mogelijk was de twee maatregelen tegelijkertijd uit te voeren. Ze zitten dan één keer in de rotzooi en hebben daarna een huis dat zowel geluidsbestendig als klaar is voor de energietransitie.
Verder is gekeken hoe de netwerkcapaciteit van het elektriciteitsnet bij Schiphol eruit moet zien in verband met verduurzaming en bijvoorbeeld elektrisch taxiën.
Er is een kader vastgesteld voor besluiten die genomen worden binnen de Schipholregio.

- *De heer **Elzakalai** kijkt naar de leefbaarheidsproblemen op de sheet in de twee gebieden. Er ontbreekt één die wel in de conclusie staat, maar op deze sheet niet wordt genoemd. Waarom niet?*

De heer 5.1.2e antwoordt dat hij wel in de stukken die nog naar de gemeenteraad gestuurd worden is genoemd, want het is nog steeds aandachtsgebied. Er is echter nog geen besluit over genomen. Hopelijk komt er nog voor de zomer duidelijkheid wat dit betreft. Dat is de reden dat het niet in de presentatie is opgenomen.

- *De heer **Elzakalai** had het op prijs gesteld als het op deze manier toch was vermeld in de presentatie, want op deze manier lijkt het een goednieuwsshow.*

De heer 5.1.2e antwoordt dat het nog goed kan dat men eruit komt met Kronenburg. Er is nog veel werk te verzetten; dit is een eerste tussenstand.
Er staat een aantal uitgangspunten vermeld op de sheet. Het ideale einddoel is een stapsgewijze verbetering van geluid en luchtkwaliteit totdat de gezondheidseffecten verwaarloosbaar zijn. De leefbaarheid in de regio moet centraal komen te staan, dus niet meer alleen de woningbouwproductie.

- *De heer **Van Duijn** merkt op dat een inzet op leefbaarheid soms woningbouwproductie kan betekenen.*

Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat daarop later in de presentatie ingegaan zal worden.

(vervolg presentatie)
Er wordt toegewerkt naar een uitvoeringsagenda. Daarvoor is een aantal afspraken gemaakt, zoals het doorzetten van de gezamenlijke ambtelijke voorbereiding, die van alle kanten als positief wordt ervaren. Er zijn afspraken gemaakt over de rijksbetrokkenheid bij de Westeinderscheg, wat raakt aan het zojuist gemaakte punt van de heer Van Duijn. Het belangrijkste is de uitwerking van de nieuwe geluidssystematiek. Verder wordt het LIB geactualiseerd, als eerste stap in de herijking.
Wat betreft de gezonde leefomgeving, het eerste thema, wordt ingezet op de individuele bescherming met samenhangende normen voor lucht en land. Uiteindelijk moet het toegaan naar een stapsgewijze vermindering van de emissies. Niet alleen van geluid, maar ook van andere emissies.
Als inspiratiebron is het advies gebruikt over de stad als gezonde habitat. Je kunt de gezondheid beschermen, maar ook werken aan verbreding van de maatregelen om die gezondheid te verbeteren. Dat betekent meer groen, en meer ruimte voor overweging in de leefomgeving zodat niet alleen bescherming plaatsvindt, maar ook preventie.
Vlootvernieuwing is genoemd als maatregel om iets te doen aan de bron van het vliegtuiggeluid. Maar ook stillere vliegtuigen zijn niet geluidloos, dus moeten er ook aanpassingen komen aan de 'ontvangerkant', dus de woningen en de leefomgeving. Dat betekent geluidsadaptief bouwen, specifieke isolatiemaatregelen, en meer groen. Dat laatste leidt tot een forse vermindering van de hinderbeleving.
Mensen die zeggen geen hinder te ondervinden van het vliegtuiggeluid, kunnen toch gezondheidseffecten ondervinden door de fysiologische effecten van een hoge geluidsbelasting. Voor de geluidsbelasting is in de analyse uitgegaan van de Lden-waarde die internationaal aanvaard is. De 58 Lden-contour ligt nu ten grondslag aan het beperkingengebied in LIB 4. De 45 Lden-contour sluit aan bij de advieswaarde van de WHO. De 45 Lden-contour bevat veel intensief stedelijk gebied, zoals hele delen van Amsterdam. Een heel ruime contour zou wellicht te ingrijpend worden voor de woningbouwcapaciteit.

- *De heer **Van den Heuvel** vraagt of bij deze exercitie rekening is gehouden met de luchtruimherziening en de effecten daarvan.*

Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat de getoonde kaartjes puur op basis van bestaande contouren zijn gemaakt om de systematiek van de knoppen om aan te draaien inzichtelijk te maken.

- *De heer **Breunesse** snapt dat door het draaien aan de knop van de geluidsnorm er een effect is te verwachten voor de omvang van de contouren en het aantal bewoners dat daaronder valt. Maar hij ziet niet dat die knop het aantal geluidsgehinderden aan de grond daadwerkelijk vermindert.*

Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat in de ene sheet gestuurd wordt op aantallen vluchten. Ga je in plaats daarvan sturen op geluidsbelasting -waarvoor de BRS altijd gepleit heeft- dan worden de effecten veel groter. Als je gaat werken met de 45 Lden-contour, dan maak je het gebied groter. Een andere optie is de huidige 48 Lden op de kaart te veranderen in de 45 Lden, waarmee het gebied hetzelfde blijft. Dat zou dan betekenen dat je de norm aanscherpt. Het is dan aan de sector om de geluidsreductie te realiseren om te voldoen aan die nieuwe norm.

- *De heer **Bus** merkt op dat de 45 Lden van de WHO een feit is, met het effect voor de mensen die eronder wonen. Daarmee zal je dan toch aan de gang moeten?*

Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat dit iets is voor de discussie in de deelgroepen van blok 2. Er zijn nu nog geen keuzes gemaakt. Er moet nog een slag gemaakt worden met de ruimtelijke puzzels. Er moet een systematiek gevonden worden die recht doet aan de gezondheidsnormen, maar zonder dat de ruimtelijke ordening helemaal op slot gaat.

- *De heer **Van Duijn** wijst erop dat er gebieden zijn die met drie banen te maken hebben, waardoor mensen daar de hele dag door geluidshinder ondervinden. Hijzelf woonde eerder in Aalsmeer in een LIB 4-zone, tegen LIB 3 aan. Hij had toen te maken met de Kaagbaan, de Zwanenburgbaan en de Aalsmeerbaan. Die geven iets minder geluid per vliegtuig, maar je hebt er meer last van. Wordt dat betrokken in de berekening?*

Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat zij daarop nog terugkomt aan het eind van de presentatie.

(vervolg presentatie)
Schiphol heeft de ambitie om in 2030 als luchthaven energieneutraal te zijn. Er worden daarvoor grote investeringen gedaan om de emissies naar beneden te krijgen. Voor 2050 wordt gestreefd naar een emissievrije luchtvaart. Ook vanuit dat ambitieuze programma is het belangrijk goed samen op te trekken om gezamenlijk stappen te kunnen zetten om de doelen te verwezenlijken.

- *De heer **Elzakalai** is benieuwd naar de reactie van IenW op het achtpuntenplan.*

Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat het achtpuntenplan niet van IenW is, maar van Schiphol. Schiphol heeft in de consultatie voor de Balanced Approach (de Europese procedure) drie van de acht punten ingebracht. IenW laat die meewegen en kijkt wat ermee gedaan kan worden.

- *De heer **Elzakalai** vraagt of het niet mogelijk is een reactie te geven.*

Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat IenW met Schiphol over sommige punten in gesprek is. Voor sommige dingen heeft Schiphol IenW nodig. Voor andere dingen is het werkelijk aan Schiphol. IenW hoeft het plan van Schiphol niet over te nemen.

- *De heer **Olthof** vraagt of IenW bezwaar zou maken tegen een van de punten als Schiphol de punten doorvoert.*

Mevrouw 5.1.2e ntwoordt ontkennend. Er zit wel een aantal punten bij dat ingewikkeld is om te realiseren, maar dat wil niet zeggen dat IenW niet achter de beweging staat.
Mevrouw 5.1.2e merkt op dat met Schiphol gesproken wordt om te bekijken hoe verschillende initiatieven elkaar kunnen versterken. Als Schiphol met sommige dingen zelf aan de slag kan, moet dat vooral gebeuren. Er moet geïnventariseerd worden bij welke punten Schiphol het Rijk, de provincie, de BRS of de gemeenten nodig heeft. De versnelling daarbij is de meerwaarde van deze interbestuurlijke en interdepartementale samenwerking.

(vervolg presentatie)
Er lopen verschillende geluidsprogramma's binnen IenW. In het uitvoeringsprogramma zal zo veel mogelijk aangehaakt moeten worden bij die programma's.
Er is vanuit het Schone Lucht Akkoord (SLA) een integrale luchtkwaliteitsmonitor met alle bronnen. Er wordt nagegaan wat de bijdrage van de verschillende bronnen aan die verschillende emissies is en hoe daarop via de verschillende programma's gestuurd kan worden. De grote onderdelen zitten in het programma Verduurzaming van de industrie, het SLA en de luchtvaartemissies. De eerste klap wordt

met name gemaakt door de grondoperaties en de elektrificering daarvan op Schiphol. Verder zijn de luchtvaart en de emissievrije luchtvaart belangrijke knoppen in dit verband.

- *De heer **Elzakalai** krijgt uit de getoonde kaart de indruk dat het qua fijnstof, ultrafijnstof en stikstof voor de luchthaven zelf allemaal wel meevalt.*

De heer 5.1.2e antwoordt dat dit verschilt per stof. Met name wat betreft ultrafijnstof en stikstof is Schiphol wel degelijk een hotspot.
Mevrouw 5.1.2e merkt op dat de emissies met name in de nabijheid van de luchthaven zijn.
Mevrouw 5.1.2e merkt op dat er veel geroepen wordt over de stikstofdepositie van de luchthaven, maar als je kijkt naar het totaal van Nederland, en dan vooral de landbouw, valt de bijdrage van Schiphol compleet weg. Minder dan 1% van de stikstofdepositie in Nederland komt van de luchthaven.

- *De heer 5.1.2e erinnert aan het RIVM-onderzoek van een paar jaar geleden naar de kortdurende effecten bij kinderen op scholen. Je kon toen precies zien met welke waarde iets neersloeg en wat het doet.*

De heer **Olthof** antwoordt dat hier geen kaartje getoond wordt van ultrafijnstof. Het gaat in dit geval om fijnstof en grofstof.
Mevrouw 5.1.2e stelt voor om hierover door te praten in de deelsessies van blok 2 in het kader van de relatie leefomgevingskwaliteit, geluid en luchtkwaliteit. Er kunnen dan aandachtspunten ingebracht worden.

(vervolg presentatie)
Schiphol heeft een eigen verduurzamingsagenda met een eigen elektriciteitsnetwerk en bijbehorende opgave. Schiphol denkt over zonneparken op alle daken van de luchthaven en de gronden. Er is gezocht naar manieren om de duurzaamheidsopgave van Schiphol en die van de regio bij elkaar te brengen, zodat ze elkaar kunnen versterken. Vanuit de NOVEX kunnen koppelingen gemaakt worden met andere dossiers.
Voor het programma Luchtruimherziening blijft volop aandacht in de media. In dat programma gaat men vanzelf uit van publieke waarde. Er wordt ingezet op een vermindering van de geluidsbelasting op de grond. Er komt een vierde naderingspunt bij (dat is de plek waar een toestel vanuit het buitenland wordt opgepikt door de luchtverkeersleiding). Uitgangspunt voor de luchtruimherziening is dat de naderingspunten veel hoger boven de grond worden gepositioneerd dan nu. Daarmee vermindert de geluidsbelasting voor de grond. Een ander streven is om de toestellen op veel grotere afstand veel langer hoog te laten vliegen, om vervolgens zo laat mogelijk in glijvlucht te landen. Dat scheelt motorvermogen bij het landen en minder herrie. Alle stappen worden in stappen geïmplementeerd over de komende jaren. Daarom konden ze niet in beeld worden gebracht in de uitwerking van de verschillende geluidscontouren. Voor de uitwerking van die vliegpaden komt een participatieplan waarbij de belangrijkste stakeholders, zoals de NOVEX-partners, betrokken worden.

- *Mevrouw **Stam** merkt op dat de BRS vorige week een brief heeft ontvangen van belanghebbenden uit het Groene Hart, vooruitlopend op de Luchtruimherziening. De ambitie van Schiphol is om flink naar achter te gaan. Lelystad zit voorlopig op slot. Zij vraagt hoe IenW die belangen weegt.*

Mevrouw 5.1.2e ntwoordt dat de minister vorig jaar juni heeft aangegeven dat hij nog steeds de ambitie heeft om Lelystad te openen. Daar zal in 2024 een politiek besluit over genomen moeten worden. Op het ministerie denkt men verder ambtelijk dat de vierde naderingsroute voor de algehele hinderbeperking gunstig is, maar voor een deel zou het verplaatsing van hinder betekenen. Voor veel mensen is nieuwe hinder ingewikkelder dan al bestaande hinder. IenW probeert die beslissing voor te bereiden met onderzoek.

- *Mevrouw **Koek** wijst erop dat alles staat of valt met handhaving. Over vlieghoogtes bestaan nu ook al afspraken, maar zij heeft niet de indruk dat men erop handhaaft.*

Mevrouw 5.1.2e twoordt dat het niet alleen om handhaving gaat. De vliegoperatie wordt geleid door LVNL. Deels ligt het vast in protocollen, en verder is uiteindelijk de vliegtuigpiloot degene die erover gaat. Geprobeerd wordt om met LVNL zo veel mogelijk afspraken te maken over wat luchtvaartmaatschappijen wel en niet mogen. Een voorbeeld is het afkorten van een bochtje.

- *Mevrouw **Koek** is benieuwd naar wat er staat in de werkprocessen voor luchtverkeersleiders. Op geen enkele manier kijkt men naar de maatschappelijke effecten in hun afrekenmethodiek. Men kijkt niet hoeveel klachten er binnengekomen zijn of hoe het zit met de vlieghoogtes.*

Mevrouw 5.1.2e ntwoordt dat IenW in de gesprekken met LVNL ernaar streeft daar het bewustzijn met betrekking tot de grond te vergroten.

- *De heer **Slettenhaar** herinnert eraan dat ooit is afgesproken dat de vaste naderingsroute niet achteruit zou gaan. Nu hoort hij dat men er ambtelijk toch wel naar kijkt.*

Mevrouw 5.1.2e ntwoordt dat er nu geen vierde naderingsroute is. Als die er komt, zouden daarmee de hogere aanvliegroutes mogelijk worden.

- *De heer **Slettenhaar** hoorde dat de piloot beslist. De glijvlucht gebeurt in de praktijk al.*
- *De heer **Olthof** vraagt of straks, met andere hoogtes en aanvliegroutes, ook strenger gehandhaafd gaat worden als sommige piloten het er niet zo nauw mee nemen.*

Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat de bandbreedtes nu vaak best breed zijn. Deze luchtruimherziening zou voor iedereen een verbetering moeten opleveren. Dat betekent dat je scherper moet zijn in de kaders. Nu zijn de bandbreedtes in de routes heel breed. Dat zal minder moeten gaan worden. Het is nu, aan de voorkant van het traject, heel moeilijk om specifiek iets te zeggen over de effecten. Er zijn in de BRS afspraken gemaakt over het ontwikkelen van generieke principes. Wat vindt men belangrijk? Wat moeten de ontwerpcriteria worden? Op die manier kan je kijken of de uitkomst aansluit op gedeelde principes? En hoe ga je ermee om als dat niet lukt? In de komende jaren moet dat gesprek gevoerd worden.

- *De heer **Van Duijn** denkt dat het principe is dat niemand er slechter van wordt in plaats van dat iedereen er beter van wordt.*
- *De heer **Van der Zwet** wijst erop dat met een vierde baan en een vierde aanvliegroute, er altijd verslechtering optreedt onder die aanvliegroute.*

Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat het nu niet gaat om de bekende routes naar Schiphol. Het gaat over een tussenstuk. Er zijn nu al drie fixen. Mensen rond die fixen zijn niet degenen die hinder hebben. Het idee is om die fixen nog hoger in het luchtruim te brengen. De vliegtuigen glijden vanaf die fix door naar een bepaald punt. Tussen de 15 en 45 km is de bandbreedte met de effecten. Juist in het binnenstuk, waar nu de routering al is, heb je de hinder.

- *De heer **Van Duijn** merkt op dat de zorg in die regio is dat het makkelijker wordt om die route te nemen en dat je straks qua afwikkeling meer vluchten op de Aalsmeerbaan, of de Zwanenburgbaan krijgt.*

Mevrouw 5.1.2e ntwoordt dat men vliegt volgens het systeem van strikt preferentieel baangebruik. De piloot beslist nooit zelf op welke baan hij landt, en dat gaat straks ook niet gebeuren.

- *De heer **Van Duijn** las in het zuidoosthoekrapport dat het aantal bestemmingen in die richting sterk toegenomen was, waarmee het makkelijker werd om de zuidoosthoek vaker in te zetten, dus de Aalsmeerbaan. Dat is dus niet de piloot, maar de luchtverkeersleiding.*

Mevrouw 5.1.2e reageert dat dit de reden is voor de bijeenkomst van vandaag. Het is belangrijk om mee te geven.

Mevrouw 5.1.2e rijgt vaak te horen wat zij doet om te handhaven. Handhaving is erg belangrijk. Als de kaders heel ruim zijn, kan er ook niet gehandhaafd worden. Zij adviseert dat als aandachtspunt in te brengen bij de collega's van luchtruimherziening. De kaders moeten zo gemaakt worden dat erop gehandhaafd kan worden.

- *De heer **Elzakalai** merkt op dat in de BRS eerder aan de orde kwam dat met glijvluchten minder afgewikkeld kan worden op een baan dan zonder. Dus zonder glijvluchten kan je veel meer vliegtuigen afwikkelen op de primaire banen en minder op de secundaire.*

Mevrouw 5.1.2e aadt aan deze vraag straks in 5.1.2e 2 te stellen. Zij kan er niet op antwoorden.

Mevrouw 5.1.2e herinnert aan het voorstel dat er ligt om te krimpen. Krimp zet al minder druk op die beweging. Verder is er de discussie in het achtpuntenplan van Schiphol over de baancapaciteit en de belasting van de baan gedurende de dag. Uiteindelijk is het strikt preferentieel vliegen. Daarbij heb je het ook weer over de vraag wanneer je wel of niet de extra baan mag inzetten. Het moet helder zijn wanneer iets wel of niet mag en hoe daarop gehandhaafd wordt.

- *De heer **Bus** merkt op dat je de bewoners onder die primaire banen ook niet kan uitleggen dat het mogelijk is veel stiller te vliegen, maar dat dit niet gebeurt omdat men meer vliegtuigen boven ze wil laten vliegen.*

Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat er sowieso een waterbedeffect is. Je moet zorgen dat het met nieuwe maatregelen niet slechter wordt, en hopelijk voor iedereen wat beter.

(vervolg presentatie)

De behoefte om woningen in de regio te bouwen is er zeker, maar hoe ga je daarmee om in een omgeving die al veel hinder ondervindt door de luchthaven? Dat is in kaart gebracht. De eerste conclusie is dat er vanuit de Wet luchtvaart geen obstakel is om in de regio voldoende woningbouw te realiseren. Een dilemma ontstaat als er de wens is om op een plek met een hoge geluidsbelasting

woningen neer te zetten. In principe liggen de gebieden met beperkingen en de woningbouwplannen zodanig dat er geen problemen hoeven te ontstaan, maar een uitzondering zou kunnen ontstaan door de cumulatieregels.
De conclusie is dat het in de beperkingengebieden niet gaat om de woningbouwproductie, maar om de leefomgevingskwaliteit. Een probleem ligt er bij Kronenburg. Er is een aantal gebieden in de Schipholregio waar je te maken hebt met beperkingen die ertoe leiden dat de leefbaarheid laag is. Rijsenhout is al genoemd. Vorige week is de parallelle Kaagbaan opgeheven, wat meer perspectief biedt voor de regio Rijsenhout, maar ook Kronenburg is een gebied waar de vitaliteit en leefbaarheid al jaren onder grote druk staan. Ontwikkeling op het gebied van woningbouw is er ingewikkeld omdat het in een beperkingsgebied ligt. Ook buiten de huidige beperkingsgebieden wordt er hinder ervaren. De WHO-norm van 45 Lden wordt nog niet gehanteerd bij het vaststellen van beperkingsgebieden, maar ook binnen die contour zal je iets moeten doen aan hinderbeperkende maatregelen.
In de ruimtelijke ordening wordt niet alleen naar de Wet luchtvaart gekeken; er wordt ook gekeken naar de Omgevingswet. Daarin wordt een aanscherping van de cumulatieregels voorbereid, en daarbij gaat het niet alleen over geluid van luchtvaart, maar ook van het spoor. Het werkingsgebied voor beide wordt vergroot en de normering wordt aangescherpt. Door de integrale kijk komen dit soort samenhangen beter in beeld. De verzwaring van de cumulatie zet de woningbouw uit de woondeals binnen de 48 Lden onder druk. Daar moet je dan iets mee.

- *Mevrouw* 5.1.2e *vraagt of al in kaart gebracht is waar de grootste problemen zijn.*

Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat bijna twee jaar geleden een impactanalyse is gedaan. Die geeft een redelijk goed beeld. In de MRA Verstedelijkingsstrategie is aangegeven dat er zo veel mogelijk gebouwd gaat worden rondom bestaande infrastructuur en ov-knooppunten. Als je dan in separate wegen zowel voor luchtvaart als voor spoor de boel wat gaat aandraaien, kan dat voor spanning zorgen als je een integrale weging moet maken. Versnellen lukt daar in ieder geval niet. De verzwaring van de cumulatie is recent en zet de afspraken van de verstedelijkingsstrategie onder druk.

- *De heer **Slettenhaar** vraagt of een woningbouwproject voor 300-400 woningen buiten de MRA los van de cumulatieregels geen probleem oplevert.*

Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat de woningbouw buiten de beperkingengebieden wordt geprogrammeerd. De discussie over Westeinderscheg, die binnen de LIB 4 en 5 ligt, gaat over vitalisering.

(vervolg presentatie)
Er is binnen de LIB 5 een uitvraag gedaan naar alle gemeenten om te horen met welke knelpunten zij te maken hebben. Dat raakt voor de meeste gemeenten aan generieke regelgeving. Daaruit komt onder andere de cumulatiediscussie. Er moet veel meer scherpte komen in de rollen en bevoegdheden die de verschillende partijen in het gebied hebben. De rollen en verantwoordelijkheden moeten op elkaar aansluiten in plaats van elkaar te doorkruisen.
Provincies en gemeenten dragen zorg voor een gezonde en verantwoorde leefomgeving. Er wordt een goede afweging gemaakt in de ruimtelijke ordening, waarbij gezondheid een goede plek krijgt. Het Rijk zorgt voor normering met individuele bescherming van gezondheid ten aanzien van geluid of de luchtvaart.
Er komt een ruimtelijke zonering op basis van geluidsbelasting vanwege de gezondheid van omwonenden. De ruimtelijke regeling blijft vastgelegd worden in een LIB. De eerste stap daarbij is om de bestaande zonering weer aan te laten sluiten bij het actuele vliegen. Dit zal leiden tot kleinere beperkingengebieden. Daarbij rijst de vraag wat er gedaan wordt met de ruimte. Wordt die direct volgebouwd, dan ben je het positieve effect op de gezondheid kwijt. Ook buiten de beperkingengebieden zijn allerlei acties nodig om ervaren hinder te verminderen. Naast de actualisatie van het LIB speelt ook de actualisatie van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, waarin de reservering staat voor de parallelle Kaagbaan.
Het moet toe naar een systematiek van drie beleidsgebieden. Het binnenste gebied is een saneringsof uitsluitingsgebied, waar je niet moet willen wonen in verband met gezondheid. Ten tweede is er een beperkingengebied, dat nu ook al bestaat. Je zou de beperkingengebieden liefst willen relateren aan de daadwerkelijke gezondheidsbelasting. Dat gebeurt nu nog niet zo. Ten derde wordt gewerkt met een aandachtsgebied. De Omgevingswet vraagt om op een gezonde en verantwoorde manier de functies in te passen. Dat betekent dat je ook buiten de contour goed moet kijken naar de impact van verschillende bronnen.
Er moet gekeken worden naar de stapeling van bronnen. Er wordt momenteel gewerkt met een cumulatieregel, maar je zou toe willen naar een meer kwalitatieve afweging. In een aandachtsgebied zou je via de Omgevingswet handvatten willen krijgen. Er worden daar geen beperkingen opgelegd

vanuit één bron, maar je zou in je mengpaneel een goede, integrale afweging willen maken over een gezonde leefomgeving. De integrale weging moet beter uitgevoerd worden. Misschien is het mogelijk om tools te ontwikkelen waarmee gemeenten in een aandachtsgebied ondersteund kunnen worden bij het motiveren van beperkingen.
Er moet serieus aan de slag gegaan worden met de vitalisering van zwaar beperkt en verloederd gebied, met aandacht voor de stapelingsproblematiek. *[Applaus]*

Er wordt gepauzeerd van 10.30-10.45 uur.

**2. Verdieping in groepjes**
De aanwezigen gaan in groepjes uiteen voor verdere verdieping.

**3. Terugkoppeling, governance, communicatie**

Terugkoppeling vanuit de groepen

*Groep 1*
Aan de orde kwam de vraag wat mensen merken als je al die lijntjes op een kaart trekt. Wat is het verschil tussen hoe het berekend wordt en hoe het beleefd wordt? De conclusie was dat het sturingsmechanisme op aantallen gebaseerd is. Er zijn aspecten zoals de duur van de hinder, de intensiteit. Daarna ging het over het ruimtelijke deel. Men vond het belangrijk dat er keuzes gemaakt worden op rijks-, provinciaal- en gemeentelijk niveau. Het moment van keuzes maken komt steeds dichterbij. Het is goed te zien dat de verschillende departementen steeds meer samenwerken om de ruimtelijke puzzel te leggen.

*Groep 2*
Er werd gesproken over de stapeling van de verschillende opgaven. Hoe zorg je ervoor dat de gemaakte keuzes vanuit de verschillende NOVEX-trajecten goed met elkaar samenhangen en interacteren? Dat is een zorgpunt. Zo komt er veel bij elkaar in het Noordzeekanaalgebied. Er is verder gesproken over de afspraken over handhaving. Ook in deze groep is gesproken over de betekenis voor de bewoners. En hoe kan je nog kijken naar meer deeluitwerkingen? Er is een aantal locaties benoemd waar concreet iets aan de hand is, zoals de scheg, de locaties van Amstelveen en Aalsmeer. Het is goed te kijken naar het hele gebied met de verschillende banen en de mensen die eronder wonen, met de vraag hoe je daar nog meer voor een deeluitwerking kan zorgen.
Geconstateerd werd dat er qua geluidsbelasting ook hotspots zijn aan de noordkant. Het is verstandig daar aandacht aan te schenken bij de verdere uitwerking. Ten slotte is er een discussie geweest over het vraagstuk van minder hinder voor iedereen, de per saldo-benadering en de relatie met de individuele bescherming. De BRS wil af van de per saldo-benadering en toe naar individuele bescherming. Dat wordt wel een ingewikkelde puzzel, want er liggen keuzes voor die schuren met het afstand nemen van de per saldo-benadering. Dat vraagstuk kan je misschien ontrafelen als je toewerkt naar individuele bescherming.

Governance

Mevrouw **Heijstee-Bolt** vraagt of het ambtelijke stuk over het ontwikkelperspectief wordt gepubliceerd. Wat is de status ervan?
De heer 5.1.2e antwoordt dat het gepubliceerd zal worden. Het is de bedoeling om vanuit de interbestuurlijke samenwerking met één boodschap te komen. Er komt een website waarop de stukken worden gedownload. Dit is dus een openbaar concept-ontwikkelperspectief. De focus komt echter te liggen op de toekomstige uitvoeringsagenda.
De heer **Olthof** voegt toe dat het stuk niet bestuurlijk wordt vastgesteld. Het gaat ter kennisgeving naar Staten en raden.
De heer 5.1.2e merkt op dat het belangrijk is om raden hierin mee te nemen. Dit is een mijlpaal. Het programmateam heeft meegeholpen aan de versnelling met het invoegen van de BRS-inzet in dit perspectief. Dat moet je delen met de achterban.
De heer **Elzakalai** denkt dat het noodzakelijk is een heel goede oplegger bij te leveren, want anders is het moeilijk te begrijpen voor mensen die niet ingevoerd zijn. Verder is het de vraag wat je ermee wilt ophalen. De ideeën in Amstelveen zijn bijvoorbeeld weer heel anders dan die in Castricum. Hoe

coördineer je dat? Hij ziet dit als de uitwerking van de bestuursopdracht die met de minister is getekend in oktober. Op die manier kan je het stuk naar buiten brengen.
De heer **Olthof** wijst op de tussenstapjes die genomen moeten worden op weg naar uitvoering. Er moet ook perspectief geboden worden. Hijzelf zou het stuk in GS willen bespreken en ter informatie aan PS willen sturen. Het is dan aan de Staten of men het stuk wil bespreken of niet. Het is goed om dit te regelen vanuit de BRS, dus dat er gezorgd wordt voor een goede oplegger. Daarna kan een basisdocument naar de gemeenten en daar gebruikt worden als raadsinformatiebrief, met de stukken erbij.
Mevrouw **Heijstee-Bolt** vraagt of de maatschappelijke organisaties ook een plek hebben in het proces.
De heer 5.1.2e bevestigt dat. Hij stelt voor dat nu eerst de werkgroep Communicatie aan de orde komt. Deze is opgericht vanuit de interbestuurlijke samenwerking.

<u>Werkgroep Communicatie</u>

De heer 5.1.2e merkt op dat er een communicatieplan is gemaakt om de successen op een goede manier uit te kunnen dragen. Daarvoor moest gezocht worden naar een goede kernboodschap en een stakeholdersaanpak.
De heer 5.1.2e s omgevingsmanager binnen het programma Omgeving Luchthaven Schiphol. Op het gebied van stakeholdermanagement is gezamenlijk afgesproken dat rondom de mijlpaal binnen de NOVEX, zoals besluiten die genomen worden of processtappen zoals een ontwikkelperspectief, of een uitvoeringsagenda, stakeholdermanagement en communicatie worden ingezet. Eerst zijn alle stakeholders in de Schipholregio in kaart gebracht. Ze zijn op een bepaald participatieniveau neergezet en betrokken bij de totstandkoming van het ontwikkelperspectief. Begin mei was er een soort roadshow met stakeholders, zoals ook de Maatschappelijke Raad Schiphol om de uitgangspunten te presenteren van het ontwikkelperspectief. Ook richting de uitvoeringsagenda zal nog volop gesproken worden met stakeholders. Op die manier ontstaat er ook maatschappelijk draagvlak. Ook op het gebied van communicatie wordt veel gesproken. Rondom mijlpalen zoals de parallelle Kaagbaan wordt een communicatieplan opgesteld met aandacht voor de doelgroep, het doel van de communicatie, de aanpak, en de middelen die ingezet worden. Naar aanleiding van de presentatie van het ontwikkelperspectief vandaag zal het ministerie een nieuwsbericht naar buiten brengen. Ook de raden en Staten zullen worden geïnformeerd. Voor de NOVEX is er een pagina op Luchtvaart in de toekomst. Daarin staat de kernboodschap zoals die gezamenlijk is geformuleerd. Daarbij staan accenten in de samenwerking, zoals de interbestuurlijke samenwerking, de impuls voor de leefomgevingskwaliteit, en de integraliteit van alle opgaven tussen land en lucht.
De heer 5.1.2e laat de pagina op 'Luchtvaart in de toekomst' zien, die vandaag live gaat.

De heer 5.1.2e merkt op dat het ontwikkelperspectief samen met een oplegger door de BRS aan de gemeenten zal worden aangeboden, zodat die hun raden kunnen informeren. Er moet benadrukt worden dat het om een mijlpaal en een succes gaat. Het zal het karakter van een format krijgen. Gemeenten krijgen de ruimte om het aan te vullen met bepaalde uitgangspunten. Er ligt verder een communicatieplan waarin de stakeholders worden benoemd, met de wijze waarop die betrokken zullen worden. *[Applaus]*
De heer **Van den Heuvel** memoreert de wankele positie van het huidige kabinet. Hij vraagt of dat geen problemen gaat geven bij dit proces.
De heer 5.1.2e antwoordt dat dit een typische 'als-danvraag' is waarop het lastig antwoorden is. Dit proces gaat door, los van het kabinet dat er zit of een politieke kleur. Er wordt gestreefd naar gezamenlijke afspraken. De samenwerking tussen de verschillende bestuurslagen gaat hoe dan ook door. Dat is ook iets wat in de communicatie moet doorklinken.
De heer 5.1.2e benadrukt dat in de communicatie tot uitdrukking moet komen dat de samenwerking ook doorgaat in de toekomst.

De heer **Olthof** bedankt alle ambtenaren voor wat er gepresteerd is in de afgelopen maanden. Dat geldt ambtenaren van de gemeenten, de provincie en alle verschillende ministeries. Ook dankt hij de aanwezige bestuurders. Toch is het teleurstellend te moeten constateren dat het telkens dezelfde mensen zijn die op komen dagen, terwijl er 56 gemeenten en 4 provincies deelnemen aan de BRS. De beperkte bestuurlijke opkomst doet geen recht aan alle inspanningen die vanuit de organisaties gedaan zijn om dit voor elkaar te krijgen. Hij wijst erop dat wat nu gedaan wordt, straks een bestuurlijk punt gaat worden. Bestuurders moeten er gezamenlijk de schouders onder gaan zetten, want er staat

een pittige periode te wachten waarin lastige keuzes gemaakt moeten worden. Hij hoopt dat straks voor de mensen buiten zichtbaar wordt dat er echt iets is veranderd, dat hun leefomgeving echt gezond gaat worden. *[Applaus]*

Het symposium wordt afgesloten om 12.30 uur.



# Analyse Schipholdriehoek

Een analyse van de Schipholdriehoek in relatie tot provinciale belangen en opgaven

# Doel bijeenkomst

- Een gedeeld beeld van de opgaven en ontwikkelingen in het gebied;
- Eventuele ontbrekende opgaven en ontwikkelingen in het gebied duiden;
- Gedeeld beeld van de huidige beleidskaders voor het gebied;
- Identificeren van schurende ambities en opgaven

# Opbouw presentatie

- Toelichting proces door 5.1.2e
- Ligging gebied
- Overzicht van de huidige beleidskaders en regels
- Overzicht opgaven, ambities en ontwikkelingen
- Schurende opgaven en ambities, waar moeten we rekening mee houden?
- Vervolg

# Proces


Begin
1. Opgave identificeren
Waar hebben we het over? Waar bevindt de opgave zich? Wat is de vraag, het (maatschappelijk) probleem?
Zie paragraaf 3
2. Rol bepalen
Wat is de rol van de provincie, de betrokken sector(en), jouzelf en andere betrokken overheden en partijen bij deze opgave?
Zie paragraaf 4
3. Inventariseren belangen
Welke belangen spelen er? Op grond waarvan?
Zie paragraaf 5
4. Integrale weging van belangen
Toepassen methodiek(en), objectiveerbaar maken belangenafweging.
Zie paragraaf 6
5. Besluit nemen
Advies voorleggen aan GS/PS, belangenafweging is herleidbaar.
Zie paragraaf 7
Einde

## Ligging Schipholdriehoek



## Beleidskaders, visies, planologische kaders en andere afspraken

- NOVI (wordt opgevolgd door Nota Ruimte)
- Verstedelijkingsconcept MRA 2050
- Omgevingsvisie NH2050
- Gebiedsvisie Schipholdriehoek 2040
- Plabeka afspraken
- Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040
- Omgevingsverordening NH2022
- Bestemmingsplan Haarlemmer 2014
- Bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden Oost + 1e herz.
- BOK en SOK wegomlegging A9

# NOVI

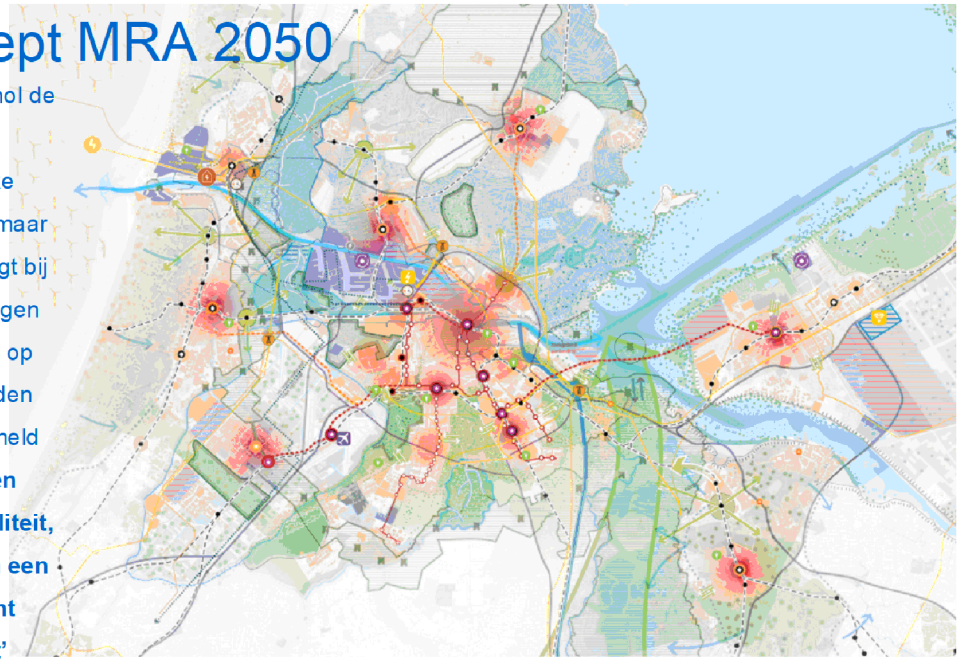
“Luchtvaart verbindt Nederland met de rest van de wereld. De internationale bereikbaarheid en de vooraanstaande positie van de luchthaven Schiphol zijn zowel van belang voor de inwoners van Nederland, als voor onze **concurrentiekracht** en de direct of indirect daarmee verbonden activiteiten en **arbeidsplaatsen**.

De ontwikkeling van onder andere Schiphol, Lelystad, Rotterdam en Eindhoven heeft echter ook invloed op **de leefomgeving, gezondheid en het milieu**. De inzet van het kabinet en andere betrokkenen is dan ook gericht om **opnieuw een balans** te vinden tussen **de hinder, klimaateffect, ziektelast, overlast en de (ruimtelijke) beperkingen** die uit de luchtvaart voortvloeien enerzijds en het waarborgen van de **internationale verbondenheid** van ons land anderzijds. Veiligheid blijft daarbij uiteraard een kernwaarde.”

“De ontwikkeling en omvang van de luchtvaart levert nu en in de toekomst **spanning** op tussen milieu, duurzaamheid, gezondheid en veiligheid in de woon- en leefomgeving enerzijds en de dynamiek van luchtvaart en economie anderzijds. **Woningbouw rond Schiphol** is een **discussie** op zich. De dynamiek van stad en Metropoolregio Amsterdam is groot en het belang van Schiphol voor Nederland ook. **Voor zowel wonen als vliegen (en de bijbehorende veiligheids- en geluidscontouren) moet er ruimte zijn.** Dat betekent dat er **specifieke zones** zijn waar bebouwing en hoogbouw niet of beperkt mogelijk is. Het streven is wel om die zones **niet onnodig groot** te laten zijn.”

# Verstedelijkingsconcept MRA 2050

In een groot deel van de MRA (..) beïnvloedt Schiphol de verstedelijkingsmogelijkheden voor de meerkernige ontwikkeling in een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving. Schiphol is een economische motor, maar de luchtvaart beïnvloedt ook de leefkwaliteit en draagt bij aan de relatief ongezonde leefomgeving in nabijgelegen gemeenten. De luchthaven legt daarnaast een claim op de ruimte en beïnvloedt de ontwikkelingsmogelijkheden waaronder de mogelijkheden om het areaal verrommeld glas te transformeren. **De regio heeft grote opgaven op het gebied van woningbouw, economie, mobiliteit, klimaat, energietransitie en groen. Dat vraagt om een integrale belangenafweging, met als uitgangspunt het principe van wederkerigheid tussen 'de lucht' en 'de grond': de luchtvaart houdt rekening met het ruimtegebruik op de grond en vice versa**



## Omgevingsvisie NH2050

“Voordat er keuzes kunnen worden gemaakt over Schiphol na 2020 moet er helderheid komen over de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart en Schiphol. In de tussenliggende periode moet het hubnetwerk op Schiphol in stand kunnen blijven.”



Randvoorwaarden:

- In de luchtvaartwet gestelde randvoorwaarden voor het milieu en de veiligheid
- Verankering van het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel in een Luchthavenverkeerbesluit
  en een daarbij passend Luchthavenindelingbesluit
- Openstelling van Lelystad in 2020
- Luchthavenontwikkelingen moeten integraal worden opgenomen in het omgevingsbeleid van het Rijk (Nationale Omgevingsvisie)
Wettelijke milieunormen

Kritische succesfactoren Schiphol:

- Landzijdige ontsluiting van Schiphol Noordwest met als mogelijke oplossingen:
- goede aansluiting op de A4 en/of A9
- afmaken van de parallelstructuur van de A4 aan noordoostkant Schiphol
- doortrekken van de Noord/Zuidlijn via Schiphol Noordwest naar Schiphol
- Plaza en Hoofddorp (>traject OVAH)
- Optimaal vestigingsklimaat voor internationale bedrijven in de MRA
- Optimaal woon- en leefklimaat, waaronder voldoende woningaanbod
- Draagvlak omgeving
- Selectieve ontwikkeling van Schiphol ten behoeve van de hubfunctie

# Atlas Plabeka



# Bedrijventerreinenstrategie MRA 4.0

Tabel 3. Vraag naar droge bedrijventerreinen MRA tot 2040 in netto ha per deelregio, inclusief transformatieopgave

| Deelregio | Scenario laag | Scenario hoog | Waarvan transformatie |
|---|---|---|---|
| Almere Lelystad | 187 | 267 | 15 |
| Amstelland-Meerlanden | 465 | 614 | 160 |
| Amsterdam | 235 | 373 | 135 |
| Gooi en Vecht | 11 | 21 | 13 |
| IJmond | 7 | 23 | 14 |
| Zaanstad Waterland | 242 | 286 | 151 |
| Zuid-Kennemerland | 19 | 29 | 13 |
| **MRA totaal** | **1.166** | **1.612** | **501** |

Bron: Bureau Buiten (2022)

# Bedrijventerreinenstrategie MRA 4.0

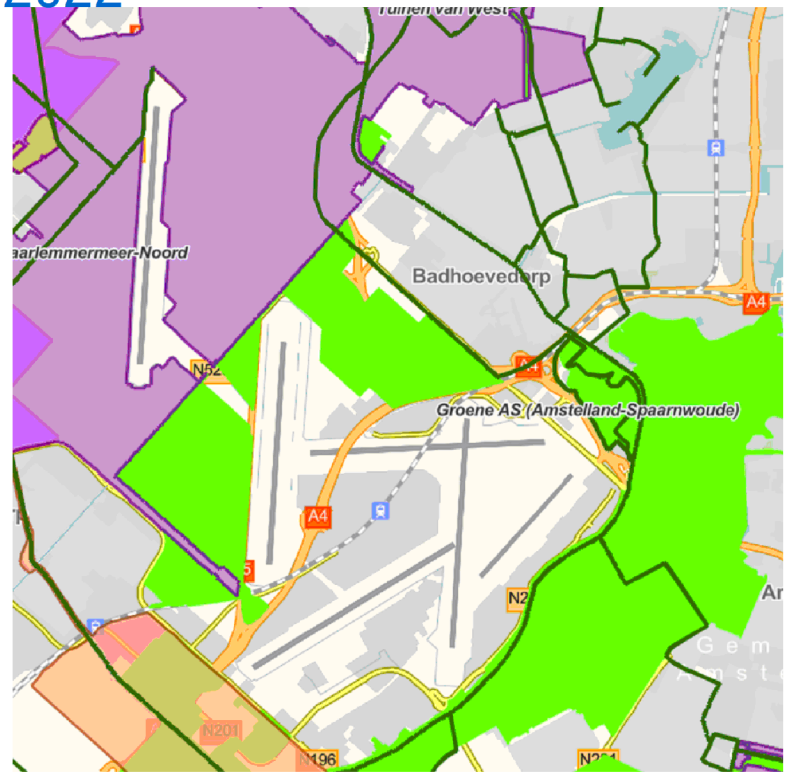
Tabel 5. Vraagaanbod confrontatie droge bedrijventerreinen MRA tot 2040 in netto ha

| | Vraag | Aanbod | Reservering en opties | Saldo |
|---|---|---|---|---|
| Gemengd | 585 | 539 | 227 | -273 |
| Hoogwaardig | 402 | 40 | 3 | -365 |
| Industrieel | 128 | 110 | 18 | -36 |
| Logistiek | 423 | 50 | 33 | -406 |
| Campus | 74 | 38 | 0 | -36 |
| **Totaal** | **1.612** | **777** | **281** | **-1.117** |

Bron: Bureau Buiten (2022)

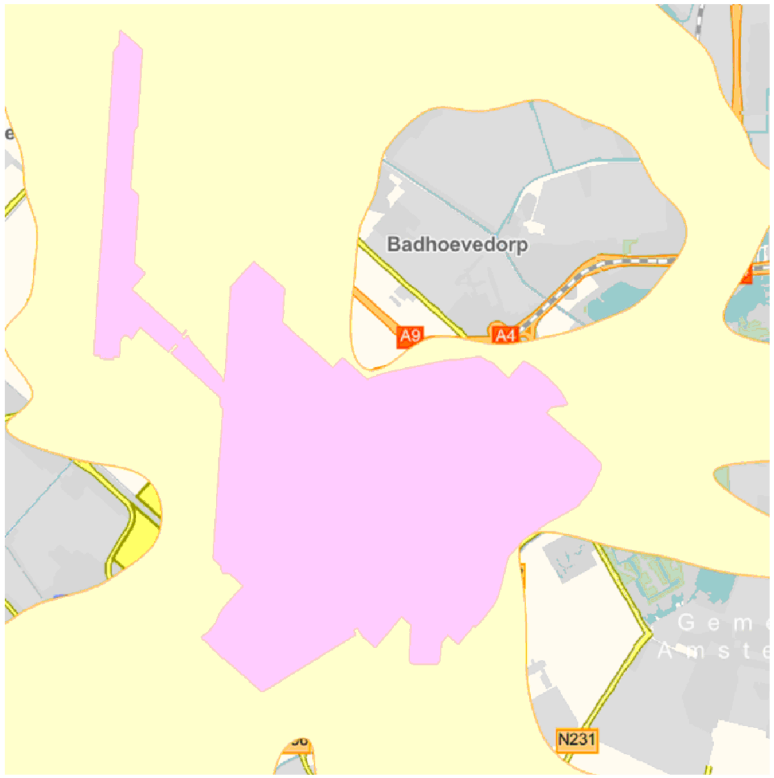
# Omgevingsverordening NH2022
# Beschermingsregimes

- Landelijk gebied
- Beschermd Landschap
- UNESCO werelderfgoed
- Groene As NNN verbinding

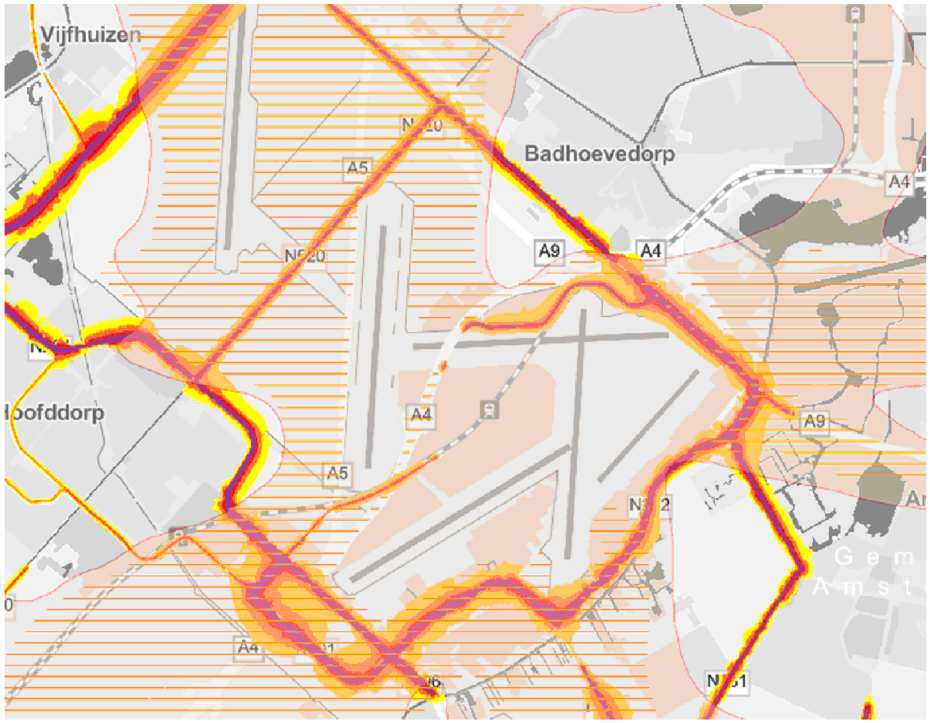


# Omgevingsverordening NH2022
# Beschermingsregimes

- LIB 4 en 5 (beperking woningbouw en geluidgevoelige en kwetsbare objecten)
- Industrieterrein met provinciale geluidreductieplafonds

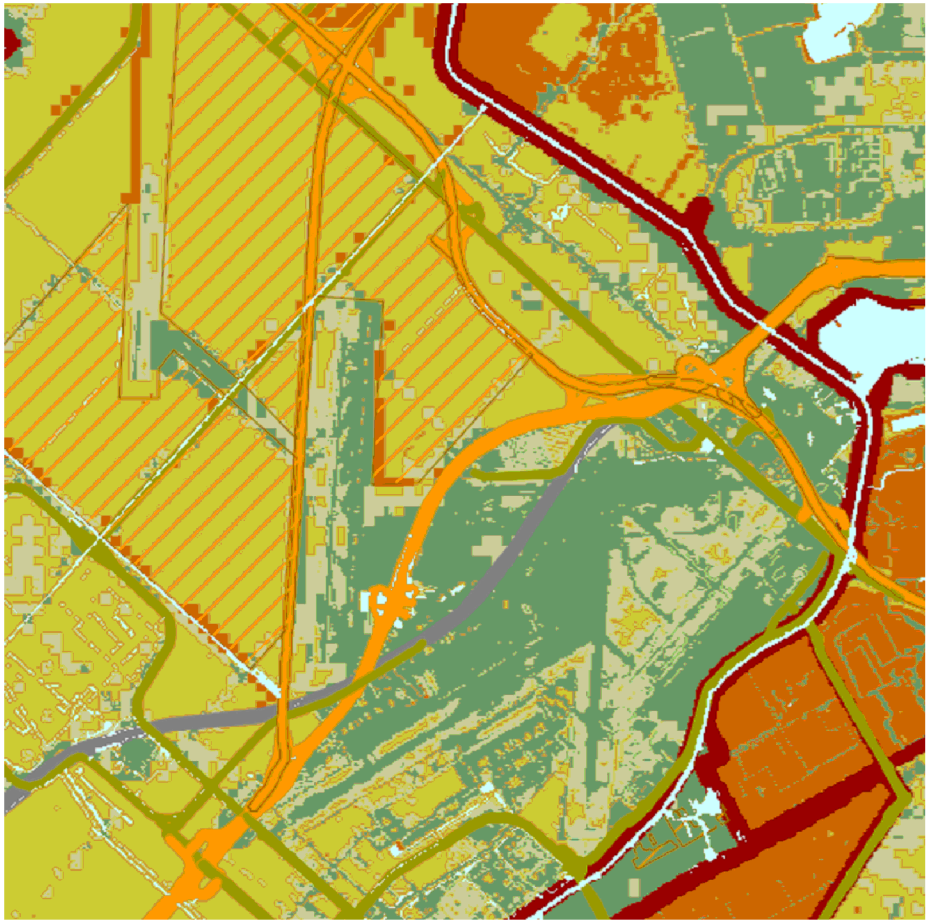


# Geluidbelasting weg en Schiphol



# Signaalkaart klimaatadaptatie

| | |
|---|---|
| | **C**<br>Water, bodem of klimaat vraagt om (substantiële) inspanning of toekomstige aanpassing |
| Overstroming | **C**<br>Water, bodem of klimaat vraagt om (substantiële) inspanning of toekomstige aanpassing |
| Wateroverlast | **C**<br>Water, bodem of klimaat vraagt om (substantiële) inspanning of toekomstige aanpassing |
| Hitte | **B**<br>Water, bodem of klimaat is opgave voor ontwerp of vraagt om adaptatie |
| Droogte | Niet van toepassing |
| Bodemdaling | **B**<br>Water, bodem of klimaat is opgave voor ontwerp of vraagt om adaptatie |
| Verzilting | Niet van toepassing |



# Gebiedsvisie Schipholdriehoek 2040

- Gezamenlijk product van gemeente, PNH, Hoogheemraadschap Rijnland en van Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- 2011 hebben GS ingestemd met deze visie
- sturing geven aan de ontwikkelingen voor de korte maar bovenal de (middel-)lange termijn
- input voor gemeenten en provincie om de planologische kaders op orde te brengen

**Infrastructuur**

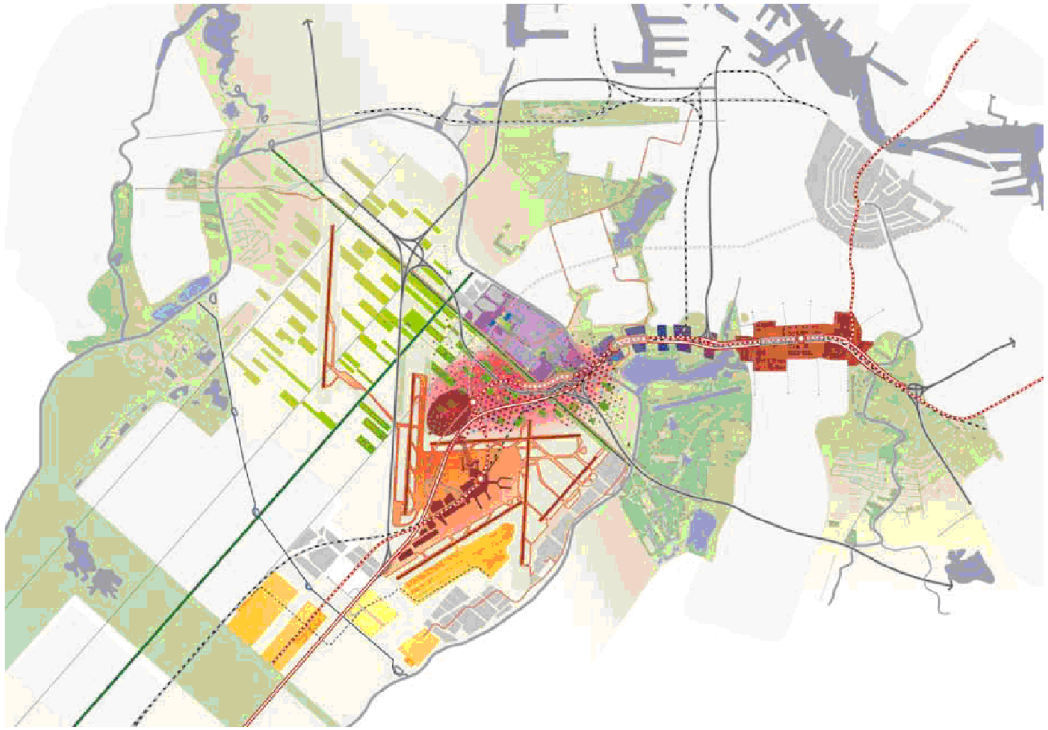
- Snelweg A4 - A10 internationale as
- Overige hoofdwegen
- Spoorwegen
- OV-SAAL voorkeurstracé doortrekken Noord-Zuid metrolijn
- Halte
- Zoekgebied halte
- Onderzoek naar alternatief tracé OV-SAAL Oost-West metrolijn
- HOV - bus
- Langzaam verkeer routes

**Programma**

- ACT logistiek centrum
- Schiphol internationale luchthaven
- Schiphol driehoek internationale ontwikkeling
- Schiphol Zeeterminal
- Masterplan Badhoevedorp
- Campus Nieuwe Meer
- Zuidas
- Kantoren- / bedrijvenlocatie
- Centrum Amsterdam
- Bebouwing

**Landschap**

- Water
- Natuur- en recreatiegebieden
- Indicatie groen / blauwe structuur Schipholdriehoek



# Omgevingsvisie HLM2040

Het Rijk en de Metropoolregio Amsterdam willen dat de regio aantrekkelijk blijft om te wonen en dat bedrijven zich er graag vestigen. Daarom is er het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Het is de bedoeling dat het gebied tussen Amsterdam-Zuid en Hoofddorp dé internationale entree van Nederland wordt. Het ligt strategisch bij het centrum van Amsterdam, de Zuidas en Schiphol. Duurzame ontwikkeling is belangrijk. Er moet een goede balans zijn tussen wonen en werken, bereikbaarheid, voorzieningen, groen en internationale oriëntatie. De (werk)locaties in de Oostflank van Haarlemmermeer kunnen bijdragen aan de internationale concurrentiepositie van de regio. Dit kan alleen als deze locaties optimaal bereikbaar zijn. Hiervoor zetten we in op het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Hoofddorp via Schiphol.



# Voorlopige conclusie

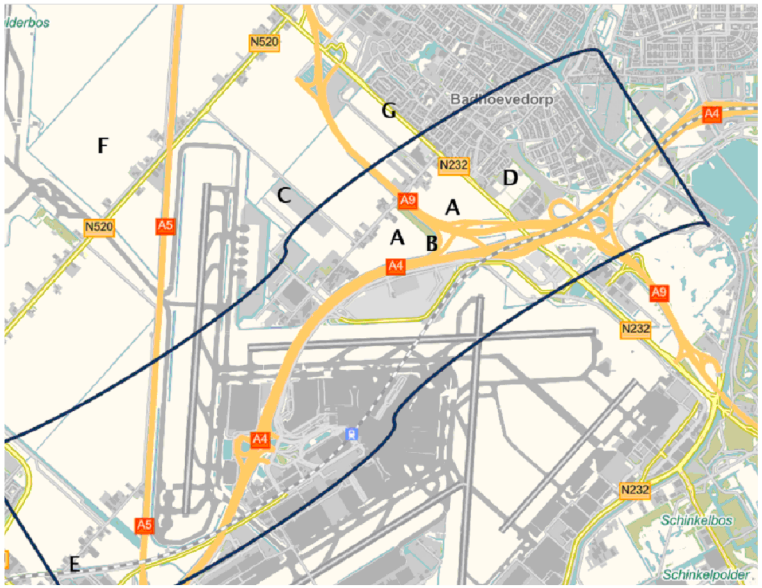
We willen dit gebied nog steeds ontwikkelen, de vraag is alleen onder welke randvoorwaarden

# Aanvullend: BOK en SOK omlegging A9 en Televerde/Chipshol

- Bestuurs- en samenwerkingsovereenkomst omlegging A9 (31 oktober 2005) met afspraken over financiering en realisatie ontwikkellocaties
- Partijen: Staat, Provincie N-H, Vervoerregio Amsterdam, gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam en Schiphol
- Ontwikkellocatie Schuilhoeve (woningbouw) zeer moeizaam. Bestemmingsplan 2x vernietigd door Rvs vanwege ‘onaanvaardbaar woon- en leefklimaat’
- Inspanningsverplichting voor partijen om maximaal in te zetten om de benodigde procedures voor ontwikkeling te voeren / faciliteren.
- Juridische procedure Televerde: inspanningsverplichting realisatie bedrijventerrein Badhoevedorp Zuid

# Ruimtelijke ontwikkelingen en opgaven

**A** Ontwikkeling bedrijven en kantorenlocatie Badhoevedorp Zuid, in de buik van de A9 en daarbuiten (SADC)
**B** OVAH: zoeklocatie station
**C** Tweede terminal Schiphol nabij complex justitie
**D** Schuilhoeve: verplaatsing sportvelden t.b.v. woningbouwontwikkeling, onderdeel SOK omleg A9
**E** Multimodale Knoop Hoofddorp: doortrekken metroverbinding (variant OVAH) van Schiphol naar Hoofddorp
**F** Zonnecarré Haarlemmermeer (aangewezen gebied door de gemeente voor de opwek van



# Ruimtelijke opgaven

- Internationale concurrentiepositie behouden en verstevigen
- Creëren voldoende (ruimte voor) werkgelegenheid
- Goede landschappelijke inpassing > bufferfunctie bedrijventerrein tussen Schiphol en Badhoevedorp? Hoe intensief bebouwd?
- Realisatie woningbouw Schuilhoeve In een gezonde en veilige leefomgeving Realisatie station OVAH> voorkeursvariant na de zomer
- Realisatie tweede (tijdelijke?) terminal Schiphol
- Goede bereikbaarheid. Inzet is OV, hoe zien we de bereikbaarheid via de weg?
- Realisatie NNN verbinding Groene As

Alles binnen de SOK en BOK omlegging A9 en rekening houdend met de juridische inspanningsverplichting vanuit Televerde.

# Vragen

- Welk beleid is nog relevant? Veel stukken met min of meer hetzelfde gedachtegoed
- Zijn alle belangen / opgaven in beeld?
- Welke (schurende) opgaven zien we in dit gebied?

- woningbouw vs Schiphol?
- Gezonde leefomgeving vs Schiphol?
- Inzet op OV. Hoe zien we de bereikbaarheid via de weg? Is het geplande bedrijventerrein goed bereikbaar?
- Hoe intensief willen het bedrijventerrein bebouwd zien?
- (….)

- Hoe borgen we een goede inpassing, voldoende groen blauw bij ontwikkeling badhoevedorp Zuid? Is de Leidraad voldoende? Poldergrid als uitgangspunt is rondom Schiphol niet meer aan de orde.
- Inspanningsverplichting Televerde: welke invloed heeft dit op de gebiedsgerichte uitwerking?

# Vervolg

- Stap 1 en 3 nu
- Aan de hand van de opgaven *provinciale rol* bepalen en type uitspraak formuleren:
- algemeen;
- Verder onderzoek
- Samenhang tussen gebieden
- Geografie / zonering
- Voorsorteren op instrument
- Verwijzing naar bestaande trajecten instrumenten
- Na het zomerreces: afweging van de belangen en advies naar GS.
- Van belang zijn ook de stel dat verkenningen, deze worden voor het zomerreces in GS besproken

Wanneer is het momentum om de stakeholders verder te informeren? De gemeente Haarlemmermeer is op de hoogte van het proces gebiedsgerichte aanpak en de locatie Schipholdriehoek.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. dhr. @
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

**Bestuurlijke Regie Schiphol**

**Uw contactpersoon**

5.1.2e

Telefoonnummer +31235143@

5.1.2e @noord-holland.nl



**Verzenddatum**

@ 2026

**Kenmerk**

@

**Betreft: BRS-zienswijze op LVB - Schiphol**

Excellentie,

De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft met belangstelling kennisgenomen van het ontwerp-Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB) en maakt gebruik van de mogelijkheid om hierop een zienswijze in te dienen.

Allereerst willen wij u bedanken voor de gesprekken die hierover zijn gevoerd tijdens het traject van informele consultatie, en voor de dialoog die momenteel nog wordt voortgezet met uw ministerie en de NOVEX-Schipholregio. De BRS waardeert deze open uitwisseling, die bijdraagt aan wederzijds begrip over de belangen en zorgen die rond Schiphol spelen.

De BRS wil daarnaast expliciet uitspreken dat het positief is dat na jaren van onzekerheid wordt gewerkt aan een juridisch verankerd besluit voor Schiphol. Het beëindigen van het langdurige anticiperend handhaven en het herstellen van rechtsbescherming voor omwonenden is noodzakelijk en wordt door de BRS onderschreven.

Tegelijkertijd constateert de BRS dat het voorliggende besluit op een aantal wezenlijke punten onvoldoende zekerheid biedt dat de beoogde verbetering van de leefomgeving daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Juist omdat het LVB richtinggevend is voor de komende jaren, is het van belang dat het niet alleen juridisch houdbaar is, maar ook maatschappelijk uitlegbaar en bestuurlijk robuust.

**Gezondheid en leefomgeving als uitgangspunt (aanpassen)**

De BRS pleit voor een evenwicht tussen duurzame connectiviteit en de bescherming van de gezondheid van omwonenden. De hubfunctie van Schiphol, onze internationale verbindingen en een concurrerende luchtvaartsector zijn van groot belang voor ons verdienvermogen en vestigingsklimaat, zoals het rapport-Wennink recent ook weer bevestigd heeft.

Tegelijkertijd heeft Schiphol een grote impact op de gezondheid van de inwoners. In het ontwerp-LVB komt dit gezondheidsbelang volgens de BRS onvoldoende tot uitdrukking.

De omvangrijke geluidhinder en slaapverstoring rondom Schiphol hebben aantoonbare gevolgen voor het welzijn en de gezondheid van omwonenden. Dit maakt het noodzakelijk om gezondheid niet als afgeleid belang te behandelen, maar als leidend criterium te verankeren in normstelling, monitoring en handhaving.

Daarbij eist de BRS om ervaren hinder structureel mee te wegen bij ruimtelijke besluitvorming. Het gaat hierbij niet alleen om geluid, maar ook om slaapverstoring, geurhinder en hinder door (ultra/fijn)stof, roet of rook, die gezamenlijk de leefbaarheid en gezondheid beïnvloeden.

Krimpende milieucontouren@@

**Geluid en hinder: onvoldoende samenhang en borging**

Het ontwerp-LVB bevat verschillende elementen die zijn gericht op geluidreductie, maar de samenhang en juridische borging daarvan acht de BRS onvoldoende. Hierdoor ontbreekt zekerheid dat de beoogde verbetering van de leefomgeving daadwerkelijk wordt gerealiseerd.

**Grenswaarden en lokale effecten**
Uit de analyse van de nieuwe grenswaarden op de bestaande handhavingspunten blijkt dat op meerdere locaties ruimere waarden worden toegestaan. Dit kan lokaal leiden tot een verhoging van de toegestane geluidbelasting, terwijl juist verbetering van de leefomgeving wordt beoogd. De BRS heeft daarnaast blijvende aandacht voor bescherming van de secundaire banen en voor het ontbreken van een norm voor piekbelasting (LaMax), die van groot belang is voor de ervaren hinder.

Effect woningbouw / cumulatie 5.1.2e

**Groeiverdiensystematiek**
Het ontwerp-LVB introduceert een groeiverdiensystematiek waarbij geluidswinst gedeeltelijk kan worden benut voor groei van het aantal vliegbewegingen. De BRS heeft fundamentele zorgen over de voorwaarden waaronder deze systematiek kan worden toegepast en over de wijze van toetsing.
Tegen de achtergrond dat het ministerie parallel werkt aan een nieuw, generiek geluidstelsel voor de luchtvaart, acht de BRS het bestuurlijk en maatschappelijk moeilijk uitlegbaar dat voor Schiphol nu een afzonderlijke systematiek wordt ingericht. Dit vergroot het risico op versnippering, vermindert de transparantie voor omwonenden en ondermijnt de rechtszekerheid.

Dit uit zich in de erkende Aldersparadox: namelijk dat ondanks stillere vliegtuigen er meer hindergeluidsoverlast wordt veroorzaakt: immers vlootvernieuwing (minder lawaai per vliegtuig) wordt teniet gedaan door toename van het aantal vluchten, waardoor de beloofde vermindering van hinder in de praktijk niet wordt gerealiseerd.

- Zolang afspraken over vlootvernieuwing en inzet van stillere toestellen niet juridisch afdwingbaar zijn vastgelegd, acht de BRS het onverantwoord om geluidswinst te benutten voor groei. Tevens moet bij eventuele groei gelden dat eerst de verbetering voor alle omwonenden aantoonbaar (niet slechts per saldo) is voordat tot groei overgegaan kan worden. De BRS pleit er daarom voor vast te houden aan een maximum van 478.000 vliegtuigbewegingen per jaar, waarvan 27.000 in de nacht, totdat sprake is van aantoonbare en structurele vermindering van hinder en gezondheidsbelasting die zich vertalen in krimpende milieucontouren. Toevoegen:De BRS pleit er daarom voor het vastleggen van een eventueel groeipad te betrekken bij het ontwikkelen van het nieuwe geluidsstelsel (waarbij gestuurd gaat worden op (milieu)normen.

**Nachtelijke hinder**
Nachtelijk vliegverkeer heeft een onevenredig grote impact op gezondheid en leefkwaliteit. Hoewel het ontwerp-LVB inzet op een reductie van 15% in de nacht, ontbreekt voldoende zekerheid dat hierdoor daadwerkelijk meer rust ontstaat. De BRS maakt zich zorgen over mogelijke verschuiving van hinder naar de randen van de nacht en naar reeds zwaarbelaste gebieden in de avond en overdag. Versneld weren van lawaaiige toestellen en bindende afspraken over de inzet van stillere vliegtuigen zijn daarom noodzakelijk.

**Handhaving en uitvoerbaarheid**
De BRS hecht groot belang aan een transparant en effectief handhavingsstelsel. Het gebruik van de beschikbare geluidsruimte moet gedurende het gehele jaar inzichtelijk worden gemaakt. Wanneer grenswaarden dreigen te worden overschreden, moet duidelijk zijn waar dit gebeurt, welke maatregelen worden ingezet en hoe omwonenden hierover tijdig worden geïnformeerd.

De BRS heeft zorgen over de praktische uitvoerbaarheid van het vastgelegde proces rond beheersmaatregelen, mede gezien de doorlooptijden van besluitvorming en de vraag hoe snel opvolging kan worden gegeven wanneer maatregelen onvoldoende effect blijken te hebben.

**Tot slot**
De BRS wil met deze zienswijze bijdragen aan een LVB dat niet alleen een einde maakt aan het juridische vacuüm, maar ook daadwerkelijk leidt tot verbetering van de leefomgeving en herstel van vertrouwen bij omwonenden.

In de bijgevoegde Annex zijn de gedetailleerde observaties van de BRS op het ontwerp-LVB en de milieueffectrapportage opgenomen.

Hoogachtend,
namens alle leden van de Bestuurlijke Regie Schiphol,
Esther Rommel
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

**Annex**

Deze BRS-zienswijze gaat in op onderstaande hoofdonderwerpen die we achtereenvolgens nader toelichten:
(kopjes moeten nog aangepast nav de nieuwe hoofdbrief)

**1. Gezondheid en leefomgeving als uitgangspunt**
**2. Geluid en hinder: onvoldoende samenhang en borging**
**2.1 Grenswaarden en lokale effecten**
**2.2 Groeiverdiensystematiek**
**2.3 Nachtelijke hinder**
**2.4 Handhaving en uitvoerbaarheid**

De uitwerking betreft geen uitputtende lijst. Dit is niet mogelijk gezien de complexiteit, de hoeveelheid informatie en het korte tijdsbestek. Daarnaast worden er perspectieven worden geschetst in het coalitieakkoord "Aan de slag, Bouwen aan een beter Nederland", echter deze zienswijze richt op wat er nu voorligt in het ontwerp-LVB
(iets in deze strekking toevoegen als we de verwijzingen naar het coalitieakkoord uit de annex laten?)

1. **Gezondheid en leefomgeving als uitgangspunt**

In de rechterlijke uitspraak van 20 maart 2024 (RBV vs de Staat) stelt de rechtbank dat de belangen van omwonenden niet slechts marginaal kunnen worden afgewogen, maar dat een fair balance vereist is waarbij gezondheid en leefomgeving evenwaardig worden meegenomen in de beoordelingskaders en normstelling. De Fair Balance betekent hier dat de gezondheidseffecten en hinder niet slechts als een nevenbelang mochten worden gezien, maar moeten dienen als centrale beoordelingscriteria in besluiten zoals het LVB.

De BRS vraagt daarom om een expliciete onderbouwing van de kernvraag of de Milieu Gezondheids Risico (indicator (MGR) voldoende is om te voldoen aan de verplichting tot een fair balance – in lijn met de rechterlijke uitspraak, en de eisen van het EVRM en de jurisprudentie van het EHRM – waarin gezondheid van omwonenden daadwerkelijk wordt beschermd.

De impact van Schiphol op de omgeving is breder dan alleen geluidbelasting. Het gaat o.a. ook om (ultra)fijnstof, stikstof, geur, C02 en externe veiligheid. De BRS roept op om hinderreductie niet alleen te koppelen aan geluid maar naar hinder in de volle breedte te kijken en ook andere emissies hierin af te wegen. Het gaat immers om een gezonde leefomgeving. Gelet op het voorgaande spreekt het bovendien voor zich dat de BRS voor het terugbrengen van geluidhinder af wil van de huidige systematiek van het per saldo aantal ernstig gehinderden (zie ook paragraaf 2.1). Waarbij wij er tevens op wijzen dat de dosiseffect relaties die gehanteerd worden verouderd zijn. (zie ook paragraaf 2.4)

De BRS pleit ervoor om luchtkwaliteit en gezondheid nadrukkelijker en sturend te betrekken bij besluitvorming over het luchthavengebruik. De BRS herkent dat in de gewijzigde LVB-regeling aandacht wordt besteed aan luchtkwaliteit via een herkenbaar en afzonderlijk onderdeel van de milieubeoordeling en dat luchtkwaliteit formeel wordt getoetst aan de geldende wettelijke normen. Tegelijkertijd constateert de BRS dat deze toetsing hoofdzakelijk technisch en juridisch van aard is en niet leidt tot een integrale afweging in de besluitvorming over afzonderlijke dossiers als het gaat om stikstof, (ultra)fijnstof, geluidsoverlast en woningbouw.

De BRS maakt zich zorgen dat op sommige locaties een relevante toename van $NO_2$-concentraties kan optreden, terwijl hieraan geen beleidsmatige consequenties worden verbonden. Hierdoor bestaat het risico dat de bescherming van de volksgezondheid ondergeschikt blijft aan het faciliteren van de luchthavenoperatie.

De BRS pleit daarnaast voor eenduidige en meetbare normen voor alle emissies met gevolgen voor gezondheid, milieu en klimaat, het gewijzigde LVB regelt luchtkwaliteit nu niet via eigen normen. In dat kader acht de BRS het noodzakelijk om alle emissies volwaardig mee te wegen in verduurzamingskeuzes en de luchtvaartsector op te nemen in het Schone Lucht Akkoord.
De BRS verzoekt het Rijk om het LVB op deze punten aan te scherpen, zodat luchtkwaliteit en gezondheid niet uitsluitend randvoorwaardelijk worden getoetst, maar daadwerkelijk richtinggevend zijn in het beleid voor Schiphol en de omgeving.

Daarnaast constateert de BRS dat de opgenomen emissienormen voor CO, NOx, VOS, SO2 en fijnstof (PM10) - uitgedrukt als relatieve emissiegrenswaarden (maximale uitstoot per eenheid gewicht) gelijk zijn gebleven ten opzichte van het LVB in 2008. Dit werd in de staat van de luchtvaart in 2023 al geconstateerd. Het systeem van relatieve grenswaarden gekoppeld aan absolute emissieplafonds als de relatieve grenswaarden overschreden worden is ook gehandhaafd. De BRS vraagt toelichting waarom emissiegrenswaarden – net als voor andere sectoren- niet zijn aangescherpt en opgenomen en verzoekt om dit alsnog op te nemen.
De BRS pleit voor een centrale plek voor gezondheid bij nieuwe berekeningen en het opstellen van rekenmethoden en daarbij een duidelijk rol voor de GGD. (= geen BRS-standpunt/ laten staan?)

In het coalitieakkoord "Aan de slag, Bouwen aan een beter Nederland" is opgenomen dat de totale CO2 uitstoot van de burgerluchtvaart op Schiphol en Lelystad Airport in 2030 lager zijn dan de CO2 uitstoot in 2024 op Schiphol. Een norm voor CO2-emissie of een doelstelling om CO2-uitstoot te verlagen is in de ontwerp LVB niet

(meer) opgenomen. De BRS verzoekt om in dit LVB een normstelling en monitoring van de CO2-emissie op te nemen.

## 2. Geluid en hinder: onvoldoende samenhang en borging

### LVB en LIB

Het LVB en LIB zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het LVB en LIB vormen samen het juridisch kader voor de regulering van Schiphol: LVB regelt de operatie op de luchthaven en LIB regelt ruimtelijke inkadering in de omgeving. Beide besluiten zijn gebaseerd op artikel 8.15 respectievelijk artikel 8.16 van de Wet luchtvaart bij de totstandkoming van het eerste LVB (2003) gelijktijdig vastgesteld en in procedure gebracht. Ook bij eerdere wijzigingen zijn LVB en LIB steeds gelijktijdig aangepast. Het doorbreken van deze praktijk zonder deugdelijke motivering is onbegrijpelijk en inconsistent.

De BRS bepleit al langer dat de LIB-contouren niet aansluiten bij de operatie zoals deze door het anticiperende handhaven wordt gevoerd. Uit de effectstudies MER blijken onder meer effecten qua geluid, externe veiligheid en ruimtelijke ordening. Het LIB beschermt en beperkt dus de verkeerde gebieden.
Ook constateert de BRS een strijdigheid met de Omgevingswet op het gebied van externe veiligheid en geluid waardoor gemeenten met verschillende systemen en kaders moeten werken.

De beleidskeuzes die in het LVB worden gemaakt hebben daarmee rechtstreekse werking voor het LIB. Vandaar dat een zorgvuldige afweging van álle betrokken belangen bij het LVB ook noopt tot een beschouwing van de mogelijke gevolgen voor de ruimtelijke ordening en de woningbouwopgave.

De voorgestelde wijziging van het LVB zonder aanpassing van het LIB ondermijnt de rechtsbescherming van omwonenden die juist met de wijziging van dit LVB wordt beoogd. Voor initiatiefnemers en gemeenten is er geen helder toetsingskader voor ontwikkelingen, voor eigenaren geen duidelijkheid over beperkingen eigen grond en voor omwonenden geen transparante bescherming via ruimtelijke ordening.

De toegenomen geluidbelasting en veiligheidsrisico's ten opzichte van het vigerende LVB kunnen er namelijk op sommige locaties toe leiden dat de beperkingengebieden van het LIB groter worden. Dit kan negatieve gevolgen hebben voor de woningbouwmogelijkheden. Gelet op de grote woningbouwopgave en de schaarse beschikbare ruimte, achten wij nieuwe beperkingen voor woningbouw onwenselijk.

De BRS roept u op om de ambtelijk ingezette voorbereiding van de actualisatie van de contouren van het LIB voort te zetten en weldegelijk gelijktijdig of op z'n minst kort volgend op het LVB ook het LIB aan te passen.

### Geluidcontouren Schiphol in CVGG: onjuiste grondslag en gevolgen voor woningbouw

Op 9 december 2025 zijn de geluidcontouren van Schiphol gepubliceerd in de Centrale Voorziening Geluidgegevens (CVGG). Eerder is aangegeven dat deze geluidscontouren gebaseerd zouden zijn op de MER LVB. Wij constateren dat de nu gepubliceerde MER uitgaat van twee scenario's namelijk een zogenaamde ondergrens van 460.000 vliegtuigbewegingen (waarvan 27.000 in de nacht) en een genaamde bovengrens van 500.000 vliegtuigbewegingen (waarvan 32.000 in de nacht). Op basis van de RO-contour uit figuur 3-4 van het deelonderzoek RO (zie p. 364 v/h Achtergronddocument Milieu) constateert de BRS dat de geluidcontouren gepubliceerd in het CVGG mogelijk gebaseerd zijn op die "RO-contour" uit figuur 3-4. Dat zou betekenen dat de geluidcontouren Schiphol in de CVGG gebaseerd zijn op 500.000 vliegtuigbewegingen (in plaats van 478.000), waarvan 32.000 in de nacht (in plaats van 27.000) en zonder de overige maatregelen uit de balanced approach te beschouwen.

De gepubliceerde contouren zijn gebaseerd op een scenario dat structureel verschilt van het scenario dat nu door het LVB wordt geregeld.

Bouwplannen die worden getoetst aan deze contouren worden geconfronteerd met een geluidbelasting die hoger is dan de geluidbelasting die op grond van het LVB en de BA-maatregelen in de toekomst te verwachten is. Dit is niet alleen inhoudelijk onjuist, maar schaadt ook het vertrouwen van medeoverheden en initiatiefnemers in de consistentie van de overheidsbesluitvorming.

De gepubliceerde contouren hebben directe en concrete gevolgen voor lopende en toekomstige woningbouwplannen in de Schipholregio.

Aanvullen cumulatie 5.1.2e zie ook onder de input van Reka vanuit Amsterdam (door 5.1.2e aangepast om te benoemen voor de hele regio:

Het LVB heeft ook gevolgen voor de ruimtelijke ordening via de verplichte cumulatie. Binnen de 48 Lden contour van Schiphol moet luchtvaartgeluid worden betrokken bij het beoordelen van gecumuleerd geluid van meerdere geluidbronnen. Aangezien luchtvaartgeluid in veel gevallen de dominante bron is, zal dit regelmatig bepalend zijn bij het beoordelen van de aanvaardbaarheid van woningbouwplannen. Hoewel het gecumuleerd geluid in het MER in beeld is gebracht, zijn hieraan verder geen conclusies verbonden. Hiermee wordt miskend dat de in het LVB gepresenteerde geluidbelasting wel degelijk een extra belemmering kan vormen voor woningbouw. Het eventueel invoeren van een nieuwe rekenmethode voor cumulatie, met nog hogere gecumuleerde waarden tot gevolg, maakt het motiveren van de aanvaardbaarheid van woningbouw binnen de 48 Lden contour nog ingewikkelder.

In de stukken is aangegeven dat naar verwachting dit jaar nog een nieuwe blootstelling-respons (BR) relatie beschikbaar zal komen. Het is nog niet duidelijk wat de mogelijke gevolgen van die nieuwe BR-relatie zijn maar dit brengt nog meer

onzekerheid voor gebiedsontwikkelingsprojecten met zich mee.

Wij voorzien aldus dat in de toekomst beleidskeuzes zullen worden gemaakt ten aanzien van de aanpassing van beperkingengebieden, de rekenmethode voor cumulatie en het gebruik van de nieuwe BR-relatie. Deze trajecten lopen allemaal afzonderlijk van elkaar zonder dat de gezamenlijke effecten voor ruimtelijke ordening en de woningbouwopgave integraal worden beschouwd. In de tussentijd zet die onzekerheid de uitvoerbaarheid van woningbouwplannen onder druk. Wij verzoeken dan ook om deze gezamenlijke effecten van deze lopende trajecten alsnog integraal te beschouwen.

## 2.1 Geluidgrenswaarden en lokale effecten

Het nieuwe LVB moet zorgen voor vermindering van geluidshinder voor omwonenden ten opzichte van het vorige LVB. Een **per saldo benadering** met een jaargemiddelde geluid (dat ingevuld wordt via het maximaal volume geluid- een volume dat voor de regio totaal niet overschreden mag worden) - doet geen recht aan de ervaren hinder (gebaseerd op een - verouderde - blootstelling-responsrelatie, zie ook paragraaf 2.4).

Het LVB legt de norm op van **Totaal Volume Geluid**, naast de grenswaarden per handhavingspunt, het preferent vliegen en het maximumaantal vliegbewegingen. De BRS herkent dat elke factor een eigen onlosmakelijke rol in de totale normering heeft. De factor van ervaren hinder is al eerder in deze zienswijze benoemd en zou de BRS graag toegevoegd willen zien. Onze zorg is dat verwacht wordt dat door een stiller wordende vloot de totale geluidsproductie van Schiphol afneemt, terwijl andere effecten voor omwonenden buiten beeld blijven. De ervaring van de afgelopen jaren hebben ons beeld hierin bevestigd. Ondanks dat de sector voldoet aan de gelijkwaardigheidscriteria, is de hinder in bepaalde gebieden ernstig toegenomen. Naast meer geluid is een hogere frequentie (meer vliegtuigen per tijdeenheid) en mogelijke onvoorspelbaarheid een belangrijke hinderfactor. Ook ziet de BRS dat een aantal (grote) vliegtuigen de meest geluid-preferente route niet kunnen nemen en de verwachting is dat dat bij de door Schiphol gewenste inzet van nog grotere vliegtuigen toeneemt. De idee dat minder geluid per vliegtuig één op één te vertalen is naar minder hinder voor omwonenden houdt geen stand.

**Grenswaarden: fungeren ze nog als beschermingsnorm of eerder als operationele ruimte?**
De BRS merkt op dat de grenswaarden zijn bepaald op basis van de hoogst berekende waarden uit de gevoeligheidsanalyses en vraagt zich af in hoeverre de grenswaarden daardoor nog fungeren als een beschermingsnorm of meer als een operationele ruimte waarbinnen de vliegoperatie afgehandeld wordt. Dit wordt bevestigd door de studie door To70 (vergelijking grenswaarden ontwerp LVB 2025 met vigerend LVB-bijlage 20) waaruit blijkt dat een aantal grenswaarden fors hoger worden).

De BRS vraagt inzicht in welke consequenties dit heeft voor effectieve handhaving en rechtsbescherming: wordt daarmee handhaving weliswaar juridisch verdedigbaar, maar feitelijk betekenisloos?
Ook wordt expliciet een breed scala aan variaties, verstoringen en onzekerheden aangedragen als zijnde “normaal gebruik”. De BRS vraagt om expliciet te maken wat “normaal” en wat “afwijkend” in deze context nu precies aan betekenis heeft.

Het TGV wordt omschreven als een vaste waarde. Hieraan gekoppeld is een beheersplan bij dreigende overschrijding zonder (automatische) verlaging van het TVG als de vloot stiller wordt. De BRS ziet dit ontwerp LVB daarmee aLs onevenwichtig: de sector profiteert van (op papier) stillere vliegtuigen (groei mogelijk) terwijl de leefomgeving niet profiteert (TGV en grenswaarden worden niet verlaagd). De BRS pleit daarom voor een systematiek van een dalende TVG en dalende grenswaarden navenant de gerealiseerde geluidsreductie door verstilling en het toevoegen van de LaMax om een maximum te stellen aan de piekgeluiden.

Nog ergens toevoegen/ relatie woningbouw/ komt uit de NvT
Om tegemoet te komen aan de oproep van de BRS mbt herzien van locaties van handhavingspunten heeft IenW volgende in de NvT opgenomen: In het LVB, zoals 81 gewijzigd door dit besluit, is een evaluatiebepaling opgenomen die rekening houdt met het actualiseren van de locaties van de handhavingspunten en de grenswaarden in die punten.

**Herstel rechtspositie omwonenden**

Het LVB is de eerste wettelijke stap na het LVB uit 2008, waardoor het anticiperend handhaven kan worden losgelaten. De wetgever beoogt hiermee rechtsbescherming te geven aan omwonenden. De BRS ziet in het voorgelegde ontwerp-LVB een essentieel knelpunt tussen een papieren juridische bescherming en de reële bescherming voor omwonenden.

Met deze **juridische bescherming** beoogt het ontwerp-LVB duidelijkheid te geven over welke geluidbelasting inwoners maximaal kunnen verwachten. De BRS vindt dat in het ontwerp-LVB onvoldoende inzichtelijk wordt gemaakt hoe de vereiste gelijkwaardige bescherming van de omgeving volgens Lid 7 van artikel 8.17 Wet Luchtvaart uitwerkt voor de gemeenten en woonkernen in de Schipholregio. (4 provincies, 53 gemeenten). Zonder regionale effectanalyse en expliciete belangenafweging is onvoldoende toetsbaar of het besluit voldoet aan artikel 8.17 lid 7 Wet luchtvaart en aan de beginselen van zorgvuldigheid, evenredigheid en motivering. De BRS mist een concreet overzicht van hoe dit er per gemeente uitziet.

Het rechtszekerheidsbeginsel vereist dat omwonenden op een begrijpelijke en voorspelbare wijze kunnen vaststellen

welke normen voor hen gelden, wanneer deze worden overschreden en welke rechtsgevolgen daaraan zijn verbonden. Hoewel het nieuwe LVB als doel heeft de rechtsbescherming van omwonenden te herstellen is dit nu nog onvoldoende inzichtelijk gemaakt. De gekozen systematiek is sterk technisch van aard en maakt voor omwonenden onvoldoende kenbaar wanneer hun rechtspositie wordt geraakt en welke mogelijkheden zij hebben om handhaving af te dwingen of hun recht te kunnen halen bij overtredingen.
De BRS vraagt een toelichting op:

- Op welke wijze voldoet het ontwerpbesluit aan het rechtszekerheidsbeginsel, temeer nu het herstel van rechtsbescherming voor omwonenden een expliciet doel van het besluit is?
- Op welke wijze worden de stappen van handhaving en de wijze waarop omwonenden hun recht kunnen halen nu begrijpelijk en inzichtelijk gemaakt voor omwonenden, en op welke wijze kunnen zij het handhavingsproces goed volgen?

**Feitelijke bescherming** tegen gelijkblijvende of grotere geluidsbelasting is met deze invulling niet geborgd.

De rechter heeft in de RVB-zaak aangegeven dat er meer rechtsbescherming moet komen, maar ook dat de balans tussen sector en omwonenden hersteld moet worden. Het een kan niet zonder het ander. De BRS is ernstig bezorgd dat de wetgever met dit ontwerp-LVB bij een behoorlijk aantal omwonenden meer overlast wil toestaan dan onder het vigerende LVB. Dat blijkt uit de studie van To70 naar de effecten van het ontwerp LVB op de vigerende handhavingspunten (bijlage 20), waarbij de grenswaarden op een aantal handhavingspunten zijn verhoogd. De geluidsoverlast wordt niet minder, maar de norm gaat omhoog. Daarnaast is onduidelijk hoe gebieden waar het niet stiller wordt (of de situatie verergert) wordt gecompenseerd. Dit is onacceptabel en onuitlegbaar. De BRS vraagt zich dan ook af waar het effect van de stiller wordende vliegtuigen van de afgelopen 17 jaar terug te zien is en wat dat betekent voor de verwachtingen voor de toekomst? Deze laatste zin komt bij 5.1.2e vandaan, laten staan?

De BRS vraagt een goede onderbouwing hoe de gekozen grenswaarden relateren aan de kwaliteit van de leefomgeving en gezondheid. Omwonenden moeten kunnen begrijpen hoe de afwegingen zijn gemaakt en hebben geleid tot de voorstellen in dit besluit.

Daarnaast vraagt de BRS om concrete uitwerking van de bescherming bij het hanteren van twee systemen (grenswaarden en preferent baangebruik) waardoor “sturingsmaatregelen (sturen op grenswaarden) ” mogelijk nodig zijn die leiden tot inzet van minder preferente banen, terwijl meer geluid preferente banen beschikbaar zijn. Hierdoor zal de hinder toenemen hetgeen door LVNL ook bevestigd wordt in haar Uitvoeringstoets.

**Actualisatie Blootstellingsresponsrelatie:**
In het document “Gelijkwaardige bescherming omgeving Schiphol – actualisatie gelijkwaardigheidscriteria Schiphol” is de BRS zeer positief te zien dat er wordt gerefereerd aan de Wet luchtvaart, artikel 8.17, zevende lid, en dat er actualisatie-stappen worden genomen omdat rekenmodellen verbeterd zijn en nieuwe modellen en inzichten beschikbaar zijn gekomen. En dat hierin ook de gehanteerde gegevens voor de actualisaties worden vastgelegd.

In lijn met de uitspraak van de rechtbank op 20 maart 2024, dient een juiste toetsing te zijn opgenomen of met deze wijziging van het luchthavenverkeersbesluit voor Schiphol een minimaal gelijkwaardig beschermingsniveau wordt geboden als met het eerste LVB. Daarin wordt gekeken naar:

- Actualisatie criteria voor geluid en externe veiligheid voor nieuwe versie prognosemodel
- Actualisatie voor woningsituatie 2024
- Actualisatie criteria voor lokale luchtverontreiniging voor nieuwe emissie kentallen.

De BRS onderschrijft deze lijn om de gelijkwaardigheid van het beschermingsniveau te actualiseren. Maar het is daarin natuurlijk van belang dat deze zoveel mogelijk recht doet aan de feitelijke situatie en voldoende rechtvaardig moet kunnen zijn naar omwonenden.

Echter, het gebruik van oude gegevens betekent dat de realiteit verder uit beeld raakt. In de voorliggende documentatie mist de BRS nog de nieuwe inzichten en actualisatie van de methodiek die de relatie beschrijft tussen de berekende geluidsbelasting en het daaruit afgeleide aantal gehinderden en ernstig gehinderden: de blootstelling-responserelatie.

De BRS begrijpt dat deze BR-relatie gebruikt wordt om de berekende situatie in verschillende scenario's (door de tijd heen) te kunnen vergelijken en dat deze relatie direct samenhangt met de geluidsdoelen die voortvloeien uit de toepassing van de Balanced Approach en zoals opgenomen in het *Actieplan omgevingslawaai Schiphol 2024–2029*. Deze doelen moeten uiterlijk in 2029 worden gerealiseerd en luiden onder meer:

| indicator | Woningen | Personen |
|---|---|---|
| Aantal woningen met een geluidbelasting van 58 dB Lden of hoger | -20% | |
| Aantal personen dat ernstig wordt gehinderd bij een geluidbelasting | | -20% |

| | | |
|---|---|---|
| van 48 dB Lden of hoger | | |
| Aantal woningen met een geluidbelastin van 48dB Lnight of hoger | -15% | |
| Aantal personen dat ernstig in de slaap wordt gestoord bij een geluidbelasting van 40 dB Lnight of hoger | | -15% |

In het RIVM-rapport: *"Relaties vliegtuiggeluid – hinder en slaapverstoring 2020 Civiele en militaire vliegvelden in Nederland"*, RIVM-rapport 2022-0007) wordt geconcludeerd dat de blootstelling-respons relatie voor Schiphol uit 2002 geen adequate beschrijving meer is voor de huidige relatie tussen vliegtuiggeluid en hinder en slaapverstoring rond Schiphol. Bij gelijke geluidniveaus is het aandeel bewoners dat ernstige hinder ervaart in 2020 groter dan in 2002.

Gelet hierop roept het ontbreken van een geactualiseerde blootstellingresponserelatie in dit ontwerp-LVB fundamentele vragen op die zij graag beantwoord ziet:

- Waarom is juist deze relatie niet meegenomen in de actualisatie? Terwijl deze bepalend is voor het berekenen van het aantal (ernstig) gehinderden en daarmee voor het behalen van de vastgestelde geluidsdoelen?
- Hoe waarschijnlijk is het dat het aantal ernstig gehinderden dat zal worden bepaald door een geactualiseerde blootstelling response relatie hoger zal uitvallen dan de huidige inschatting van het aantal ernstig gehinderden voor dit voorliggende LVB? In welk orde van grootte wordt dit geschat? En waarop is dat gebaseerd?
- Zijn zonder actuele blootstelling–responserelatie, de gehinderden-aantallen en daarmee de beleidsdoelen en de Fair Balance wel voldoende betrouwbaar: het Plan van Aanpak Monitoring maatregelenpakket Balanced Approach Schiphol stelt dat de referentie in de monitoring identiek moet blijven aan de Balanced Approach, echter twee (woningbestand en dosis-effect relatie) van de drie (inclusief geluidberekeningen) 'ingredienten' voor het monitoren zijn verouderd. Er ontbreekt een optie om de monitor met de relevante data uit te voeren (al dan niet voor eigen inzicht).

Verwezen wordt ook naar de Gezondheidsmonitor, die een goede basis biedt om de blootstelling-respons voor vliegtuiggeluid en hinder/slaapverstoring af te leiden. De BRS vraagt zich dan ook af op welke manier de GGD betrokken is geweest bij de actualisering van gelijkwaardigheidscriteria voor de Schipholregio en op welke wijze de resultaten van de gezondheidsmonitors van de GGD (zowel uit 2020 en uit 2024) hierin meegenomen zijn.

De BRS pleit daarom voor het betrekken van de actuele BR-relatie en actuele woningbestanden bij de beoordeling van het aantal ES en ESV en deze te projecteren op de te behalen reductiedoelstelling (voor zowel het etmaal als de nacht).

De BRS wil dat er aanvullend wordt gewerkt en berekend met actuele gegevens. Afwijkingen tussen het huidige voorgestelde model en de werkelijkheid moeten concreet worden onderbouwd. Om deze reden hecht de BRS ook waarde aan een netwerk van meetpunten waarbij meetgegevens betekenis hebben voor zowel beleid als rechtsbescherming.

## 2.2 Groeiverdienmodel

Via het voorgenomen **groeiverdienmodel** wordt – na behalen van de 20 % geluidsdoelstelling- de navolgende geluidswinst gelijkelijk verdeeld over de sector (via groei tot max. 500.000 vliegbewegingen) én de omgeving (via verstilling).

De BRS heeft eerder gepleit om uitsluitend gecontroleerde vrijgave te hanteren op basis van jaarlijkse monitoring en evaluatie en dat er alleen geluidsruimte wordt verleend wanneer vooraf vastgestelde geluidreductie is gerealiseerd en objectief is vastgesteld. In dit ontwerp-LVB is hieraan deels tegemoetgekomen via een combinatie van monitoring en toetsing op het beginpunt en automatisme van de overige terugkeerfases.
De BRS maakt zich zorgen hoe deze geluidswinst wordt besloten en doorgevoerd en vraagt om een heldere toelichting wanneer de voorwaarden worden behaald en hoe ze worden getoetst. Duidelijke kaders over welke resultaten wel en niet meetellen en hoe de balanced appoach doelen worden gemonitord ontbreken.

Effecten van vlootvernieuwing zijn niet of nauwelijks merkbaar of waarneembaar voor mensen, terwijl toename van het aantal vluchten wel concreet merkbaar is. Dit wordt mede ondersteund door de Staat van de Luchtvaart die de ILT-Luchtvaartautoriteit jaarlijks publiceert, waaruit blijkt dat ervaren geluidhinder voornamelijk samenhangt met overvliegfrequentie en het tijdstip van het overvliegen (avond, nacht, vroege ochtend).

Eerst moet de hele Schipholregio erop vooruitgaan ten opzichte van het vigerend LVB van 2008; dus voordat sprake kan zijn van groei met eerst de sindsdien verslechterde situatie in (een deel van) de Schipholregio (rondom de secundaire banen -toevoegen?) hersteld worden voordat sprake kan zijn van groei.
Verstilling heeft in die zin de betekenis verloren in het verminderen van hinder, en het is onduidelijk hoe de toename van hinder- als direct gevolg van meer vliegtuigbewegingen wordt aangepakt.

De BRS vraagt hoe concreet kan worden onderbouwd dat de TVG (Totaal Volume Geluid) een voldoende geschikte

indicator is om leidend te zijn voor het bepalen dat een eerlijke verdeling van 50/50 van geluidswinst over omgeving en sector wordt gemaakt.

Ook wijst de BRS op een rapport van bureau M+P waaruit blijkt, dat dicht bij start- en landingsbanen het effect van geluidsdaling van moderne vliegtuigen (met name bij landen) een aantal dB betreft, dat veelal niet te ervaren is in het menselijk gehoor. De winst lijkt met name verder weg gelegen van de luchthaven op te treden. Wij verzoeken u hier terdege rekening mee te houden om te voorkomen dat de groeiverdiensystematiek in dichter bij start- en landingsbanen gelegen gebieden, risico veroorzaakt op juist toename van geluid.

De BRS wil dat het kabinet de afspraak van 20% geluidsreductie boven autonome vlootvernieuwingseffecten niet verlaagt. De autonome verwachte verstilling is al meegenomen in het geluidsdoel. Dit is een afweging aan de voorkant geweest, die niet tussentijds dient te worden aangepast. De oorspronkelijke inzet van het kabinet was immers een krimp naar 440.000 vluchten, met de BA-procedure is daar alweer behoorlijk van afgeweken. Deze alinea komt bij 5.1.2e vandaan; deze erin laten?

De BRS pleit dan ook voor het vasthouden aan het vastgestelde maximumaantal aantal vliegbewegingen (478.000) totdat aantoonbaar sprake is van structurele vermindering van gezondheidsbelasting en hinder én het vastleggen van een eventueel groeipad te betrekken bij het ontwikkelen van het nieuwe geluidsstelsel (waarbij gestuurd gaat worden op (milieu)normen.
Zolang er geen zekerheid is over krimpende milieucontouren is een maximumaantal vliegbewegingen nodig voor de omgeving en omwonenden. Dit draagt bij aan herstel van een eerlijke(re) balans tussen een gezonde leefomgeving en de economische waarde van de luchthaven.

De BRS wijst op het Masterplan Schiphol-Centrum van november 2025 waarin Schiphol stelt de beoogde groei in passagiersvolume (via inzet van grotere toestellen) tot 2050 te kunnen accommoderen zonder dat groei van het aantal vluchten noodzakelijk is. Evenmin is dit noodzakelijk voor het behouden van de hub-functie gezien het LVB-besluit (mei 2025) met daarin maximaal 478.000 vluchten op jaarbasis.

Daarnaast spreekt de BRS haar zorg uit hoe geborgd wordt dat aan de afspraken en de uitvoering van convenanten door de sector uitvoering wordt gegeven nu er geen bindende afspraken met KLM zijn vastgelegd en KLM onder andere heeft medegedeeld dat er vertraging in de levering van nieuwe toestellen is ontstaan maar alternatieve maatregelen zal uitvoeren. De BRS vraagt om inzicht in de alternatieve maatregelen en het beoogde resultaat hiervan.

In het coalitieakkoord "Aan de slag, Bouwen aan een beter Nederland" is voor Schiphol een omvang van 478.000 vliegbewegingen vastgelegd. De BRS vraagt om toelichting hoe zich dit verhoudt tot het in dit ontwerp-LVB opgenomen groeiverdienscenario.

**Overig:**

- Baanonderhoud:

De BRS vindt met u dat de gevolgen van het baanonderhoud niet eenzijdig op de omwonenden moeten worden afgewenteld. De BRS steunt daarom uw voornemen om nader te onderzoeken welke maatregelen mogelijk en wenselijk zijn in het kader van mitigatie van ervaren hinder door verplaatsing van vliegverkeer als gevolg van baanonderhoud, en blijft daarover graag met u in gesprek. Het aanpassen van het proces van besluitvorming voorafgaand aan de vaststelling van een tijdelijke regeling zodat meer ruimte voor consultatie wordt geboden kan eveneens op steun van de BRS rekenen. In de BRS bestaat terughoudendheid met betrekking tot het verlenen van ontheffing voor het in gebruik nemen van start – en landingsbanen die volgens het LVB in de nachtperiode gesloten zijn. Met name bij het verlenen van dit type ontheffing verzoekt de BRS het ministerie uitdrukkelijk te motiveren waarom de inzet van die banen in de nacht noodzakelijk en onvermijdelijk is. De BRS beveelt daarnaast aan steeds kritisch de doorlooptijd van de voorgenomen werkzaamheden in ogenschouw te nemen en daarbij desgewenst externe expertise te betrekken. De BRS beveelt u tot slot aan het onderscheid tussen regulier en groot onderhoud te verduidelijken.

- Vlieghoogten 5.1.2e

De toegestane afwijking op vlieghoogte van 3000 voet én de uitwerking dat boven 1700 voet een vlucht niet als afwijker wordt beschouwd leidt tot een ongewenste grote bewegingsruimte voor LVNL en gezagvoerders. De BRS vindt dit niet acceptabel en roept op dit te herstellen.

- RMI 5.1.2e

In de RMI worden staats- militaire- douane-, politie- en maatschappelijke vluchten nu expliciet uitgezonderd van de geluidsberekeningen. In de vigerende RMI is dat niet het geval. Dit leidt tot een verruiming van de geluidsruimte voor handelsverkeer.

## 2.3. Nachtelijke hinder

Volgens de "impactanalyse nachtmaatregelen Schiphol" van het ministerie van IenW heeft nachtelijk vliegverkeer een grote impact op de gezondheid. Uit onderzoek van de GGD-GHOR blijkt dat de WHO-norm van 11% slaapverstoring zowel in de directe omgeving, maar ook in regio's ver buiten de luchthaven worden

overschreden.

Vermindering van hinder in de nacht (reductie van 15% ernstig gehinderden wordt beoogd via een maximum van 27.000 vliegbewegingen in de nacht, het weren van lawaaiige toestellen, en stimuleren van inzet van stillere toestellen (via tariefdifferentiatie).

Over door KLM ingebrachte maatregelen zijn geen bindende afspraken tot stand gekomen. KLM geeft aan zich nog steeds te binden aan de afspraken en ook dat vertraging in de levering van nieuwe toestellen is opgetreden. Hiervoor wil KLM (en haar partners) alternatieve compenserende maatregelen treffen. De aard en effectiviteit van deze maatregelen is niet inzichtelijk, evenals de beoordelingscriteria waaronder deze maatregelen meetellen voor de te behalen reductie en het toezicht hierop. De BRS vraagt om een duidelijke beschrijving hiervan.

De BRS roept op om tot bindende maatregelen voor een daadwerkelijke periode van rust in de nacht zonder verschuiving van vluchten naar de randen van de nacht of de secundaire banen overdag.

In het coalitieakkoord "Aan de slag, Bouwen aan een beter Nederland" wordt ingezet op minimaal 50% verstilling in de nacht en een gedeeltelijke nachtsluiting van 00 – 05 uur.

De BRS benadrukt het belang van maatregelen om meer rust in de nacht te bewerkstellingen én verplaatsing van hinder naar de randen van de nacht en de avond en gebieden rondom de secundaire banen overdag te voorkomen.

### 2.4 Handhaving en uitvoerbaarheid

Het ontwerp-LVB veronderstelt herstelling van rechtspositie, maar de uitvoerbaarheid ervan is op dit moment onvoldoende geborgd. De BRS verwijst naar de HUF-toets van ILT waarin zij aangeeft dat essentiële onderdelen van het stelsel niet handhaafbaar zijn. Belangrijke onderdelen van het ontwerp-LVB zijn nu weliswaar juridisch geformuleerd, maar bij voorbaat nu al operationeel niet uitvoerbaar voor de toezichthouder. Daarmee ontstaat een stelsel dat op papier bescherming biedt, maar in de praktijk niet controleerbaar, niet verifieerbaar en niet afdwingbaar is. ILT constateert namelijk dat:

- De nieuwe regels voor groot baanonderhoud te complex en onvoldoende uitgewerkt zijn om te kunnen controleren of Schiphol ze naleeft.
- Het ontbreekt een duidelijke en voorgeschreven methode voor het bepalen van de Zich Ontwikkelende Geluidsbelasting (ZOG), evenals marges waarbinnen Schiphol mag opereren. Zonder deze basis kan de toezichthouder niet vaststellen of de luchthaven binnen de geluidsgrenzen blijft.
- Schiphol is niet verplicht te melden wanneer van preferent baangebruik wordt afgeweken of wanneer wordt teruggeschakeld. Zonder deze verplichte transparantie kan de ILT de inzet van banen niet beoordelen, laat staan tijdig ingrijpen.

De BRS is zeer bezorgd; zonder deze basisvoorwaarden biedt het ontwerp-LVB geen rechtszekerheid en geen rechtsbescherming. **Een stelsel is pas rechtsbeschermend als het door de uitvoerende toezichthouder controleerbaar, verifieerbaar en afdwingbaar is. Dat** lijkt **in de huidige vorm aantoonbaar niet het geval.**

Daarnaast heeft LVNL met haar Uitvoeringstoets een uitgebreide analyse en beoordeling uitgevoerd van de uitvoerbaarheid van het ontwerp-LVB en de bijbehorende RMI. Bij de analyse van het dossier constateert LVNL dat het ontwerp op een aantal essentiële onderdelen nog niet volledig is uitgewerkt. Met name de uitwerking van de combinatie van toepassen van regels voor handhavingspunten én regels voor preferentieel baangebruik ontbreken, en ook de daarmee verbonden belegging van verantwoordelijkheden en bevoegdheden op het gebied van monitoring, handhaving en het initiëren van stuurmaatregelen. LVNL noemt onder andere:

- de grote kans op overschrijden van handhavingspunten,
- het niet kunnen sturen op twee stelsels, en
- het ontbreken van ervaring met het toetsen op de Zicht Ontwikkelende Geluidsbelasting (ZOG).

Ook noemt LVNL dat stuurmaatregelen zullen leiden tot een andere verdeling van verkeer en daarmee leiden tot verplaatsing van overlast. LVNL stelt dat dit per definitie leidt tot meer overlast voor meer omwonenden, aangezien afgeweken wordt van de geluid preferente werkwijze.

De BRS is daarom zeer bezorgd over de uitvoerbaarheid van het ontwerp-LVB. Sancties op teveel aan emissies (waaronder geluidbelasting) moet tot doel hebben de overlast voor omwonenden te beperken en daarop gericht zijn; dus geen afkopen van overschrijdingen.

Het is onduidelijk hoe de handhaving op het ontwerp-LVB plaats zal vinden ten opzichte van de combinatie van regels voor preferent baangebruik en de handhavingspunten en de Zich Ontwikkelende Geluidsbelasting (ZOG). Het is niet duidelijk hoe gewijzigd wordt tussen vliegen volgens preferentie en sturen op handhavingspunten en hoe dat wordt vastgelegd.

Als grenswaarden dreigen te worden overschreden, moet duidelijk zijn wat er- en waar dit er gebeurt en welke maatregelen worden genomen. Omwonenden moeten hierover goed en op tijd worden geïnformeerd.

De BRS heeft daarnaast ook zorg over hoe het opstellen en binnen drie weken aanleveren van een beheersmaatregel

uitpakt. Het is onduidelijk binnen welke termijn dit plan beoordeeld wordt en hoe snel daarna geanticipeerd kan worden op uitvoering ervan. Ook is niet duidelijk voor hoe lang een beheersplan geldt, welke consequenties er zijn als het beheersplan niet volstaat of als dit niet binnen de beoogde periode tot verbetering leidt.

NB. M+P is gevraagd het mer te beoordelen. 9/2 volgt een inhoudelijke reactie.

Vanuit ODIJ kijkt een juriste mee op de zienswijze; ook hier volgt 9/2 een reactie.

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 22 mei 2025, van 11.00-12.46 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig: *Voorzitter:* Mw. E. Rommel, provincie Noord-Holland
J. Klopman, provincie Flevoland

T.C.W.M. Alkemade, gemeente Noordwijk
W. Breunesse, gemeente Zaanstad
E. Bus, gemeente Oegstgeest
A. Elzakalai, gemeente Amstelveen
D. Grimbergen, gemeente Lelystad
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
M. Marshall, gemeente Gooise Meren
S. Nijssen, gemeente Oostzaan
R. Oud, gemeente Uitgeest
C. Peetoom, gemeente Alkmaar
Mw. M. Ruigrok, gemeente Haarlemmermeer
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
Mw. E. Spil, gemeente Ouder-Amstel
Mw. E. Stam, gemeente Heemstede
Mw. M. Veeningen, gemeente Almere
R. Vennik, gemeente Heiloo
Mw. A. Vijselaar, gemeente De Ronde Venen
R. van Wanrooij, gemeente Wormerland
K. 5.1.2e gemeente Lisse

Minister B. Madlener
5.1.2e (IenW)

5.1.2e
Ambtelijke ondersteuning

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

**1. Opening**

De voorzitter opent de vergadering om 11.30 uur

**2. Bezoek minister Madlener**

Minister Madlener geeft een stand van zaken.

- Er is een LVB vastgelegd ~~ingediend~~ waarmee~~in~~ de krimp met 15% van het aantal ernstig gehinderden wordt bereiktvastgelegd. Daarbij de kanttekening dat er nog een beroep bij de Raad van State~~kort geding~~ looptkomt over de haalbaarheid ervan.
- Die 15% dient gehaald te worden door maatregelen die per 1 november 2025 genomen moeten zijn. Daarna wordt gemonitord~~berekend~~ hoe het uitpakt. Is het minder dan 15%, dan zijn aanvullende maatregelen nodigmoet ~~er meer gedaan worden~~. Het moet volgens het coalitieakkoord in totaal naar 20% krimp. ~~Is er meer bereikt, dan is minder nodig.~~
- Verder is afgesproken dat als er na het bereiken van die 20% verdere geluidreductie behaald wordt (bijv. verstilling doorplaatsvindt, ~~zoals door~~ vlootvernieuwing), die winst gelijkelijk wordt verdeeld over verstilling voor omwonenden en groei voor de luchtvaart.
- De EC heeft gevraagd naar het perspectief voor de luchtvaart in Nederland, met de vraag hoe de plannen uitgevoerd gaan worden. De hoop is dat het met deze beleidswijziging, dus de fiftyfifty-verdeling, acceptabel wordt voor de EC. ~~Men was bang dat een Nederlandse krimp van de luchthaven ook over zou kunnen slaan naar andere landen~~. De Amerikanen gaan er met gestrekt been in en vindenzeggen ~~dat~~ krimp niet acceptabel en dreigen ~~met~~is. ~~Dat is de~~ retalliatie. Het idee is dat Nederland op deze manier aan de EC laat zien dat men ~~beide~~alle belangen heeft meegewogen en op die manier rust heeft gecreëerd.

- Het vorige kabinet had besloten tot 20% geluidsreductie bovenop de 'autonome ontwikkeling'. Daarmee wordt de automatische verstilling bedoeld door aanschaf van nieuwe (stillere) vliegtuigen ter vervanging van oude (luidere) vliegtuigen. ~~Nieuw aangeschafte vliegtuigen worden stiller. Dat is dus automatische verstilling, waar bovenop dan nog 20% komt.~~ Dit kabinetsbesluit leek hem een recept voor onzekerheid, en dus ook voor rechtszaken omdat discussie zal ontstaan over wat autonoom is en wat niet. Duidelijkheid is ook wat waard. En is een nieuw vliegtuig altijd stiller dan een oud vliegtuig? De JSF is niet stiller dan de F-16. De minster~~Hij~~ heeft om deze reden in het kabinet afgesproken dat na november 2025~~dit jaar~~, dus om de laatste ~~de volgende~~ 5% reductie te behalen, ~~hedet~~ scheiding tussen ~~hele~~ autonoome en niet autonoom verlaten~~verhaal vergeten~~ wordt. Alle verstilling wordt dan meegenomen. ~~Hij~~De minister hoopt dat dit rust geeft in de sector en dat het uitlegbaar wordt aan de achterban~~nen~~ van de BRS-bestuurders.
- De minister~~Hij~~ heeft aan de MRS uitgelegd dat de luchthaven een ontzettend belangrijke asset is voor de regio. De welvaart in deze regio, een van de hoogste in Nederland, komt mede door de aanwezigheid van de luchthaven. De reactie van de MRS viel hem mee. Er was een redelijke mate van instemming; het leek een vruchtbare basis voor samenwerking. Men stelde nog een kritische vraag over geluidsisolatie. Het beleid op basis waarvan werd bepaald welk gebied in aanmerking komt voor geluidsisolatie~~daarbij~~ ging uit van 440.000 vluchten per jaar, en nu zijn er 478.000 vluchten toegestaan. Hij heeft met de MRS afgesproken daar~~op~~ bij een volgende bijeenkomst dieper op in te gaan. Hij is bereid ook bij een volgende bijeenkomst met de BRS daar~~op~~ verder op in te gaan.
- Er ligt een Kamermotie die zegt dat de MRS niet louter uit actie~~voerders~~~~visten~~ zou moeten bestaan maar ook uit bewoners met diplomatieke inbreng. De MRS moet een afspiegeling zijn van de omgeving. ~~Hij~~De minister is het daar~~mee~~ in principe mee eens, maar met de kanttekening dat verkiezingen gekaapt kunnen worden. Uiteindelijk is het streven ~~er~~naar een afspiegeling ~~te zijn~~ van ~~deje~~ omgeving, een versterking van de MRS. Een afspiegeling heeft meer gewicht dan een actieclub.

Namens Noordwijk, Katwijk en Wassenaar vraagt de heer Alkemade aandacht voor koppelkansen, omdat het luchtruim gaat schuiven en er wordt gekeken naar hoger aanvliegen. Kan dit in kaart gebracht worden? De verschuiving van het luchtruim maakt dat ook gekeken moet worden naar woningbouwplannen. Als het geluid alleen tijdelijk toeneemt, omdat daarna de vlucht hoger start, lopen procedures dan niet vast? En voorziet de minister effecten voor de woningbouw, als luchtruimherziening en hoog naderen niet gecombineerd kunnen worden? Hierop antwoordt de minister dat er bekeken wordt of winst gehaald kan worden uit die manier van vliegen. Er is een eerste schets gemaakt van de nieuwe situatie. Verder is er een commissie in gesteld die met alle belanghebbenden aan de slag gaat. De gemeenten en hun achterban~~nen~~ kunnen zich met tips en verzoeken melden bij die commissie. Er is zeker effect op de woningbouw. Heleen ~~de~~ Groot voegt toe dat de luchtruimherziening en het hogerog naderen onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Met hogerog naderen wordt de overlast verder weg, maar ook dichterbij de luchthaven, minder. Vrijwel in alle gebieden rond de luchthaven is het zo, maar niet overal. Voor de woningbouwprojecten zou het eerder een positief dan een negatief effect moeten hebben.

De heer Van der Zwet vraagt ~~Gevraagd wordt~~ of de aangegeven 5% tot aan de autonome vlootontwikkeling ook meegenomen wordt. Dat maakt uit voor de inwoners, die zo geconfronteerd worden met een hogere uitgangsnorm dan verwacht. Hoe gaat men daarmee om? Het is alsof men gaande de wedstrijd de spelregels aanpast. De minister antwoordt daarop dat de 20% geluidsreductie overeind blijft. Bij de eerste 15% daarvan komt de autonome ontwikkeling er nog bovenop. Bij de volgende 5% gebeurt dat niet meer. De kans dat het in de rechtszaal overeind blijft wordt op die manier groter, maar het is waar dat het uiteindelijke geluidsdoel hierdoor iets verlaagd wordt. Wezenlijk is ~~het~~ dat de rechtspositie van de omwonenden hersteld wordt, en dat er veel minder geluid wordt geproduceerd. Het aantal nachtvluchten gaat met 20% omlaag.

De heer Elzakalai complimenteert de minister. Voor het eerst in dertien jaar heeft hij het gevoel dat er enig perspectief is. Dat kan dienen als houvast. In Lelystad schijnt bovendien de combinatie F-35 en burgerluchtvaart gerealiseerd te worden! De minister waarschuwt hierop dat Lelystad nog ~~niet~~ geen gelopen race is.

Ook de heer Slettenhaar spreekt de hoop uit dat Lelystad opent en wijst erop dat dit ook de lijn is die in de BRS is afgesproken. Verder merkt hij op dat de LVNL de nachtelijke vertrekroute vanaf de Polderbaan naar het noorden wil aanpassen. Met de huidige KUDAD-route stijgen vliegtuigen richting zuidelijke bestemming op voorbij Uitgeest-Krommenie en draaien naar het oosten weg over Zaanstad en Amsterdam. Volgens de nieuwe route zouden ze naar het westen wegdraaien. Ze gaan dan in een route over Uitgeest, Akersloot, Limmen, Heiloo en dan langs Egmond Binnen richting de Noordzee. Castricum krijgt daarvan 's nachts veel meer geluidshinder. Dit geldt ook voor komende bewoners tussen Limmen en Heiloo. De slaapverstoring wordt dus verplaatst van de regio Amsterdam naar de regio Castricum-Heiloo. Er is geen inzicht gegeven in de consequenties daarvan, zoals voor woningbouw. Er is gekozen voor een heel korte procedure. Hij vraagt om niet in te stemmen met het voorstel van LVNL en te verzoeken de huidige KUDAD-route vast te houden en daarvoor een LVB-wijziging voor te bereiden. Ook vraagt hij LVNL te wijzen op het participatieproces en het democratisch proces binnen de gemeente te respecteren. In reactie hierop merkt de minister op dat iedere wijziging goed nieuws voor de een, en vaak slechter nieuws voor de ander is. Er moet gestreefd worden naar een evenwichtige lastenverdeling. Mevrouw ~~De~~ Groot voegt toe dat de aangekondigde wijziging van de LVNL een veiligheidsissue betreft, met twee bochten die elkaar dreigen te kruisen. Het LVNL heeft van IenW toestemming gekregen om te zoeken naar een mogelijke oplossing. Dat wil niet zeggen dat het ministerie op voorhand al akkoord is met de voorgestelde wijziging. LVNL zal binnen twee weken de informatie – zoals over het gevolgde participatietraject – moeten verzamelen en met een goede onderbouwing/berekening moeten komen. Dat laatste met name in verband met het aantal extra gehinderden dat dit extra op zal leveren, en hoeveel het er minder worden in de regio Amsterdam. Het ministerie zal niet voor het eind van de zomer met een besluit komen. Op dit traject is formeel een zienswijzeprocedure niet verplicht, maar er moet wel fatsoenlijke participatie zijn. Als het blijft bij één informatieavond vindt het ministerie dat wat krap.

De heer Peetom steunt de ingezette lijn. Hij vraagt wat meer informatie te leveren over de verdeling van die stillere vliegtuigen over de verschillende aanvliegroutes. De minister zegt dat toe.

Mevrouw Ruigrok steunt de opening van Lelystad, juist met de combinatie van defensie en handelsverkeer. Zij pleit ervoor ook het LIB aan te pakken, in combinatie met ~~de~~het nieuwe LVB in 2026. De minister antwoordt daarop dat hij net een LIB-verandering heeft geaccordeerd; dit betreft technische wijzigingen zoals hoogteaanpassingen. Mevrouw ~~De~~ Groot voegt toe dat er ~~meerdere LIB-wijzigingen in voorbereiding zijn. Een gaat over de aanpassingen van hoogte, die net is geaccordeerd. Daarvoor is~~ met de minister gesproken is over het in gang zetten van de grotere wijziging, waarop mevrouw Ruigrok doelt. Dat wordt dus opgepakt na de LVB-wijziging, maar die leidt niet direct tot een wijziging. ~~Die volgt op de LVB-wijziging.~~ De minister wil voorzichtig zijn met bouwen in een zone waar dat eigenlijk niet kan. Als er eenmaal huizen staan, gaan ze nooit meer weg.

De heer Van Wanrooij vraagt aandacht voor de toenemende geluidsoverlast in Wormerland en Zaanstad met de Luchtruimherziening.

~~Ook~~ Mevrouw Stam van gemeente Heemstede is blij met de gepresenteerde, gebalanceerde oplossing. Gevraagd wordt om meer informatie over de stand van zaken voor Lelystad. De heer Klopman vraagt de opening van Lelystad, met een unieke kans voor de combinatie defensie-handelsverkeer, snel te regelen. De heer Grimbergen dankt voor de uitleg en complimenteert de minister met het resultaat. Hij steunt het verzoek van collega's om nog eens zorgvuldig te kijken naar de belasting voor de verschillende gebieden. Mevrouw Veeningen vindt het positief dat er nu maatregelen worden genomen.

Voor de inwoners van de gemeente Uitgeest, merkt de heer Oud op, is de nachthinder een punt van zorg. Die veroorzaakt veel gezondheidsschade. Daarom zet de regio in op nachtsluiting. Als de geluidsdoelen niet worden gehaald, kan de minister dan in eerste instantie kijken naar de nachtsluiting? De minister antwoordt hierop dat alsdaarop 20% reductie ~~staat. Als het~~ niet gehaald wordt, ~~moet~~ opnieuw gekeken moet worden. De nacht komt dan uitdrukkelijk in beeld. ~~Zelfs een vorm van nachtsluiting is dan niet geheel buiten beeld.~~

Het verhaal van de heer Slettenhaar wordt nadrukkelijk ondersteund door de heer Vennik. De inzet van Lelystad is voor zijn regio helder, maar op voorwaarde dat de druk door charters in de nachten minder wordt en opening van Lelystad niet leidt tot extra groei. De heer Breunesse ondersteunt het

pleidooi van de heer Van Wanrooij met betrekking tot luchtruimherziening en geluidstoename in Wormerland en Zaanstad. Ook ~~eens~~ is hij het met de heer Oud eens voor wat betreft de nachtsluiting.

De heer Bus wijst erop dat de vermindering van het aantal vluchten ten opzichte van het huidige aantal vluchten geen verbetering is. De vermindering is alleen op papier. En wat betreft de fiftyfifty voor de toekomst is het nog erg onduidelijk hoe de 50% verdeeld wordt. De BRS vindt dat niemand erop achteruit mag gaan, maar toch zijn er plekken met het risico van meer hinder. De minister antwoordt daarop dat je niets meer kunt doen als niemand erop achteruit mag gaan. Bovendien: met de verdeling fiftyfifty gaat niemand erop achteruit. Zonder geluidswinst is er ook geen groei. Toch kan hij niet garanderen dat niemand erop achteruit gaat. Als er zorgen zijn, kunnen die gemeld worden bij de eerder door hem genoemde commissie. Er zullen bewoners zijn die er niet op vooruit-, of zelfs iets op achteruitgaan. Het is de vraag of dat acceptabel wordt geacht. Hij hoort graag wat de bewoners ervan vinden.

De heer Marshall van gemeente Gooise Meren komt binnenkort met een position paper, ook namens de regio Gooi en Vechtstreek. Die zal in de BRS gepresenteerd worden. Verder sluit hij zich aan bij wat al door anderen is gezegd. De heer Hoekstra maakt zich vanuit de zuidoosthoek grote zorgen over waar de vluchten heengaan. Hij roept op om de vluchten niet richting de al zwaar belaste gebieden te sturen. Dat zou de doodsteek zijn voor de regio. Mevrouw Spil merkt op dat Ouder-Amstel ligt bij de A9, de A2 en de A10. Toch mag er niet gestapeld worden in de geluidsbelasting, ook al hebben inwoners daarmee te maken. Zij ervaren op al die fronten ongelofelijk veel geluidsoverlast. De minister begrijpt dit betoog heel goed. De vraag is hoe je de pijn verdeelt. De commissie Herziening zal moeten beoordelen wat in dat opzicht fair is. En is het leed van de een te verzachten door elders wat pijn te accepteren?

De heer Van den Heuvel wenst de minister veel succes bij het realiseren van dit LVB. Namens de gedeputeerde Weverling van Provincie Zuid-Holland vraagt hij of bij het monitoren van het geluidsdoel ook regionaal gedifferentieerd wordt gekeken naar de geluidsbelasting per provincie. En zo ja, hoe wordt Zuid-Holland daarin dan meegenomen? De achterliggende gedachte is dat de monitoring bepaalt of de beleidsdoelen worden gehaald en wanneer voor het eerst groei ontstaat. De gedeputeerde vindt het cruciaal dat provincies niet slechts als onderdeel van het nationaal gemiddelde worden gezien, maar dat er ook aandacht is voor lokale piekbelasting en regionale verschillen. Op deze vraag antwoordt de minister dat in het hoofdlijnenakkoord daarmee geen rekening wordt gehouden. Het doel van 20% kan behaald worden als bijvoorbeeld in Noord-Holland veel minder geluidsgehinderden zijn, en in Zuid-Holland meer. Natuurlijk zal ook hij moeten kunnen uitleggen waarom bepaalde keuzes zo gemaakt zijn. Mevrouw ~~De~~ Groot voegt toe dat wat aan de voorkant is gedaan alleen op papier bestaat, omdat het nog niet gerealiseerd is. Zichtbaar is dat het bij de eerste 15% geluidreductie in alle gebieden beter wordt~~en~~, hoewel in sommige meer dan andere. De primaire banen zitten namelijk helemaal vol. De groei heeft voornamelijk plaatsgevonden op secundaire banen, en nu vindt ook de krimp voornamelijk plaats op secundaire banen. Daar zit dus de grootste afname. Als straks de doelstelling van 20% is gehaald, zal de verdiende groei fiftyfifty verdeeld moeten worden. Maar ook dan zal de groei voornamelijk op secundaire banen plaatsvinden. Het is niet eenvoudig, maar geprobeerd zal moeten worden om waterbedeffect te voorkomen.

~~Er komt een vraag~~ Mevrouw Vijselaar van de gemeente Ronde Venen vraagt naar de juridische status van de gemaakte afspraken met de sector. Hoe gaat men deze monitoren? En welke maatregelen kan de minister nemen als ~~het~~ de afspraken niet uitgevoerd word~~en~~t? De minister antwoordt dat doel en maatregelen hard zijn. ~~dit kan door minder nachtvluchten af te spreken.~~, 478.000 vluchten waarvan 27.000~~en 20% minder~~ nachtvluchten zijn goed te meten, evenals hoeveel stillere vliegtuigen zijn afgeleverd en ingezet~~kunnen heel hard afgesproken worden~~. Voor sommige maatregelen ~~Het~~ is het lastiger antwoord te geven op de vraag hoe het gemeten wordt, en wat je doet als men zich er niet aan houdt. Geprobeerd wordt om convenanten af te sluiten. Er kunnen boetes opgelegd worden. Ook als het hard waait vanuit een bepaalde richting, zal toch zo gevlogen moeten worden dat het veilig is. Dat zal allemaal in balans moeten zijn. In een convenant moet afgesproken worden dat iedereen zich eraan houdt. Afgesproken is dat er meer gemeten zal worden, op meerdere meetpunten. ~~Dat kan bijdragen aan wat meer veiligheid voor de omwonenden.~~ Mevrouw ~~De~~ Groot voegt toe dat in het maatregelenpakket voor de 15% meerdere maatregelen zitten, waarvan sommige zijn~~worden~~ vastgelegd in het LVB. Met name is dat de krimp, 478.000 vliegtuigbewegingen per etmaal, waarvan 27.000 in de nacht. Dan is er het convenant. Tevens ~~Er~~ is de 'Rregeling lawaaiige toestellen'

gepubliceerd op 7 mei; deze is. ~~Het is juridisch vastgelegd in een regeling en daarom~~ juridisch bindend. Wat betreft monitoring kunnen sommige dingen gewoon geteld worden, zoals het aantal vliegtuigen dat KLM geleverd heeft gekregen~~binnen krijgt~~.

Door de heer Bus wordt ~~O~~opgemerkt ~~wordt~~ dat het gaat om de keuzes die je maakt en de voordelen voor de inwoners. Dat moet transparant en uitlegbaar zijn. De minister antwoordt dat om die reden de commissie in het leven is geroepen. Het is de bedoeling dat de commissie op die manier hiernaar gaat kijken en adviseren. Burgers moeten voelen dat er een eerlijkheid in het beleid zit. Overigens doet het hem plezier hier te horen hoe men in de BRS naar Lelystad kijkt. Toch heeft hij nog geen meerderheid in de coalitie en in de Kamer om Lelystad te openen. Hij vindt zelf de opstelling van Lelystad heel redelijk. Men accepteert de herrie van de straaljagers, maar wil er wel iets voor terug.

De voorzitter wenst de minister veel succes en sluit de vergadering.

Hier de kanttekening toevoegen dat ook in de BR
verdeeldheid is/ niet alle BRS-gemeenten voorsta
zijn van opening van Lelystad?

5.1.2e 5.1.2e

06/10/2025 15:33

Zou ik niet doen, aangezien geen enkele bestuurd
daadwerkelijk heeft uitgesproken tijdens het over

5.1.2e 5.1.2e

06/17/2025 14:16

# Uitnodiging

## Symposium Bestuurlijke Regie Schiphol

### Ontwikkelperspectief NOVEX Schipholregio

*Vrijdag 23 juni 2023 – Pharos Gebouw, Hoofddorp*

*Een goede internationale bereikbaarheid is belangrijk voor onze welvaart en ons welzijn. De luchthaven Schiphol draagt hier als multimodaal knooppunt met haar bestemmingennetwerk aan bij. Tegelijkertijd heeft vliegverkeer van en naar Schiphol impact op de leefomgeving van inwoners. Zo ervaren inwoners onder meer geluidsoverlast en nadelige gezondheidseffecten van vliegverkeer.*

Op 10 oktober 2022 ondertekenden de BRS samen met de Minister samenwerkingsafspraken. Afspraken om samen te werken aan een betere balans tussen een gezonde leefomgeving en een internationale luchthaven. Sinds dat moment is hard gewerkt aan een ontwikkelperspectief. Met dit ontwikkelperspectief leggen we samen vast op welke manier wij als overheden efficiënt samenwerken met oog voor de verschillende opgaven, verantwoordelijkheden en belangen. Het ontwikkelperspectief geeft een beeld van de vele, veelal samenhangende, opgaven in de Schipholregio. Hierin is aandacht voor zowel lucht- als landzijdige opgaven, alsook het scharnieren tussen deze opgaven. Ook onze BRS-inzet, zoals we die afgelopen jaar samen formuleerden, kreeg een centrale plek in het ontwikkelperspectief.

**In gesprek over het ontwikkelperspectief**

Tijdens het BRS-symposium op vrijdag 23 juni lichten wij het ontwikkelperspectief toe. We nemen u mee langs de diverse hoofdopgaven en gaan met u in gesprek over de gewenste accenten en aandachtspunten die wij als BRS meegeven aan het programmateam NOVEX Schipholregio voor verdere uitwerking. De oplevering van het ontwikkelperspectief geldt als piketpaal. Maar wel een piketpaal die ook direct een vervolgstap vraagt van ons als BRS. Ook bespreken wij graag op welke wijze wij als BRS raden, staten en overige stakeholders eenduidig informeren.

Voorafgaand aan het symposium ontvangt u het ontwikkelperspectief. Diverse leden van het programmateam zijn aanwezig om de hoofdopgaven nader toe te lichten.

**Locatie en parkeren**

De bijeenkomst vindt plaats in het Pharos-gebouw, Mercuriusplein 1, 2132 HA Hoofddorp *(direct naast NS-station Hoofddorp)*. Hier organiseerden wij ook ons eerste symposium in 2021. Komt u met de auto? (Betaald) Parkeren kan bij de P+R Hoofddorp, Scorpius 131, 2132 LR Hoofddorp. Vanaf hier is het ca. 5 minuten lopen naar het Pharos Gebouw.

**Aanmelden?**

Kunnen wij op uw aanwezigheid rekenen? Geef uw deelname door via [redacted]@noord-holland.nl. Wij sluiten de bijeenkomst af met een lunch. Geef bij uw aanmelding ook door of u gebruik maakt van de lunch en eventuele dieetwensen.

**Programma**

**Blok 1 – Ontwikkelperspectief NOVEX Schipholregio**

| | |
|---|---|
| 08.30 uur | Inloop koffie en thee |
| 09.00 uur | Opening door gedeputeerde Olthof |
| 09.15 uur | Presentatie Ontwikkelperspectief door ministerie IenW |
| 09.45 uur | Verdiepende vragen aanwezigen op het Ontwikkelperspectief |
| 10.15 uur | Pauze, koffie & thee |

**Blok 2 – Verdiepingssessies (2 rondes)**

10.30 uur Sessies

- Samenhang en verbetering van de Leefomgevingskwaliteit
- Ruimtelijke ontwikkeling, leefbaarheid en woningbouw
- Aanpassing ruimtelijke beperkingen vanwege luchtvaart
- Aanpak geluidbelasting
- Aanpak luchtkwaliteit

11.30 uur Pauze, koffie & thee

**Blok 3 – Hoe gaan we verder?**

| | |
|---|---|
| 11.45 uur | Centrale terugkoppeling van deelsessies |
| 12.15 uur | Vervolg communicatie / Governance |
| 12.45 uur | Afsluiting |

**13.00 uur Lunch**

**Balanced Approach-procedure, inventarisatie vragen t.b.v. inhoudelijke sessie met ministerie IenW.**

**Tijdspad:**

- 11-14 april: Verwerken reacties BRS A t.b.v. inhoudelijke sessie met ministerie van IenW
- 18 april: Inhoudelijke sessie IenW
- 20 april: Vergadering BRS Ambtelijk
- 24 april-9 mei: Concept reactie BRS zienswijze opstellen en afstemmen met werkgroep
- 11 mei: BRS B: Concept reactie voorleggen aan bestuurders
- 15-19 mei: Bestuurlijke ronde BRS B voor akkoord
- 15 juni: (donderdag) deadline indienen BRS zienswijze

**Algemene constateringen:**

- Het is belangrijk om focus te houden op het uiteindelijke doel: de invoering van een nieuw stelsel (2027). Qua tijdsplanning moet hierop worden ingezet. De BA procedure is, net als de experimenteerregeling, een tussenstap om dit doel te behalen. Van het Rijk wordt verwacht dat koers wordt gehouden en dat met het oog daarop tussentijds juridisch wordt geborgd wat moet worden geborgd.
- P23: “Het geluidsdoel voor de korte termijn is kwantitatief ingevuld, in de vorm van een procentuele reductie van geluid in verschillende categorieën van gehinderden”. Dat zegt echter weinig over de hinderbeleving. In dat kader verrast het niet dat de begrippen (hinder)beleving, geluidbelasting en (geluid)hinder door elkaar worden gebruikt. Dat is verwarrend.
- De presentatie van de maatregelen en de effecten daarvan is rommelig/moeilijk leesbaar. Dat belemmert de oordeelsvorming.

**Vragen:**

**Geluidsdoel en maatregelpakketten**

- De onderbouwing van het geluidsdoel lijkt aan de magere kant. Wat is de grondslag voor die percentages? Waarom niet andere percentages? Zoals het nu in elkaar steekt lijkt het een aanvechtbaar punt bij juridische procedures die ongetwijfeld over het in te stellen plafond zullen volgen.
- Het is niet duidelijk waar in de omgeving de effecten van de maatregelen neerslaan, in welke mate dat het geval is en of er wellicht ook sprake zal zijn van verplaatsing van hinder doordat de primaire banen intensiever gaan worden gebruikt. Verschuiving van hinder kan niet de bedoeling zijn; de maatregelpakketten moeten bij alle invloedgebieden een merkbare vermindering van hinder gaan opleveren.
- In dit verband: op de longlist staan 2 maatregelen die gaan over het gebruik van primaire baan versus secundaire baan:
    - Verlenging van het nachtregime door meer gebruik van de primaire banen (zowel ‘s avonds als ‘s morgens vroeg)
    - Minimaliseer het gebruik van de secundaire banen

  Bij beide maatregelen staat een + bij het selectiecriterium ‘verspreiding van hinder’.

Bij de toelichting op dit selectiecriterium staat: 'Verspreiding van hinder: de maatregel mag de overlast niet slechts naar andere gebieden rond de luchthaven verplaatsen.'
Niet duidelijk is hoe kunnen deze 2 maatregelen positief scoren op het selectiecriterium 'verspreiding van hinder'? Minder inzet van secundaire banen leidt immers tot meer vliegbewegingen op primaire banen, dus verplaatsing van de overlast. Beide maatregelen maken uiteindelijk deel uit van alle drie de voorgestelde combinaties, dus de weging die heeft plaatsgevonden heeft grote consequenties.

- In plaats van keuze uit maatregelen en maatregelpakketten hadden ons keuzes uit scenario's voor baangebruik met het bijbehorende effect ervan op hinderbeleving moeten worden voorgelegd. Na keuze uit een voorkeurscenario zou het dan aan het ministerie en de sector zijn om een bijpassend maatregelenpakket samen te stellen.
- Het uiteindelijk vast te stellen "bijpassend maatregelenpakket" dient op maakbaarheid te worden getoetst.
- Het bepalen van een voorkeurscenario vereist het beschikken over een referentiepunt van waaruit de effecten worden berekend (de milieucontouren die horen bij 500.000 vliegtuigbewegingen uit het LVB1?). Dit referentiepunt dient een universele werking te krijgen door het ook als referentiepunt te hanteren bij andere voorstellen om verbeteringen van de situatie door te voeren.
- In het verlengde van onze constatering dat het belangrijk is om focus te houden op het uiteindelijke doel, het volgende. Het voorleggen van maatregelen en maatregelpakketten weekt automatisch inhoudelijke vragen en opmerkingen los over allerlei inhoudelijke aspecten. Deze variëren van vragen over de logica van de aangeboden pakketten, de precieze samenhang ervan, de aansluiting van de pakketten op andere sporen, tot vragen over andere maatregelen die zijn overwogen.
    - De maatregelen die toezien op vlootvernieuwing zijn wat effectiviteit sterk afhankelijk van het tempo waarin de vloot vernieuwd wordt. Is het reëel dat vlootvernieuwing al op korte termijn tot merkbare reductie van hinder/geluidbelasting leidt?
    - Dat geldt ook voor het saneren en isoleren van woningen. Nederland staat voor een energietransitie en kampt met structurele tekorten aan personeel in bouw en techniek. Die bestaan ook nog in 2025 e.v., niet alleen voor november 2024.
    - Het minimaliseren van het gebruik van de secundaire banen: dit type maatregelen doet veronderstellen dat er nu niet strikt geluidpreferent wordt gevlogen. Als minder gebruik van de secundaire banen mogelijk is, wat gaat er dan nu niet goed? De maatregel sluiten Buitenveldertbaan (8) is in dat kader verwarrend. De uitzonderingen op het gebruik van de baan waarin de toelichting over wordt gesproken worden in feite al toegepast dus hoezo sluiting?
    - Waarom niet een sluiting van de Oostbaan, als je nu toch een baan wil sluiten?
    - Het is niet helemaal duidelijk of wordt voorgesteld CDA's alleen in de nacht of ook op de dag toe te passen. Dat laatste gebeurt toch al (vaak)?
    - Waarom is het ophogen van de baancapaciteit een hinderbeperkende maatregel? Deze maatregel lijkt nota bene al geïmplementeerd te zijn.
    - Het verhogen van dwars – en rugwindlimieten is onderwerp geweest van allerlei discussies en onderzoek (Rinnooy Kannorm) in de CROS/ ORS, zeker i.r.t. inzet Buitenveldertbaan. Waarom zou het nu een optie zijn om deze adviesnorm niet meer te volgen? Waarom staat er geen referte aan deze norm in het document?, namelijk allerlei.

**Procedure**

- Gelet op de voortgang bij de wijziging van het LVB (lijkt traag te verlopen) en te verwachten juridische procedures: hoe haalbaar is het tijdspad van de verschillende juridische schakels om het nieuwe plafond van 440.000 vtb per vliegseizoen 2024-2025 te laten ingaan?
- Eerder is tijdens een presentatie door het ministerie aangegeven dat wanneer de Balanced Approach-procedure vertraging oploopt, wordt overwogen om met behulp van een nieuwe experimenteerregeling een lager plafond af te dwingen en daarmee de periode tot aan inwerkingtreding van het LVB te overbruggen. Gelet op het verloop van het kort geding over de huidige experimenteerregeling lijk het twijfelachtig of dat middel wel geschikt is voor een plan B wanneer het met de LVB-procedure niet wil vlotten. Concrete vraag: ziet het ministerie nog andere mogelijkheden voor een plan B?

**3-trapsraket**

- 3-trapsraket moet ondeelbaar zijn en liefst een juridische borging worden gegeven.
- Transparantie brengen in het pad naar invoering trede 3 per 2027.
- Gelet op de nog uit te werken opzet van het nieuwe stelsel dat 2027 moet ingaan, is het begrijpelijk dat het dan na te streven geluidsdoel nog niet exact valt te definiëren. Rekening houdend met deze onmogelijkheid, lijkt het ons in deze fase van belang om toch een indicatie vast te leggen van de ontwikkelrichting van de (geluids)doelen die voor middellange en langere termijn worden nagestreefd.
  N.b. bij de Balanced Approach-procedure gaat het heel specifiek over geluidsdoelen. Het nieuwe stelsel dat in 2027 moet ingaan, zal hopelijk een veel breder spectrum aan milieu en gezondheid gerelateerde doelstellingen gaan omvatten.
- In dit verband: het geluidsdoel 2027 maakt onderdeel uit van het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol en haakt daarmee aan op de NOVEX-Schiphol met de verschillende opgaven die daarin worden uitgewerkt. Hoe en op welke wijze de derde trap hierop aanhaakt en van invloed is, kan duidelijker en helpt de rode draad vast te houden bij alle projecten en procedures die lopen en gaan lopen.
- In het verlengde van het opgemerkte bij het tweede bolletje bij “Procedure”. De invoering van het nieuwe stelsel zal ongetwijfeld beperkingen voor de luchtvaartsector met zich meebrengen met alle weerstand van dien. Is er nu al aandacht voor het juridische pad om het nieuwe stelsel op tijd in werking te laten treden?

**Plannen Schiphol Group m.b.t. reductie geluidhinder 4 april jl.**

- Constatering: Schiphol ziet kennelijk krimp van het aantal (nacht)vluchten zelf niet als een oplossing voor geluidproblemen. Verplaatsing van hinder ligt op de loer.
- De hamvraag lijkt te zijn in hoeverre de luchthaven zelf bevoegd is de eigen exploitatie in te perken zoals lijkt te spreken uit de voorstellen over GA en vluchten in de nacht of dat de wetgever medewerking moet verlenen, bijvoorbeeld door toepassing van de balanced approach en een daaropvolgende aanpassing van het LVB.
- Worden de plannen (of delen daarvan) van Schiphol de inzet van Schiphol in de consultatie balanced approach?
- Wat betekenen de aangekondigde maatregelen door Schiphol voor de BA procedure? Geven de plannen van Schiphol als zodanig aanleiding om de strategie naar een plafond van 440.000 vtb op onderdelen aan te passen?

# Inzet BRS 3.0

| | | |
|---|---|---|
| Auteurs | 5.1.2e 5.1.2e | |
| Status | conceptversie | |
| Versie | Datum | Bewerking |
| 0.1 | 13-01-2025 | basistekst |
| 0.2 | | |
| 0.3 | | |

## Bestuurlijke Regie Schiphol

**Wat is de Bestuurlijke Regie Schiphol:** de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) is het samenwerkingsverband van gemeenten en provincies in de Schipholregio (binnen de 48 $dBL_{den}$ geluidcontour van de luchthaven).
**Doel BRS:** De luchthaven Schiphol heeft een grote impact op de regio, zowel positief als negatief. Met de BRS samenwerking willen de regionale overheden de positieve aspecten bestendigen en versterken en de negatieve impact verkleinen. Het doel is om een balans te vinden tussen duurzame connectiviteit en een gezonde, veilige leefomgeving in de regio.

**Interbestuurlijke samenwerking:** In gezamenlijkheid zijn we als BRS een factor van belang en daarmee een relevante gesprekspartner voor het Rijk. We maken afspraken met het Rijk over vorm en inhoud van de interbestuurlijke samenwerking.

## Speerpunten

*(op basis van de in 2022 vastgestelde inzet van de BRS naar aanleiding van het verschijnen van de uitvoeringsagenda bij de Luchtvaartnota 2020-2050)*

***Beschermen van de omgeving:*** *De BRS streeft een betere wisselwerking na tussen regelgeving voor het vliegverkeer op Schiphol en regelgeving die landzijdig de kwaliteit van de leefomgeving van omwonenden bepaalt. Naast sturen op normen voor geluid en emissies (milieucontouren), omvat dit ook het bieden van (individuele) rechtsbescherming wanneer normen worden overschreden en regelgeving niet wordt nageleefd.*

***Minder hinder:*** *Voor de BRS staat het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio centraal. Naast geluidreductie gaat het daarbij ook om verbetering van de luchtkwaliteit en CO2-reductie. Bij hinder beperkende maatregelen vragen wij aandacht voor de nu al overbelaste gebieden, voor het waterbedeffect en voor mitigerende maatregelen in die gebieden waar het slechter wordt.*

***Rust in de nacht:*** *De BRS wil meer rust in de nacht. Belangrijk is dat dit niet leidt tot een verzwaring van de hinder in de randen van de nacht, waar op dit moment al de grootste hinder wordt ervaren, en de secundaire banen overdag.*

***Noodzaak tot innovatie:*** *De sturing op krimpende contouren moet de sector stimuleren om te innoveren en eens een keer met echte oplossingen en een toekomstvisie te komen. De sector heeft hieromtrent veel loze beloften gemaakt in het verleden. Ook voortijdig inboeken van toekomstige geluidswinst van de vlootvernieuwing is wat ons betreft een no go. NB: Door grote leveringsproblemen bij Boeing en Airbus is de kans groot dat toestellen pas jaren later geleverd worden.*

***Toekomst van de luchthaven en de luchtvaart in breed perspectief:*** *We pleiten voor een visie op de rol van duurzame luchtvaart in het mobiliteitssysteem. Kijk naar Schiphol als multimodaal knooppunt en in samenhang met de regionale luchthavens van nationaal belang.*

***Duurzame internationale connectiviteit****: Ook vragen wij om een visie in breed perspectief te ontwikkelen op hoe de voorgestane internationale connectiviteit duurzaam in de context van blijvende schaarste aan luchthavencapaciteit wordt ingepast.*

**Participatie en governance**

Meer aandacht voor zuiverheid van handelen wanneer de betrokken overheidsorganen economische belangen bij Schiphol en luchtvaartmaatschappijen hebben.

Het Deelnemingenbeleid Rijksoverheid 2022 en haar voorgangers stellen de borging van de publieke belangen via het aandeelhouderschap centraal. Bij deze deelnemingen gaat het vaak om zogeheten niet-contracteerbare belangen. Dit zijn belangen die zo veelzijdig zijn dat ze niet goed omschreven of afgebakend kunnen worden en zich daardoor niet goed voor traditionele instrumenten zoals wet- en regelgeving lenen. Dit gaat in veel gevallen gepaard met grote, strategische belangen voor de Nederlandse economie, bijvoorbeeld in het geval van vitale infrastructuur. Vaak is dan sprake van een sterke afhankelijkheid van één bepaald bedrijf, wat een overweging kan zijn voor de staat om een deelneming aan te gaan. In die gevallen kan het aandeelhouderschap aan de borging van de publieke belangen bijdragen. Zo spelen deelnemingen een belangrijke rol bij de borging van publieke belangen als de bereikbaarheid van Nederland en de concurrentiekracht van de Nederlandse economie.

Onlosmakelijk met de rol van aandeelhouder verbonden is dat de staat stuurt op de financiële waarde van de onderneming en bijdraagt aan goed ondernemingsbestuur.

Om dit zodanig te laten functioneren, dat de verwevenheid met de desbetreffende ondernemingen niet op een oneigenlijke wijze gaat doorwerken op de uitoefening van zuivere overheidstaken, is een heel stelsel van checks en balances ingericht waarbij allerlei partijen specifieke rollen hebben te vervullen.

In die context roept het door de Rechtbank geconstateerde in de RBV-zaak fundamentele vragen op. Duidelijk is dat het stelsel van checks en balances niet naar behoren heeft gefunctioneerd. De komende besluitvorming krijgt opnieuw te maken met belangenafweging. Betrokken partijen zullen daarbij elk een eigen beeld hebben van wat een "fair balance" zou moeten inhouden.

Inzet BRS:

- *Kom tot een gedeeld beeld omtrent de "fair balance" die moet worden nagestreefd.*
- *Aandacht voor opvolging adviezen van Van Geel: inrichting van de bestuurlijke kolom:*
  - *Krijg scherpte op de verschillende rollen en bevoegdheden rond de luchthaven met een helder onderscheid naar interbestuurlijke afstemming enerzijds en participatie en omgevingsmanagement anderzijds.*
  - *Versterk het functioneren van de BRS in zijn rol binnen deze checks and balances, ook binnen het deelnemingenbeleid.*
    - ✓ *Herwaardeer de BRS-inzet. Wie zijn we? Waar staan we voor? Wat willen we bereiken? Wat is de meerwaarde?*
    - ✓ *Presenteer de basisinformatie over BRS-inzet anders/geef het een andere vorm zodat de kern ervan bij alle partijen beter beklijft (op professionele wijze rond de belangrijkste thema's één of enkele infographics laten vervaardigen).*
    - ✓ *Communiceer proactief richting bestuurders en contactambtenaren over onderwerpen die in het landelijk nieuws zijn gekomen.*
    - ✓ *Gebruik het maandelijkse afstemmingsoverleg met het ministerie van IenW om beter feeling te krijgen met wat er op ons af komt. Als BRS moeten we veel meer aan de voorkant van de op ons afkomende ontwikkelingen gaan zitten.*

- ✓ *Feedback op presentaties moet strategisch. Wat hebben we aan de voorkant meegegeven (BRS Inzet? Wat is met onze feedback gedaan? Geen lijsten technische vragen)*

- *Aandacht voor opvolging adviezen van Van Geel: inrichting Omgevingshuis:*
  - *Steun aan het idee van "een-loket-gedachte" voor zover deze zich richt op uitsluitend ontsluiting van informatie.*
  - *Aandacht voor borging van onafhankelijkheid en neutraliteit van informatie op het platform.*
  - *Actieve deelname aan een redactieraad uitsluitend voor zover de inzet beperkt blijft tot maximaal 2 vergaderingen per jaar.*
  - *Redactionele betrokkenheid bij nieuwsbrieven voor zover de inzet beperkt blijft tot maximaal 4 nieuwsbrieven per jaar.*
  - *Geen deelname aan financiering van het Omgevingshuis c.a.*

## Hoofdthema 2024/2025: wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Januari 2021 is een ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (hierna: LVB) in procedure gebracht met het oog op invoering van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (hierna: NNHS) met 500.000 vliegtuigbewegingen, een stapsgewijze vermindering van het aantal nachtvluchten naar 25.000, introductie van een streefwaarde voor de reductie van het aantal ernstig gehinderden in het 48 $dBL_{den}$ contour en introductie van het Doc29 dat in de plaats moet komen van het Nederlands Rekenmodel.

De wijziging van het LVB was bedoeld om een uitgangspositie vast te leggen. Kort daarop zou dan een volgende wijziging in procedure worden gebracht waarmee aanpassingen zouden worden doorgevoerd die invulling zouden moeten geven aan de uitkomsten van eerder gevoerd overleg. Gaande de procedure hebben allerlei onderdelen van de beoogde aanpassing van het LVB veranderingen ondergaan als gevolg van de beoordeling van de ontvangen zienswijzen en als gevolg van ontwikkelingen die sindsdien hebben plaatsgevonden (o.a. uitspraak RBV, Balanced Approach). Het pad van twee opeenvolgende LVB's is daarom verlaten; thans is het de bedoeling één alles omvattend LVB vast te stellen.

In de loop van 2025 zullen met de beoogde aanpassing van het LVB regels worden vastgelegd over:

a. de luchtverkeerswegen
b. het gebruik van het luchtruim en de beschikbaarheid van banen
c. het beperken van uitstoot van stikstofoxiden en stoffen die geurhinder veroorzaken;
d. grenswaarden voor het externe veiligheidsrisico
e. grenswaarden voor de geluidbelasting
f. grenswaarden voor de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken.

Algemene uitgangspunten BRS:

- *Geen LVB zonder geactualiseerd LIB: aanpassing en actualisering van het LIB aan het NNHS, contouren dienen één-op-één op elkaar aan te sluiten.*
- *Hanteer gelijkwaardigheidscriteria niet meer als maat voor het bepalen van de hinder.*

- *Formuleer heldere en transparante criteria voor de toets door de ILT van het nieuwe LVB op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid.*
- *Beprijs van de luchtvaart volgens het principe 'de vervuiler betaalt' en creëer een gelijk speelveld met andere verkeersmodaliteiten*
- *Actualiseer de nog in werking te treden artikelen van de Wet van 9 maart 2016 tot wijziging van de Wet luchtvaart (Staatsblad 2016, nr. 119). Er zijn wijzigingsvoorstellen die inmiddels door de tijd zijn achterhaald en niet meer in deze vorm in werking kunnen treden.*

Specifieke inzet m.b.t. aanpassingen:

Ad a: de luchtverkeerswegen

*Inzet BRS:*

- *Zie de inzet ten aanzien van dit aspect bij Hoofdthema 2024/2025 Luchtruimherziening.*

Ad b: het gebruik van het luchtruim en de beschikbaarheid van banen

*Inzet BRS:*

- *Stel een plafond in voor aantallen vliegtuigbewegingen*
  - *Stuur op langere termijn op normen en niet op aantallen. Voordat deze overstap kan worden gemaakt, zal de omvang van de luchtvaartoperatie in evenwicht moeten zijn met de leefomgeving (fair balance).*
  - *Breng voor korte en middellange termijn de omvang van de luchtvaartoperatie in evenwicht met de leefomgeving door een volumeplafond (maximumaantal vliegtuigbewegingen) in te stellen voor een gebruiksjaar, dit zowel voor de etmaalperiode als voor de nachtperiode.*
  - *Stel het volumeplafond voor vliegtuigbewegingen vast op een maximum aantal van 400.000 vliegtuigbewegingen op jaarbasis.*
  - *Zorg voor rust in de nacht. Verbied vluchten van en naar Schiphol gedurende het tijdsblok 24.00 - 06.30 uur of kom binnen dit tijdsblok op zijn minst tot een aanmerkelijke vermindering van vluchten. Voorkom waterbedeffect richting secundaire banen. Hou bovendien rekening met de randen van de nacht.*
    *Bij de Nederlandse luchthavens nationaal belang geldt voor nachtsluiting een tijdsblok van 23.00 tot 6.30 uur. Voor Schiphol als luchthaven van internationaal belang is geen periode van nachtsluiting ingesteld. Het is te rechtvaardigen dat de weging van belangen bij beide typen luchthavens verschillend uitvalt. Niet valt te rechtvaardigen dat het verschil in status met zich meebrengt dat er bij een luchthaven van internationaal belang helemaal geen nachtsluiting kan plaatsvinden. Inzet BRS moet daarom zijn om een iets kleiner tijdsblok nachtsluiting in te stellen dan voor luchthavens van nationaal belang van toepassing is.*
- *Voorkom onnodige vliegbewegingen*
  - *Kom tot een verdere reductie van het maximumverkeersvolume vliegbewegingen rond Schiphol zal een grote bijdrage leveren aan de kwaliteit van de leefomgeving in het invloedgebied van Schiphol, simpelweg omdat een vliegtuig dat niet stijgt of landt niet alleen geen geluid produceert, maar ook een reductie geeft van de uitstoot van andere emissies zoals (ultra)fijnstof en Zeer Zorgwekkende Stoffen.*
  - *Benut nieuwe navigatietechnieken mede voor sturing op het moment van aankomst bij het beginpunt van de daadwerkelijke naderingsprocedure (IAF). De kunst moet*

*Standpunt BRS tot nu toe: het NNHS met*
*500.000 vluchten op jaarbasis in een*
*Luchthavenverkeerbesluit (LVB) en een da*
*passend Luchthavenindelingbesluit (LIB)*
*verankeren als nieuw nulpunt/referentiepu*
*voor de verdere ontwikkeling van Schipho*

*Standpunt GGD-en:*
***Nadruk onterecht op terugdringen geluidsbelasting***
*Voor het verminderen van de geluidshinde*
*de nadruk volledig op het terugdringen va*
*gemiddelde geluidsbelasting. Onder ande*
*door de inzet van stillere vliegtuigen. Dat i*
*belangrijk, maar andere factoren spelen o*
*een rol in de hinder die omwonenden erva*
*zoals het aantal vliegtuigpassages.*
*Omwonenden die geen rust krijgen door e*
*deken van geluid van een continue stroom*
*vliegtuigen hebben er weinig aan dat die*
*vliegtuigen iets stiller worden. Perioden va*
*ontbreken.*
***Minder nachtvluchten moet prioriteit krijg***
*Geluid reduceren is daarom niet hetzelfde*
*hinder en slaapverstoring reduceren. De*
*GGD'en roepen op de eenzijdige focus op*
*inzet van stillere vliegtuigen als oplossing*
*de overlast van omwonenden kritisch tege*
*licht te houden. Ook is de toegezegde redu*
*van het aantal nachtvluchten naar 27.000*
*voldoende om een gezonde en ongestoor*
*slaap te garanderen voor de omwonender*
*Schiphol. Een snellere vermindering van h*
*aantal nachtvluchten blijft een prioriteit v*
*GGD'en.*

12/30/2024 16:53

*worden gedurende de vlucht zodanig te versnellen of te vertragen dat de vliegtuigen reeds voor het inzetten van het IAF zodanig zijn opgelijnd, dat het bij het naderingspunt behorende wachtgebied niet meer hoeft te worden ingezet voor inweven van gelijktijdig aankomende vliegtuigen.*

- *Schrap de privévluchten. Kom tot een algeheel verbod op vluchten van privévluchten van en naar Schiphol. Op zijn minst komen tot drastische vermindering van dergelijke vluchten. Uiteraard moet het luchtverkeer van hulpdiensten doorgang kunnen vinden.*
- *Maak werk van substitutie door een beter samenspel met andere verkeermodaliteiten te creëren. Het beschikken over een hoogwaardig netwerk aan verbindingen is een voorwaarde voor de maatschappelijke en economische hartslag van de Randstad. Om de kwaliteit van de leefomgeving in dit zwaar belaste gebied te bevorderen zonder dat dit ten koste gaat van connectiviteit, geniet substitutie van luchtverkeer door railverkeer en andere vormen van vervoer de voorheur wanneer het gaat om relatief korte afstanden.*
- *Benut capaciteit van luchthavens van nationaal belang voor afwikkeling van vakantievluchten. De vrijkomende slotruimte op Schiphol mag niet te worden opgevuld (ontlast de "randen van de nacht").*

- *Beperk de handelingsvrijheid bij de uitvoering van de vliegoperatie tot het strikt noodzakelijke.*
  - *Zorg dat ontworpen routes ook daadwerkelijk worden gevolgd. De routes moeten daarvoor zowel in het verticale als in het horizontale vlak nauwsluitend worden vastgelegd.*
  - *Definieer scherper de omstandigheden waaronder van vastgelegde routes om veiligheidsredenen kan worden afgeweken (garanderen separatie, weers- en noodsituaties). Bij afwijking inhoudelijk verantwoording laten afleggen over de redengeving daarvan.*
  - *Zorg voor opvang van de grondzijdige gevolgen van de vastgestelde routes. Beschikbaarstelling binnen het gehele gebied tot aan de 45 $dBL_{den}$-contour van een pakket maatregelen om de negatieve effecten op te vangen die zich onder de aan te houden routes gaan concentreren. Garandeer onder de routes een binnenwaarde.*
- *Bewerkstellig omgevingsvriendelijker baangebruik:*
  - *Neem evenredige verdeling van hinder tot uitgangspunt; richt de inzet op minder hinder voor iedereen; wijs waterbedeffect af; niemand mag er op achteruit gaan.*
  - *Leg de contouren behorend bij de LVB vast in het LIB, tegelijk met het juridisch borgen van het NNHS in het LVB.*
  - *Regels voor preferentieel baangebruik gelden zoveel als mogelijk, maar niet langer strikt: bij dreigende overschrijding zijn grenswaarden in handhavingspunten leidend.*
  - *Beperk secundair baangebruik (Balanced Approach-maatregel).*
  - *Breid het NNHS-stelsel uit met een algemene regeling voor afwijkende preferentieregels bij uitvoering van onderhoudswerkzaamheden aan het banenstelsel. Bij dit onderhoud is sprake van standaardpatronen hoe de baanpreferentiebepalingen moeten worden toegepast ingeval een bepaalde baan tijdelijk buiten gebruik is. Zeker wat betreft het normale onderhoud bestaat er geen noodzaak om hiervoor van jaar tot jaar op oneigenlijke grondslag een regeling op basis van artikel 8.23 Wet luchtvaart te treffen.*
  - *in aansluiting op het voorgaande met betrekking tot afwijkende preferentieregels bij uitvoering van onderhoudswerkzaamheden aan het banenstelsel: doorloop*

*eenmalig het 5.11 proces voor het vastleggen van bijpassende routes om de tijdelijke effecten op de omgeving te minimaliseren. Het blijven immers standaardpatronen hoe de baanpreferentiebepalingen moeten worden aangepast.*

- *Verhoog de rechtsbescherming*
  - *Handhavingspunten met grenswaarden voor de geluidbelasting dienen qua aantal en spreiding zodanig te worden gesitueerd, dat alle woonbebouwing binnen het invloedgebied (45 $dBL_{den}$) binnen een afstand van 2 km van zo'n handhavingspunt komen te liggen. (consequentie: in beginsel een raster met weglating van rasterpunten waar geen woonbebouwing is).*
  - *Sector moet (meer dan thans) drager van de maatschappelijke kosten worden; creëer een gelijk speelveld met andere verkeersmodaliteiten. Beprijs de luchtvaart volgens het principe 'de vervuiler betaalt' en maak ze drager van de maatschappelijke kosten verbonden aan uitkering van nadeelcompensatie.*

  - *Versterk het handhavingsinstrumentarium van de ILT*
    - ✓ *Aandacht voor eenduidigheid van definities.*
    - ✓ *Sluit interpretatieverschillen bij de toets aan de vierde baan-regel uit.*
    - ✓ *Maak een harde toets mogelijk op het toepassen van de preferentietabel, de vierde baan-regel, de verkeerverdeelregels bij 2 +1 baangebruik, het aantal vluchten, het aantal nachtvluchten en de gestelde grenswaarden voor geluid en voor uitstoot van verontreinigende stoffen.*
    - ✓ *Ontwikkel een effectievere handhaafstrategie met zowel punitieve als preventieve maatregelen. Bij voorkeur kiezen voor een soort flitspaal-constructie: bij signalering van een afwijking automatisch een strafmaatregel laten volgen. Het is dan aan de partij die de maatregel krijgt opgelegd om een procedure bij de bestuursrechter aan te spannen om hem de casus te laten beoordelen. Tot belanghebbenden bij zo'n procedure moeten ook inwoners van het gebied binnen de 45 $dBL_{den}$-contour kunnen worden gerekend.*
    - ✓ *Gegeven de betere navigatietechnieken: verklein de onnauwkeurigheidsmarges zoals vastgelegd in de Regeling milieuinformatie luchthaven Schiphol (RMI).*

Ad d: grenswaarden voor het externe veiligheidsrisico

*Inzet BRS:*

- *Definieer strakker wat onder een "veiligheidsrisico" moet worden verstaan als redengeving om luchtverkeer in afwijking van routeontwerp te kunnen afhandelen.*
- *Moedig een diervriendelijkere aanpak voor het beheer van de ganzenpopulatie aan en voorkomen zoveel mogelijk afschot van ganzen.*

Ad e: grenswaarden voor de geluidbelasting

*Inzet BRS:*

- *Zie de inzet ten aanzien van dit aspect bij Hoofdthema 2024/2025: Stelselherziening*
- *Zie de inzet ten aanzien van dit aspect bij Hoofdthema 2024/2025: NOVEX Schipholregio*

Ad f: grenswaarden voor de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken.

*Inzet BRS:*

- *Verklein de negatieve effecten van de vliegoperatie op de kwaliteit van de leefomgeving in gebieden die onder vliegroutes liggen.*
- *Creëer helderheid vanaf welk punt dalende milieu- en geluidcontouren gaan gelden voor de verdere ontwikkeling van Schiphol. Richt de blik daarbij op doelstellingen uit de Europese Green Deal.*
- *Maak WHO-adviesswaarden leidend.*
- *Versnel invoering en intensivering van emissiebeperkende maatregelen voor vliegtuigen, grondmaterieel en verkeer op de grond.*
- *Verplicht tot bijmenging van SAF (klimaat neutrale bio- of synthetische kerosine), zet in op uitstootvrij verkeer op de luchthaven en het zo veel mogelijk uitstootvrij taxiën van vliegtuigen.*
- *Maak dat de grenswaarden voor de uitstoot van stoffen zien op totale uitstoot. De norm (gram per ton MTOW) is gerelateerd aan de uitstoot per vliegtuig en groeit dus mee met het aantal vliegtuigbewegingen.*
- *Voeg aan de grenswaarden voor de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken een norm toe voor totale uitstoot van ultrafijn stof. Inventariseer of er volgens huidige inzichten nog andere stoffen zijn waarvoor een norm moet worden gesteld.*
- *Zorg dat de grenswaarde voor totale uitstoot stikstof aansluit op hetgeen volgt uit de procedures die lopen over de voor de vliegoperatie af te geven natuurvergunning.*
- *Zorg voor een adequaat mechanisme dat toepassing wordt gegeven aan het bepaalde in lid 3 van artikel 4.3.1. Het is bevreemdend dat sinds deze regeling is gaan gelden, daar tot nu toe geen aanleiding heeft bestaan.*

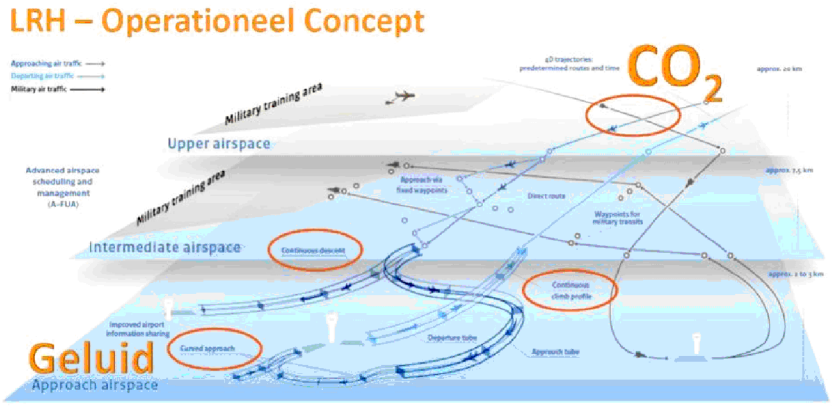
Kan iemand het hieromtrent bepaalde in a
4.3.1 verifiëren of dit inderdaad het geval i
heb moeite met het goed interpreteren va
deze bepaling.
5.1.2e
01/06/2025 17:55

Het zou immers betekenen dat de normen
jaar tot jaar tot op de gram worden gehaal
dat zij allemaal structureel worden
overschreden zodat er niets naar beneden
bij te stellen valt....
5.1.2e
01/06/2025 18:39

## Hoofdthema 2024/2025: Luchtruimherziening

**Luchtruimherziening**

Het programma Luchtruimherziening heeft – kort gezegd – als doelen om het gebruik van het Nederlandse luchtruim efficiënter in te richten, te verduurzamen en om te zorgen voor passende militaire oefenruimte. Hiermee wordt de hinder per vliegtuigbeweging op de leefomgeving beperkt en de waarborging van de grondwettelijke taak op het gebied van de nationale veiligheid versterkt. Met deze doelstellingen geeft het programma ook invulling aan de doelstelling van Single European Sky om omvliegen en vertragingen per saldo te verminderen.




Het rijk zal het stilgelegde participatietraject rond de uitwerking van de hoofdstructuur van de herziening hebben te hervatten:

*Inzet BRS:*

- *Zorg voor een goed proces*
  - *Voorkom het maken van onomkeerbare keuzes omtrent varianten voordat bekend waar de effecten van de verschillende varianten neerslaan en de impact ervan voor de woon- en leefkwaliteit, alsmede voor tal van (voorgenomen) ontwikkelingen op de grond.*
  - *Zorg dat bij alle betrokken partijen vooraf helderheid bestaat over wat zij mogen verwachten aan rechtsbescherming, compensatie en planschade als blijkt dat hun situatie verslechtert.*
  - *Zorg ook dat er ruimte is om terug te komen op uitgangspunten als na uitwerking het ontwerp van de routes blijkt dat deze toch niet goed functioneren.*
  - *Zorg dat de herziening van het luchtruim en de daarin in gang te zetten stappen zijn afgestemd op keuzes die in de Luchtvaartnota en in het kader van NOVEX Schipholregio worden gemaakt.*
  - *Zorg dat bij implementatie van herzieningen aan het stelsel – voor zover nieuwe locaties met negatieve effecten gaan worden geconfronteerd – de implementatie van bijbehorende mitigerende en/of compenserende maatregelen gelijk opgaat.*

- *Breng het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak in beeld ten aanzien van ontlasting van de Schipholregio door benutting van potentiële ruimte bij de andere luchthavens van nationaal belang.*

- *Verbeter de weging van publieke belangen:*
  - *Bezie afwegingen over de luchtruimherziening nadrukkelijk in samenhang met de andere programma's en trajecten op het luchtvaartdossier.*
  - *Zorg dat een volledige integrale afweging tot stand komt waarin alle relevante landzijdige belangen worden meegenomen als gelijkwaardige ontwerpcriteria. Zorg daarbij dat economische belangen in een fair balance met de overige belangen gaan worden gebracht en niet meer zoals in het verleden voorop worden gesteld.*
  - *Kom met de verschillende stakeholders tot een gedeeld beeld omtrent die "fair balance" die moet worden nagestreefd.*
- *Verbeter de kwaliteit van de leefomgeving:*
  - *Zie af van veranderingen c.q. verschuiving van routes wanneer het een waterbedeffect zal hebben. Zie ook af van het verleggen van routes aan de hand van de "per saldo-benadering".*
  - *Maak gebruik van actuele dosis-effectrelaties.*
  - *Maak aan slotuitgifte te verbinden voorwaarden waar en voor zover mogelijk dienstbaar aan de doelen van de luchtruimherziening.*
  - *Reguleer vliegroutes binnen de 45 $dBL_{den}$-contour strakker.*
    - ✓ *Definieer voor het gehele gebied binnen de 45 $dBL_{den}$-contour onder de 9.000 ft smalle vliegroutes, zonder wijde trechters of een vrij vlieggebied meer (met oog op goede wisselwerking luchtzijdig/landzijdig).*
    - ✓ *Schep duidelijkheid over de uitgangspunten waarlangs de voor de luchtruimherziening relevante contouren worden bepaald. Leg deze contouren meerjarig vast met GIS-coördinaten en stel deze coördinaten ter beschikking van partijen die grondzijdig ontwikkelingen hebben te beoordelen of te plannen.*
    - ✓ *Zorg voor een goede aansluiting op/samenhang met de nog vast te stellen GPP's.*
    - ✓ *Ontwerp binnen de 48 $dBL_{den}$-contour routes volgens SID- en de STAR-methodiek om vanuit het routeontwerp bescherming te bieden tegen vermijdbare hinder binnen dat gebied.*
    - ✓ *Bouw wederkerigheid in tussen luchtzijdig en grondzijdig. De gebiedsontwikkeling in de regio wordt afgestemd op de luchtzijdige inrichting. Omgekeerd zal luchtzijdig strakker aan de gekozen luchtzijdige uitgangspunten moeten worden gehouden om de afstemming op de grondzijdige ontwikkeling te behouden. Na dit nulpunt dienen bij besluitvorming over herinrichting van routes, de grondzijdige aanpassingen (en de bekostiging daarvan) onderdeel van de afweging te worden.*
    - ✓ *Borg dat dat bij aanpassing van vliegroutes het stelsel van handhaafpunten, grenswaarden en meetpunten – zie herziening LVB – afgestemd blijft op de vliegoperatie.*
  - *Vlieg hoger aan.*
    - ✓ *Neem bij routeontwerp tot uitgangspunt dat bij zowel dag- als nachtvluchten in ieder geval tot een hoogte van 9.000 ft geluidshinderbeperking leidend is en pas daarboven het beperken van de uitstoot.*
    - ✓ *Hou aanvliegend luchtverkeer zo lang mogelijk op een minimumhoogte van 9.000 ft en zet pas 15 (20?) km voor de kop van een landingsbaan in glijvlucht de*

*landing in. Het aanmerkelijk hoger aanvliegen zal de geluidsproblematiek rond de aanvliegroutes zonder enig waterbedeffect kunnen verminderen.*

- ✓ *Ga voor maatwerkadvies over het volgen van NADP1 of NADP2 bij uitvliegend luchtverkeer. Dit is een logische consequentie van het grote aantal banen. Met oog op het in een fair balance met de omgeving komen, is het noodzaak per uitvliegroute per baan het de omgeving minst belastende protocol te adviseren.*

## Hoofdthema 2024/2025: Stelselherziening

Het vorige kabinet heeft aangegeven normstelling te zullen ontwikkelen om te kunnen sturen op de vermindering van negatieve externe effecten van de luchtvaart. In de uitwerking is er voor gekozen te werken aan een nieuw stelsel voor de regulering van vliegtuiggeluid en daarnaast ook aan CO2 en emissies.

*Uitgangspunten*




*Drie pijlers vormen het nieuwe stelsel. Dit resulteert in de volgende veranderingen op hoofdlijnen:*




Beoogde inwerkingtreding: 2027.

Inzet BRS 3.0

*Inzet BRS:*

- *Verleg de focus naar het bewerkstelligen van een gezonde leefomgeving.*
  - *Het verkrijgen van een gezonde leefomgeving moet het leidend sturingsprincipe worden bij verdere ontwikkeling van de luchthaven. Stap af van de salderingsbenadering als leidend principe.*
  - *Ontwikkel een normenstelsel uit dat eenduidig invulling geeft aan het begrip "gezonde leefomgeving" en bepaal binnen die bredere context het individueel beschermingsniveau. Dat beschermingsniveau zal de mate van belasting en hinder moeten gaan bepalen die voor individuele omwonenden nog acceptabel is.*
  - *Zorg daarbij voor een transparante koppeling tussen geluidbelasting en beleving van hinder.*
  - *Reserveer voldoende middelen in het Omgevingsfonds voor het borgen van de kwaliteit van de leefomgeving en van de vitaliteit in gebieden waar ook met innovatieve technieken onvoldoende beperking van hinder kan worden bereikt.*
- *Stap wat betreft luchtvaartgeluid over naar de systematiek van de Omgevingswet waardoor voor de luchtvaart in de ruimtelijke ordening dezelfde normen gaan gelden als voor andere geluidsbronnen met een éénduidige en wederkerige systematiek tussen bron en ontvanger.*
  - *Pas maatwerk toe bij de introductie van en het werken met GPP's om het als methodiek goed te laten inspelen op de eigenaardigheden van vliegtuiggeluid.*
    - ✓ *Regel de frequentie waarmee GPP's worden vastgesteld.*
    - ✓ *Regel de samenhang tussen de stelselherziening en de te treffen rekenregels voor gecumuleerd geluid. Voorkom grote verschillen tussen situaties waar wel en waar niet moet worden gecumuleerd.*
    - ✓ *Regel de gevolgen bij eventuele bijstelling van waarden naar boven toe. GPP-besluiten moeten immers worden gericht op hindervermindering.*
    - ✓ *Regel het omgaan met verschillen die kunnen bestaan tussen de theoretische gebruiksruimte en de feitelijke geluidsituatie. Voorkom dat bij de RO-afweging volledige benutting van GPP's leidt tot een overschatting van de feitelijke geluidbelasting en een onevenredig hoge cumulatieve geluidbelasting.*
    - ✓ *Regel het meenemen van planbaar baanonderhoud bij de bepaling van waarden zodat de 'hardheid' van de GPP's niet wordt ondergraven door afwijkingsregelingen vanwege dat onderhoud.*
    - ✓ *Regel hoe bij monitoring moet worden omgegaan met nieuwe type toestellen die ten tijde van de GPP-besluitvorming niet in de appendices waren opgenomen.*
    - ✓ *Regel de werking van GPP's in relatie tot routes. Vliegtuigen vliegen niet op een vaste route. De bron kan dus verschuiven. Het stelsel zal hier rekening mee moeten houden.*
    - ✓ *Regel het aansluiten van GPP's op veranderingen als gevolg van de besluitvorming in het kader van de luchtruimherziening.*
- *Verbreed de scope van het geluidsstelsel.*
  - *Stuur niet alleen op een geluidindicator uitgedrukt in een jaargemiddelde; benut het besluit gebruiksruimte om aanvullende bepalingen over hinderindicatoren zoals piekgeluid, rustmomenten, frequentie, moment van de dag.*
  - *Ontwikkel een apart beoordelingskader voor het laagfrequente grondgeluid dat andere eigenschappen heeft dan het geluid van vliegtuigen in de lucht.*

- *Zorg voor samenhang tussen de stelselherziening en de te treffen rekenregels voor gecumuleerd geluid:*
  - ✓ *Bouw wederkerigheid in met de systematiek voor het nemen van GGP-besluiten.*
  - ✓ *Betrek het systeem van gecumuleerd geluid in samenhang met systeem van GPP's bij de evaluatie van het gehele geluidstelsel*

- *Vergroot de rechtszekerheid.*
  - *Zorg voor een goed begrip en een eenduidige uitleg van het stelsel door een groter aantal begrippen te definiëren en gehanteerde uitgangspunten toe te lichten.*
  - *Zorg voor een eenduidig te interpreteren afwegingskader voor de toedeling van geluidswinst met oog op het bieden van rechtszekerheid aan alle betrokken partijen.*
    - ✓ *Maak het systeem zodanig, dat de effecten van vlootvernieuwing worden vertaald naar gelijk oplopende krimpende contouren met oog op het voorkomen van het langs die weg ontstaan van geluidswinst die buiten een afweging toevalt aan een partij.*
  - *Bezie de werking van het stelsel en daarmee verbonden de individuele bescherming vanuit het perspectief van de burger.*
    - ✓ *Deel cruciale taken wat betreft het monitoren van de vliegoperatie waar mogelijk toe aan onafhankelijke instanties.*
    - ✓ *Zorg dat een onafhankelijke dan wel een toezichthoudende instantie aan de hand van geluidmetingen op een representatief aantal locaties validatie verricht van de berekende geluidwaarden.*
    - ✓ *Zorg voor meer rechtsingangen via de Awb bij overschrijding van grenswaarden geluid, routeafwijking en tijdsbeperkingen.*
    - ✓ *Voorkom dat als gevolg van een wijziging in de appendices de gevolgen voor de geluidbelasting bij een negatief effect (meer geluid) ertoe kunnen leiden dat woningen in hun beschermingsniveau worden aangetast.*
    - ✓ *Verkort de evaluatiecyclussen van de werking van het nieuwe systeem om tijdig bij te kunnen sturen op plaatsen waar de opzet van het stelsel niet voldoet aan het beoogde doel.*

## Hoofdthema 2024/2025: NOVEX Schipholregio

Vertrekpunt van het programma is dat een goede internationale bereikbaarheid belangrijk is voor onze welvaart en ons welzijn. De luchthaven Schiphol draagt hier als multimodaal knooppunt met haar bestemmingennetwerk aan bij. Tegelijkertijd wordt onderkend dat vliegverkeer van en naar Schiphol in de regio impact heeft op de leefomgevingskwaliteit.

Het vorige kabinet besloot toe te werken naar een nieuwe balans tussen het belang van een internationale luchthaven voor Nederland en de kwaliteit van onze leefomgeving. Daartoe hebben de BRS-deelnemers, Provincie Noord-Holland en vier ministeries samenwerkingsafspraken gemaakt over de wijze waarop zij met elkaar de schaarse ruimte rond Schiphol kunnen en willen inrichten. Deze samenwerking is gericht op de versnelling en versterking van de (interbestuurlijke) besluitvorming rondom verschillende urgente opgaven in de Schipholregio op het gebied van geluidshinder en luchtkwaliteit, maar ook op natuurherstel, woningbouw en infrastructuur.

Het Ontwikkelperspectief richt zich op de volgende vijf opgaven:

a. Samenhang verbetering leefomgevingskwaliteit met andere programma's en geografische mogelijkheden Schiphol;
b. Ruimtelijke ontwikkeling, leefbaarheid en woningbouw;
c. Aanpak geluidbelasting Schiphol;
d. Aanpak luchtkwaliteit en ultrafijn stof;
e. Aanpassingen ruimtelijke beperkingen.

n.b.: De NOVEX zoektocht naar balans sluit aan op de opdracht aan het ministerie die besloten ligt in de uitspraak in het geschil tussen de (particuliere) stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV) en de Staat der Nederlanden. De rechtbank is van oordeel dat de manier van belangenafweging niet voldoet aan de eisen die het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (EVRM) aan die belangenafweging stelt. Inmenging in de persoonlijke levenssfeer pas is toegestaan, zolang er sprake is van een wettelijke basis en een fair balance tussen de verschillende belangen.

*Inzet BRS:*

- *Connectiviteit is een groot goed en draagt bij aan onze welvaart & welzijn. Dat moet op een zo duurzaam mogelijke manier worden vormgegeven. Naast connectiviteit is de leefomgevingskwaliteit ook een belangrijke vestigingsvoorwaarde. De BRS vindt het daarom belangrijk dat Schiphol in balans en op een duurzame en selectieve wijze wordt ontwikkeld. Daartoe in aanmerking komende onderdelen van de notitie "BRS standpunten en Uitvoeringsagenda LVN, versie 14 juni 2022" zijn over 33 deelprogramma's verwerkt in de Uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio, (versie december 2023).*

*Zie voor de inzet ten aanzien van dit hoofdthema het tabblad "NOVEX", kolom H, van het Excel-bestand "BRS inzet 3.0".*

Inzet BRS 3.0

**Bijlage 1:**

## Verklarende woordenlijst

Awb:
Algemene wet bestuursrecht: wet die de algemene regels bevat voor de verhouding tussen de overheid en de individuele burgers, bedrijven en dergelijke. Dit gebied heet het bestuursrecht; een onderdeel daarvan is het bestuursprocesrecht.

BAS:
Bewoners Aanspreekpunt Schiphol: informatieloket voor de omgeving en het meldpunt voor hindermeldingen over het vliegverkeer rondom Schiphol.

BRS:
Bestuurlijke Regie Schiphol: overlegorgaan van uitsluitend overheidsorganen in de periferie van Schiphol. Dit platform, waarin in totaal 53 gemeenten en 4 provincies zijn vertegenwoordigd, fungeert als officiële gesprekspartner voor het Rijk met deze bestuurslagen.

CCO:
Continuous Climbing Operation: procedure waarlangs vliegtuigen naar kruishoogte klimmen.

CDA:
Continuous Descent Approach: geluidarme glijvluchtnadering met stationair draaiende motoren.

CO2:
Koolstofdioxide: anorganische verbinding van koolstof en zuurstof, met als brutoformule $CO_2$. In zuivere toestand is het een kleurloos en geurloos gas dat van nature in de aardatmosfeer voorkomt.

DOC29:
in Europa overeengekomen 'best practice' methode voor het berekenen van de geluidbelasting veroorzaakt door vliegtuiggeluid op civiele, commerciële luchthavens.

Ft:
Feet (voet): in 1958 internationaal vastgelegde lengtemaat. Een voet meet omgerekend naar het metrieke stelsel 304,8 mm. De voet wordt in de luchtvaart gebruikt om de vlieghoogte mee aan te geven.

Geluidniveau:
Dit is een maat voor de hoeveelheid geluid veroorzaakt door één vliegtuig dat voorbij vliegt. Het geluidniveau kan op meerdere manieren worden uitgedrukt:

- Piekwaarde – het maximale geluidniveau dat kortstondig optreedt gedurende een passage
- SEL-waarde – Sound Exposure Level, een maat voor de totale geluidenergie van een vliegtuigpassage. Deze maat is een combinatie van hoe hard het geluid was en hoe lang het duurde.

Geluidbelasting:

Een maat voor het geluid dat door alle vliegtuigen gezamenlijk gedurende een jaar wordt veroorzaakt op een bepaalde plaats. Daarbij worden de geluidniveaus van alle vliegtuigen die van het vliegveld vertrekken en daarop aankomen op een voorgeschreven manier bij elkaar opgeteld. De maat voor geluidbelasting door vliegtuigen (maar ook van wegverkeerslawaai en spoorweglawaai) is decibel $L_{den}$ Hierbij telt het geluid in de avond en nacht extra zwaar mee.

GPP:
Geluidproductieplafond: maximale geluidsbelasting uitgedrukt in het jaargemiddelde $L_{den}$ die op grond van de Nederlandse wetgeving geldt op denkbeeldige referentiepunten langs de meeste rijkswegen en spoorwegen. Het is een methodiek die ook voor geluidsbelasting door luchtvaart gaat worden ingevoerd.

IAF:
Initial Approach Fix: soort navigatie dat de piloot in staat stelt om een nauwkeurig vastgelegde route naar de landingsbaan te volgen en ook bij slecht zicht een luchthaven te naderen en te landen.

ILT:
Inspectie Leefomgeving en Transport: een dienstonderdeel van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dat handhavende taken uitoefent.

Ke:
Oude Nederlandse blootstellingmaat om de geluidbelasting over een periode van één jaar afkomstig van de grote luchtvaart uit te drukken, waarbij rekening wordt gehouden met de geluidsproductie van de vliegtuigen, de aantallen starts en landingen en de vertrek- en aankomsttijden. Ke staat voor Kosteneenheid. De eenheid is vernoemd naar prof(professor). 1.2 5.1.2c die de blootstellingmaat mede heeft ontwikkeld. De maat is zo gedefinieerd dat zij rechtstreeks een schatting opleverde voor omvang van de ernstige geluidhinder. Het percentage ernstig geluidgehinderden is daarbij gelijk aan de Ke-waarde minus 10. Aangetoond is dat Ke-berekeningen de hinder van het civiele vliegverkeer significant onderschatten.
Deze maat ligt ten grondslag aan de geluidcontour die beperkend is voor woningbouw, de 20 Ke-contour, ook wel LIB-5-contour, uit het Luchthaven Indeling Besluit. Vliegtuigpassages lager dan 65 dB worden niet meegeteld in de berekening.

$L_{den}$:
De Lden is een door de Europese Unie gekozen blootstellingsmaat om het jaargemiddelde equivalente geluidsniveau op de gevel gedurende het etmaal uit te drukken. $L_{den}$ staat voor Level day-evening-night. Voor de bepaling van $L_{den}$ wordt het etmaal in drie periodes verdeeld:

- dagperiode 7.00-19.00 uur
- avondperiode 19.00-23.00 uur
- nachtperiode 23.00-07.00 uur

Per periode wordt het equivalente geluidniveau over een jaar bepaald. Bij de avond- en de nachtwaarde wordt vervolgens een straffactor van respectievelijk 5 en 10 dB opgeteld.

$L_{night}$:
De $L_{night}$ is een blootstellingsmaat om het jaargemiddelde equivalente geluidsniveau op de gevel gedurende de nachtperiode (23:00 – 07:00 uur) uit te drukken. $L_{night}$ staat voor Level night.

LIB:
Luchthavenindelingbesluit Schiphol: ministeriele regeling waarbij met het oog op veiligheid en gezondheid regels worden gesteld ten aanzien van de bestemming en het gebruik van gronden, zowel binnen het luchthavengebied als binnen het beperkingengebied rondom Schiphol. Per zone gelden andere beperkingen.

LVB:
Luchthavenverkeerbesluit Schiphol: ministeriële regeling waarin normen (grenswaarden) worden gesteld voor de geluidbelasting, externe veiligheid en uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken (emissies) en regels inzake het baan- en luchtruimgebruik, de baanbeschikbaarstelling en de uitstoot van stikstofoxiden en stoffen die geurhinder veroorzaken.

LVNL:
Luchtverkeersleiding Nederland: instantie die het beheer heeft over een zeker luchtruim en ervoor zorgt dat alle luchtverkeer veilig door dit luchtruim navigeert. De vliegplannen van alle binnenkomende en vertrekkende toestellen zijn bij de luchtverkeersleiding bekend.

MTOW:
Maximum Takeoff Weight: gecertificeerde waarde voor het maximaal startgewicht van een vliegtuig. Deze waarde is niet afhankelijk van (lokale) condities zoals de status en lengte van de startbaan en atmosferische condities zoals windsnelheid en -richting, luchttemperatuur en luchtdruk.

NADP-1:
Noise Abatement Departure Procedure-1: direct na de start stijgt het vliegtuig en accelereert vervolgens om naar kruishoogte te kunnen klimmen.

NADP-2:
Noise Abatement Departure Procedure-2; direct na de start stijgt het vliegtuig minder snel en accelereert harder zodat, eenmaal op snelheid, met een kortere curve naar kruishoogte kan worden geklommen. Daardoor wordt brandstof bespaard. De effecten op hinderbeleving staan ter discussie.

NNHS:
Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel: regels voor baangebruik die ervoor moeten zorgen dat vliegtuigen zo veel mogelijk de banen gebruiken die voor de minste omgevingshinder zorgen (strikt preferentieel baangebruik).

NOMOS:
Noise Monitoring System: het geluidmeetsysteem van Schiphol.

NOVEX Schipholregio:
Nationale Omgevingsvisie Extra Schipholregio: omgevingsvisie waarin verschillende (gebiedsgerichte) programma's in onderlinge samenhang worden gebracht, zoals het Woningbouwprogramma en de woondeals, het Nationaal Programma Landelijk Gebied, Nationaal Milieu Programma en de Luchtruimherziening. Bovendien is er overlap met onder meer de NOVEX Zuidelijke Randstad en NOVEX Groene Hart. Het doel is om in een gebied waar

de ruimte schaars is, de verschillende belangen integraal af te wegen zodat de ruimte op een goede manier kan worden verdeeld.

RBV-zaak:
Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder heeft in 2020 de Staat der Nederlanden in een civiele procedure gedagvaard. Insteek van deze procedure was dat de Staat door disproportioneel veel mensen bloot te stellen aan ernstige hinder en slaapverstoring door luchtverkeer van en naar Schiphol, onrechtmatig zou handelen.
Na een aantal tussenvonnissen en wijziging van eisen over en weer, is de Rechtbank Den Haag op 20 maart 2024 tot een oordeel over de bodemprocedure gekomen. RBV wordt daarin gedeeltelijk in het gelijk gesteld. In het vonnis wordt de vinger gelegd op een aantal fundamentele gebreken aan de door de Staat in het Schipholdossier gemaakte afweging van belangen. Ook wordt de Staat aangesproken op het ontbreken van effectieve rechtsbescherming voor omwonenden.

RMI:
Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol: ministeriële regeling waarin is vastgelegd welke gegevens door Schiphol (en LVNL) aan ILT moeten worden verstrekt om de regels en grenswaarden van het LVB te kunnen handhaven. In de RMI is ook vastgelegd wanneer deze gegevens moeten worden verstrekt, hoe de gegevens tot stand moeten worden gebracht en aan welke kwaliteitseisen moet worden voldaan.

SAF:
Sustainable Aviation Fuel: vliegtuigbrandstof gemaakt van duurzamere bronnen. SAF kan je mengen met de standaard brandstof (kerosine) voor straalmotoren. SAF kan worden gemaakt van verschillende grondstoffen, zoals gebruikt frituurvet, gemeentelijk afval, afvalgassen en landbouwresten. Het kan ook worden gemaakt van groene stroom en van $CO_2$ die uit de atmosfeer wordt opgevangen.

SEL-waarde:
Sound Exposure Level, het geluiddrukniveau dat gedurende 1 seconde dezelfde hoeveelheid energie vertegenwoordigt als het werkelijke geluid in tijd T. Ook wel het geluidsniveau van een gebeurtenis genoemd. SEL integreert zowel het geluidsniveau als de duur gedurende welke het geluid aanwezig is. Deze maat wordt soms toegepast voor geluiden die relatief kort duren en daarin snel veranderen van luidheid.

SID:
Standard Instrument Departure: gepubliceerde vluchtroute en procedure waaraan een vliegtuig zich dient te houden na vertrek van een luchthaven op een Instrument flight rules (IFR) - vliegplan. Deze procedure wordt ook wel Departure Procedure (DP) genoemd. De gevolgde route brengt het vliegtuig naar een punt op de gewenste luchtweg, al dan niet via een transitie.

Slot:
Tijdsperiode waarbinnen een vliegtuig mag opstijgen of landen, vrijgegeven door de Slotcoördinator.

STAR:

Standard Terminal Arrival Route: gepubliceerde route, die een vliegtuig dat vliegt op een Instrument flight rules (IFR) vliegplan opgelegd kan krijgen door de luchtverkeersleiding, vlak voordat het de nadering aan een luchthaven begint. De gehele procedure (aanvliegpunten, voorgeschreven hoogtes en meestal ook snelheden) ligt dan vast.

Tweede baanpreferentie regel:
Deze regel bepaalt dat een tweede start- of landingsbaan pas wordt ingezet als het aanbod meer bedraagt dan de beschikbare capaciteit van de eerste start- of landingsbaan. In de baanpreferentietabel voor de dag behoren de Kaagbaan en de Aalsmeerbaan tot de meest preferente baancombinatie voor starts bij zuidelijk baangebruik. De Kaagbaan vormt daarbij de primaire startbaan en de Aalsmeerbaan de secundaire startbaan. De secundaire baan wordt voor starts ingezet als het aanbod meer bedraagt dan de beschikbare capaciteit van de primaire baan. Voor de baancombinatie Kaagbaan en Aalsmeerbaan betekent dit dat naarmate het aanbod voor starts bij zuidelijk baangebruik toeneemt, de Aalsmeerbaan vaker als tweede startbaan wordt ingezet.

Vierde baan regel:
Met deze regel wordt een maximum gesteld op het aantal bewegingen dat op een dag en gedurende een jaar op de vierde baan wordt afgehandeld, tijdens momenten dat zowel twee start- als twee landingsbanen tegelijkertijd in gebruik zijn. Hierbij is de vierde baan gedefinieerd als de start- of landingsbaan met het minst aantal vliegbewegingen tijdens een aaneengesloten periode dat vier banen tegelijkertijd in gebruik zijn, niet zijnde de Kaagbaan of Polderbaan.

Vliegtuigpassage:
Een hoorbare en meetbare passage van een vliegtuig. Of een passage hoorbaar is hangt af van omgevingsfactoren, zoals verkeer, wind en weerkaatsing of absorptie door de bodem.

WHO:
World Health Organization: gespecialiseerd agentschap van de Verenigde Naties dat tot doel heeft om de gezondheid van de wereldbevolking te verbeteren. Dit doet de organisatie door wereldwijde standaarden voor gezondheidszorg te bevorderen.

**BRS - Aanvulling op zienswijze BRS inzake tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol**

Geachte mevrouw Groot,

De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft op 18 december jl. gereageerd op de tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol, die tot en met 9 januari 2026 ter consultatie openstond. Wij verzoeken u onze zienswijze te betrekken bij de vaststelling van deze regeling.

Als voorzitter van de BRS zie ik aanleiding u, in aanvulling op onze zienswijze, het volgende onder de aandacht te brengen. Ons is gebleken dat door een fout in de door Schiphol gehanteerde software de te verwachten geluidsbelasting lager uitvalt dan waarmee is gerekend bij het opstellen van de tijdelijke regeling.

Het zou daarbij gaan om dubbeltellingen in het rekenmodel. De consequentie hiervan lijkt te zijn dat voor een aantal handhavingspunten hogere vervangende grenswaarden in de tijdelijke regeling zijn opgenomen dan strikt noodzakelijk. Deze observatie heeft ons bereikt via de MRS en naar wij hebben begrepen, bevestigt Schiphol deze lezing van de feiten.

Juist wanneer het gaat om maatregelen met een directe impact op de leefomgeving, zoals het groot onderhoud aan het banenstelsel van Schiphol, is een zorgvuldige en correcte onderbouwing van de effecten van groot belang. Omwonenden en andere belanghebbenden moeten daarop kunnen vertrouwen. Dit onderstreept tevens het belang van goed functionerende *checks and balances*, waarbij de gehanteerde cijfers aantoonbaar betrouwbaar en controleerbaar zijn.

Wij gaan er daarom van uit dat u zo spoedig mogelijk onderzoek laat verrichten naar de hierboven geschetste observaties en ons informeert over de uitkomsten daarvan. In afwachting hiervan verzoeken wij u de tijdelijke regeling nog niet vast te stellen. Wij begrijpen dat de MRS u een vergelijkbaar verzoek heeft gedaan.

Vriendelijke groet,

Esther Rommel
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS)

# Verdieping BRS-inzet

BRS Bestuurlijk, 08 juli 2021

Provincie Noord-Holland

# Aanleiding

In de BRS is aangegeven om op enkele thema's inhoudelijk te verdiepen (selectiviteit; Lelystad airport; minder hinder; nachtvluchten; banenstelsel).

We hebben dat voorbereid langs het overkoepelende doel: *economie in balans met de leefomgeving.*

U heeft hierover drie memo's ontvangen:

1. Oorspronkelijke Aldersafspraken
2. Economie en luchtvaart
3. Minder hinder

# Opzet sessie

## Presentatie

De focus is verlegd van balans tussen economie en leefomgeving naar balans tussen **duurzame** economie & **gezonde** leefomgeving.

Waar komen we vandaan, wat zien we en waar willen we naar toe?

- Wat stond er in de Aldersafspraken?
- Wat zien we in de praktijk?
- Wat zijn de nieuwe inzichten?
- Wat zijn de huidige omstandigheden?

## Gesprek

Vervolgens is er ruimte voor het verdiepende gesprek over een specifiek thema.

Hoe verhoudt onze lijn in de BRS zich tot de schets uit de presentatie?

# Waar komen we vandaan?

# Aldersafspraken 2008

één en ondeelbaar
balans tussen economie en leefomgeving

## Economie

**Convenant selectiviteit**

- behoud en versterken mainportfunctie en netwerkkwaliteit
- Schiphol selectief ontwikkelen
- instrumentarium opstellen voor selectiviteit
- niet-mainportgebonden verkeer uitplaatsen naar Eindhoven en Lelystad

**Interessant**

- gelijkwaardigheid ten opzichte van PASO (1990)
- nachtvluchten overgelaten aan sector
- 50/50-regel voor ontwikkeling Schiphol na 2020

## Omgeving

**Convenant hinderbeperking**

Afwegen voorstellen hinderbeperking:

- 'per saldo' effect op gelijkwaardigheid
- effect binnen de 48Lden-contour
- mate van hinderverplaatsing
- effecten op het netwerk
- effecten op de complexiteit van de operatie

**Convenant omgevingskwaliteit**

- compensatie in belast en beperkt gebied

Wat zien we?

# De praktijk

hinder ≠ geluid belasting
vertrouwensbreuk

## Economie

- economische crisis 2008
- selectieve sturing is niet *geëffectueerd:*
  - lage tarieven
  - geen sturing op slots
  - verhouding transfer / leasure is gedaald
- autonome ontwikkeling Eindhoven
- Lelystad Airport niet open
- vlootvernieuwing gaat veel sneller (50/50 is o.b.v. referentie 1990)

## Omgeving

- overlast neemt toe (frequentie!)
- hinder is breder dan geluid (grondgeluid, gezondheid, ultrafijnstof, …)
- waterbedeffect
- contouren liggen niet op de goede plek
- oude dosis-effectrelaties
- klimaatdebat steeds prominenter
- behandel luchtvaart als normale sector
- vitaliteit onder druk: investeringen in door luchtvaart belemmerd gebied (gebrek kostendragers) blijven uit.
- afspraken onnavolgbaar en multi-interpretabel

# Voortschrijdend inzicht

- integrale weging maatschappelijke belangen, waaronder luchtvaart
- impact op de omgeving:
  - per saldo biedt geen bescherming
  - onderzoek ultra fijnstof
  - stikstof
  - grondgeluid
- gelijkwaardigheidscriteria zijn heel ruim (1990)
- geen wederkerigheid in de regels, contouren zijn niet sturend voor de sector
- Internationale concurrentiepositie wordt bepaald door connectiviteit & hoge leefkwaliteit. Beide facetten zorgen voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat.

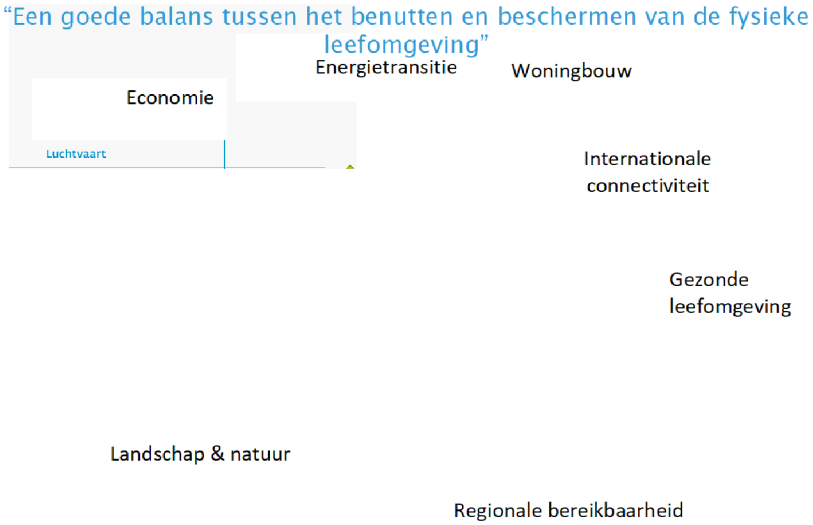
# Veranderende omstandigheden

Nieuwe kaders:

- Omgevingswet
- Green deal
- Luchtvaartnota
- Luchtruimherziening

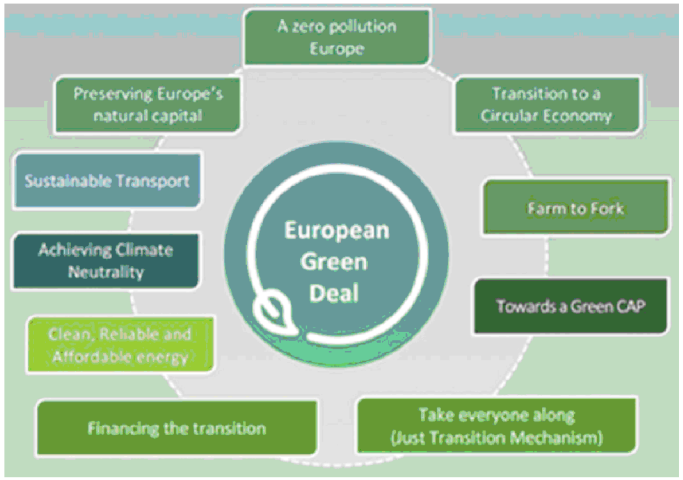
Omstandigheden:

- Corona: duurzaam opstarten / gematigde ontwikkeling



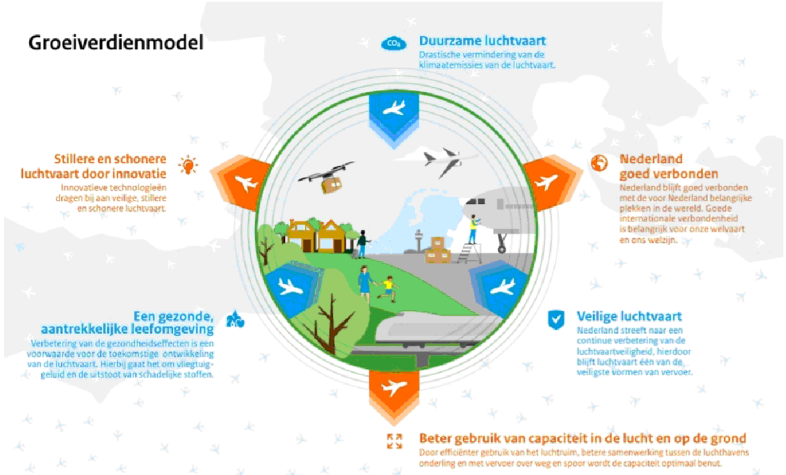
# EU klimaatneutraal & circulair in 2050

## Green Deal




- luchtvaart in het emissiehandelssysteem (ETS)
- belasting op brandstof

## Luchtvaartnota

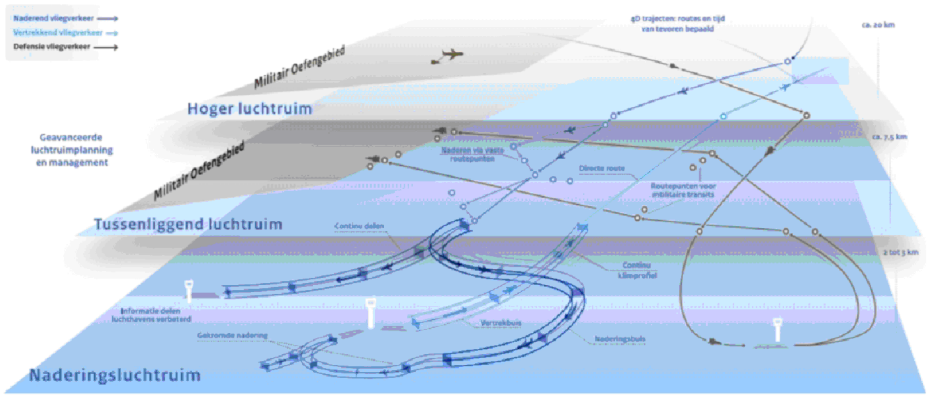



- vliegtax
- bijmeng verplichting duurzame brandstof

Vanuit de EU actieve sturing op krimpende milieucontouren.

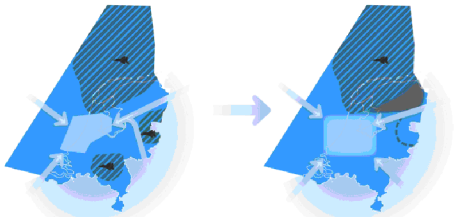
# Luchtruimherziening

vooraf helderheid over maximaal aanvaardbare geluid belasting op de gevel, passende maatregelen, compensatie




*Figuur 7: Overzicht nieuw operationeel concept*

- integrale weging land- en luchtzijdige belangen (cie MER)
- breng de effecten in beter beeld
- operationeel concept (+&-):
  - CDA's, starten en landen
  - Vaste, smallere routes
  - 4e fix, verplaatsing van hinder



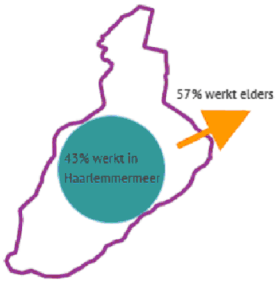
# Aanscherping van onze focus

# Aanscherping focus

## Duurzame economie & Gezonde leefomgeving

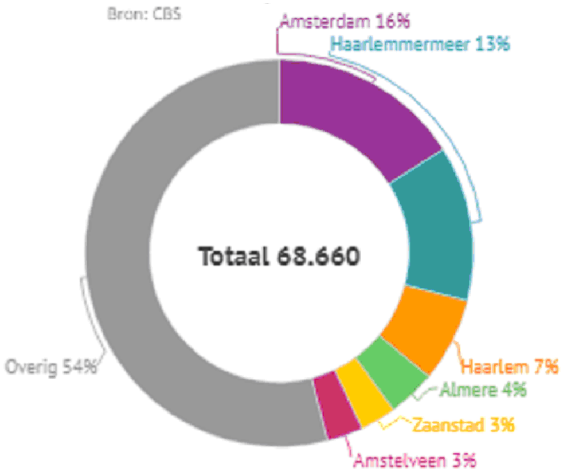
- Schiphol draagt bij aan de internationale positie van de hele BRS.
- internationale connectiviteit
  - passagiers
  - vracht (slechts klein %, dur goederen)
- werkgelegenheid (68.000 arbeidsplaatsen).
- vestigingsklimaat

- bescherming inwoners
- bevorderen leefkwaliteit
- welzijn (werkgelegenheid)









# Duurzame economie, connectiviteit

Doel: internationale topregio met een hoge leefkwaliteit

- vestigingsklimaat
- arbeidsplaatsen
- Schiphol als multimodale hub

Internationale verbindingen, maar dan in de context van de Green Deal:

- substitutie met de trein (wat vraagt dat?)
- elektrificatie (ontwikkeling naar fijnmazige point to point netwerken?)
- duurzame brandstoffen
- nieuwe modaliteiten (drones, Urban Air Mobility)

# Gezonde leefomgeving

Ambitie MRA agenda / agenda Zuidelijke Randstad:

Internationale topregio met een hoge leefkwaliteit

Aanvaardbaar woon en leefklimaat, in context van Omgevingswet:

- beschermen van gezondheid
  bij luchtvaart vraagt dit:
  - af van per saldo
  - kijk verder dan geluid (andere emissies)
  - verschil tussen blootstelling en hinder

- bevorderen van gezondheid
  bij luchtvaart vraagt dit:
  - integrale weging maatschappelijke belangen

**LVN > Omgevingsfonds**
beschermen: saneren, compenseren (isolatie, uitkoop, …)
NB: o.b.v. heldere normen, standaardwaarde en grenswaarde.

bevorderen: mee investeren in omgevingskwaliteit (bij directe relatie en de beperkingen vanuit de luchthaven)

Gesprek

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

De leden van de BRS

**Bestuurlijke Regie Schiphol**

**Uw contactpersoon**

5.1.2e

BEL/RO

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e @noord-holland.nl



**Verzenddatum**

2 juli 2021

**Kenmerk**

**Uw kenmerk**

**Betreft: Uitnodiging BRS 8 juli 2021**

Geachte leden van de BRS,

Hierbij nodig ik u uit voor een bijeenkomst van de BRS Bestuurlijk op **donderdag 8 juli 2021 van 09.30 tot 11.00 uur.** Deze vergadering is **digitaal, via Teams.**

*NB: Leden worden uitdrukkelijk verzocht zich vooraf aan te melden om de vergaderlink te ontvangen. Bij verhindering het verzoek u bestuurlijk te laten vervangen.*

De conceptagenda luidt als volgt:

1. *Opening en mededelingen*

2. *Vaststellen verslag 27 mei 2021 (bijlage 1)*

3. *Verdieping BRS-inzet (bijlage 2a, 2b en 2c)*
   In de BRS is afgesproken om wat meer de diepte in te gaan. De vorige vergadering zijn we gestart met een presentatie over de relatie tussen luchtvaart en ruimtelijke ordening. In deze vergadering zoomen we in op de balans tussen economie en leefomgeving.

   We blikken terug op de oorspronkelijke afspraken uit het Aldersakkoord van 2008. Hoe kijken we daar anno 2021, met voortschrijdend inzicht en een veranderde context, tegen aan? En wat betekent dat voor de BRS inzet zoals die nu is geformuleerd in de verschillende inzetdocumenten, brieven en zienswijzen?

   Bijgevoegd vindt u drie afzonderlijke memo's met achtergrondinformatie over de Aldersafspraken, economisch belang en hinder.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 5.1.2e

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

4. *Stand van zaken governance (bijlage 3a en 3b)*

In augustus 2020 is heeft de BRS met de minister van IenW afgesproken om de interbestuurlijke samenwerking te versterken. In zijn advies heeft 5.1.2e 5.1.2e de noodzaak van een sterke interbestuurlijke kolom onderschreven. Over de uitwerking worden verkennend gesprekken met IenW gevoerd.

Ondertussen heeft de minister de Kamer toegezegd ambtelijk scenario's te laten uitwerken.

Conform afspraak hebben we als BRS een brief naar de ORS gestuurd om ons lidmaatschap per 1/1/2022 op te zeggen. In reactie op onze brief heeft de Raad van Toezicht van de ORS een brief aan het bestuur van de ORS gestuurd met het dringende advies om tot ontbinding van de ORS over te gaan. Beide brieven zijn ter informatie bijgevoegd.

5. *Rondvraag*

Met vriendelijke groet,

J. Olthof
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 27 mei 2021, 09.30-10.45 uur, digitaal**

Aanwezig: *Voorzitter:* J. Olthof, gedeputeerde provincie Noord-Holland
J. de Reus, gedeputeerde provincie Flevoland
mw. W. de Zoete-Van der Hout, gedeputeerde provincie Zuid-Holland
5.1.2e provincie Noord-Holland

H. Bouma, gemeente Uithoorn
W. Breunesse, gemeente Zaanstad
P. van Diepen, gemeente Heiloo
S. Dinjens, gemeente Velsen
Mw. R. Dral, gemeente Oostzaam
G. Elkhuizen, gemeente Nieuwkoop
A. Elzakalai, gemeente Lelystad
P. Glasbeek, gemeente Oegstgeest
J. van Haaster, gemeente Lisse
J. Hazen, gemeente Uithoorn
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Mw H. Hooij, gemeente Teylingen
Mw. N. Mulder, gemeente Heemstede
J. Nobel, gemeente Haarlemmermeer
Mw. A. van Olst, gemeente Amsterdam
Mw. N. van Paaschen, gemeente Haarlemmermeer
H. Raat, gemeente Amstelveen
Mw. A. Reussink, gemeente Amsterdam
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
mw. K.M. van der Velde-Menting, gemeente Kaag en Braassem

ambtelijke ondersteuning

Verder aanwezig: 5.1.2e provincie Noord-Holland (presentatie)

*Afwezig m.b.*

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

*De vergadering*

**1. Technische briefing ruimtelijke ordening**

Mevrouw 5.1.2e houdt aan de hand van slides een presentatie over de ruimtelijke context van de discussie over cumulatie. Deze presentatie zal aan de BRS-leden worden toegestuurd.

*Discussie en vragen*

De heer **Dinjens** begrijpt dat je voor een oplossing moet meten in plaats van berekenen. Toch noemde mevrouw 5.1.2e dat niet als oplossingsrichting. Waarom niet?
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat meten en rekenen samengaan. Vanuit het meten wordt een rekenmodel gemaakt om op een specifieke locatie goed te kunnen voorspellen wat het geluidsniveau zal zijn. In dat model zou je de gebouwde omgeving willen invoeren. Er moet dus inderdaad gemeten worden voor het modelleren en om het later te kunnen toetsen.
De heer **Slettenhaar** merkt op dat er recent wat veranderd is bij het gevectord aanvliegen in de richting van regio Alkmaar. Er wordt dan alleen nog maar over een bepaald gebied aangevlogen. Als Schiphol een dergelijk besluit neemt, heeft dat enorme gevolgen voor de gemeenten waarover gevectord wordt aangevlogen. Eigenlijk treedt dan planschade op. Er kan dan plotseling niet meer gebouwd worden in zo'n gebied.
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat dit inderdaad alles te maken heeft met de wederkerigheid. Als routes worden verlegd en de contouren dus elders komen te liggen, zou dat normaliter onderdeel moeten uitmaken van de toets, vanuit een wijziging aan de bron. Wat betekent die routewijziging voor de gevoelige functies in de omgeving van de bron? Dat de contouren in het LIB niet worden

aangepast aan de contouren in het LVB1, maakt dat de vraag over planschade ontweken wordt door het bevoegd gezag.
De heer **Elkhuizen** vraagt wat er veranderd is sinds de Tweede Kamer vorig jaar hierover een besluit nam. Het lijkt alsof de problematiek dezelfde is gebleven.
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat de cumulatiediscussie nog niet opgelost is. In de afgelopen periode is nagedacht over de vraag waar de verschillende stelsels op elkaar botsen en wat dat betekent. Er is nagedacht over een mogelijke oplossing. Bij het Rijk is sinds vorig jaar weinig veranderd.
De **voorzitter** merkt op dat het gesprek met IenW doorgaat. Het vraagstuk is complex. Het was nu niet de bedoeling een oplossing te presenteren, want die is er nog niet. De discussie gaat door en zal ook breder worden getrokken met collega's van RO.
De heer **Nobel** voegt toe dat de Tweede Kamer heeft ingezien dat het onverstandig zou zijn om dit snel door te zetten. Er is een motie aangenomen om de geluidsregels beleidsneutraal over te zetten, wat als overwinning voor de BRS kan worden gezien. Het Rijk moet nu gaan meedenken over oplossingen in plaats van de hakken in het zand te zetten.
Mevrouw **Mulder** ziet in ieder geval een verandering in de wijze waarop deze discussie binnen de BRS gevoerd wordt. De BRS heeft steeds als uitgangspunt de gezondheid en de leefomgeving gekozen, wat ook merkbaar is in de presentatie van mevrouw 5.1.2e De BRS is veel standvastiger geworden in haar uitgangspunten, wat belangrijk is voor de contacten met het Rijk. Men trekt veel meer samen op vanuit een gemeenschappelijk inzicht. Verder merkt zij op dat er altijd gemeten moet worden en dat de modellen steeds bijgesteld dienen te worden. De geluidsgegevens komen vaak voort uit de modellen.
De **voorzitter** hoort in de woorden van mevrouw Mulder een compliment voor de BRS. Alle verschillende belangen tussen de gemeenten ten spijt, wordt steeds meer als een eenheid opgetreden. En steeds meer is er aandacht voor integraliteit. De woningbouwambities moeten net als de economische ambities waargemaakt kunnen worden.

**2. Opening en mededelingen**
De **voorzitter** opent de vergadering en heet de deelnemers hartelijk welkom.
Mevrouw **Van der Velde-Menting** meldt dat 2 november 2021 haar laatste dag is als burgemeester. Het leek haar verstandig om het voorzitterschap van het cluster al eerder over te dragen aan een ander. 5.1.2e heeft zich bereid verklaard om het voorzitterschap op zich te nemen. Zijzelf zal voorlopig aanblijven als vicevoorzitter van het cluster.
De **voorzitter** feliciteert mevrouw Hooij als nieuwe voorzitter van het cluster.

**3. Inhoudelijke terugkoppeling**
**a. BRS-input PAMV**
De **voorzitter** meldt dat de BRS ambtelijk input heeft gegeven op de Programmatische Aanpak Meten van Vliegtuiggeluid.

**4. Kennismaking nieuwe Kamerleden**
De **voorzitter** merkt op dat met het aantreden van een nieuwe Tweede Kamer kennisgemaakt moet worden met de nieuwe Kamerleden. Die kennismaking kan gaan via de eigen politieke partijen. Hij gaat ervan uit dat de bekende BRS-standpunten in die gesprekken aan de orde gesteld zullen worden. De BRS zal na de zomer een gezamenlijke kennismaking organiseren met de woordvoerders luchtvaart. Voor het inhoudelijke gesprek zou het beste een delegatie van de BRS afgevaardigd kunnen worden. De echte kennismaking kan breder. Hij komt daar later nog op terug.
De heer **Nobel** vindt die kennismaking een goed idee. Hij biedt aan die te organiseren in Haarlemmermeer, waar men de beschikking heeft over een goed bereikbare locatie.
De heer **Elzakalai** is blij dat de BRS-leden het BRS-standpunt gaan uitdragen aan de nieuwe Kamerleden. Dat standpunt behelst de opening van Lelystad Airport. Hij wil graag zijn medewerking verlenen aan de kennismakingsgesprekken en ervoor zorgen dat dit punt goed op de agenda komt te staan. De gedeputeerde van Flevoland en hijzelf hebben alle woordvoerders al aangeschreven.
De **voorzitter** pleit voor de afvaardiging van een brede BRS-delegatie die alle belangen naar voren kan brengen.
De heer **De Reus** staat in een eventuele delegatie van de BRS graag zijn plek af aan de heer Elzakalai. Overigens gaat de provincie Flevoland ook de Tweede Kamerdelegatie uitnodigen op Lelystad Airport, samen met Schiphol. Hij wil de Tweede Kamer enthousiast maken voor beide

luchthavens en de onderlinge afhankelijkheid. Een kleine BRS-delegatie is het beste voor inhoudelijke gesprekken.

***Ter besluitvorming***

**5. Vaststellen verslag 25 maart 2021**

De heer **Nobel** kondigt aan dat hij via ambtelijke weg met een wijzigingsvoorstel zal komen met betrekking tot pagina 4.

Met inachtneming van het voornoemde wordt het verslag conform vastgesteld.

**6. Vaststellen brief opzegging ORS**

De **voorzitter** memoreert de afspraak in de BRS dat de financiële verplichtingen naar de ORS nagekomen zullen worden, op voorwaarde dat er duidelijkheid is en zicht op beëindiging van de ORS. Aan die voorwaarde lijkt voldaan te worden. Bekeken is of het juridisch beter is om via een brief het lidmaatschap van de ORS op te zeggen. De bedoeling daarvan is ook om de druk erop te houden.
De heer **Nobel** stelt voor om een kopie van de brief naar de vaste commissie van de Tweede Kamer te sturen.
De **voorzitter** concludeert dat de BRS hiermee akkoord gaat.
De heer **De Reus** merkt op dat ook de provincie Flevoland het lidmaatschap van de ORS beëindigd heeft. De bijdrage voor 2021 zal Flevoland nog voldoen.
De **voorzitter** concludeert dat de brief opzegging ORS vastgesteld wordt door de BRS.

De heer **Bouma** vraagt namens de gemeente Aalsmeer, die hij vandaag ook vertegenwoordigt, hoe het staat met de bestuurlijke kolom. Wanneer wordt de inrichting en inzet van de BRS geagendeerd voor de bestuurlijke kolom?
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat er gesprekken zijn gevoerd over de verwachtingen die men van elkaar heeft. Het blijkt in de relatie te schuren. Men moet elkaar leren kennen en genoeg vertrouwen creëren om het gesprek aan te gaan. IenW is akkoord gegaan met het voorstel om in een klein groepje, bestaande uit de mensen die namens de BRS het Berenschottraject hebben begeleid en ambtenaren van IenW, een startbijeenkomst te houden. Voor samenwerking en de inrichting van de bestuurlijke kolom zal men elkaars taal moeten leren te verstaan. Voor de zomer moet in een eerste memo vastgelegd worden hoe dit gaat gebeuren. Die kan dan besproken worden in de laatste BRS voor de zomer.
De heer **Dinjens** herinnert aan de toezeggingen van de minister. Nu krijgt hij het gevoel dat die van de BRS weglopen. En straks zit er weer een nieuw kabinet.
De **voorzitter** denkt niet dat de toezeggingen aan betekenis verliezen, maar het gaat inderdaad niet vanzelf. Door de demissionaire status van het kabinet is men in Den Haag heel voorzichtig met het luchtvaartdossier. Als gevraagd wordt om een eenvoudige brief om het proces voor de ORS uit te stippelen, blijkt dat heel gevoelig te liggen. De minister wil niet te veel bewegen. Het is moeilijk om dezelfde taal te spreken.
De heer **Dinjens** vraagt of het niet tijd wordt om als BRS Den Haag te vragen weer eens te praten over de voortzetting van de bestuurlijke kolom.
De **voorzitter** antwoordt dat hij bij de volgende BRS-vergadering met een voorstel zal komen.
Mevrouw 5.1.2e merkt op dat 5.1.2e secretaris van de ORS en ambtenaar van IenW, gevraagd is om het participatiespoor uit te werken. Die voelt echt de urgentie om daarmee voortgang te boeken. Ook bij 5.1.2e 5.1.2e merkt zij die wil. De minister heeft in de brief aangegeven dat er voor beide sporen tegen de zomer een voorstel moet liggen over de inrichting en de te nemen besluiten. De volgende BRS-vergadering is dus het moment om tot een gemeenschappelijk standpunt te komen richting de minister. Overigens lijkt het erop dat deze demissionaire minister niet heel veel meer wil.

***Ter bespreking***

**7. Vervolg LVB1, consequenties advies commissie MER**

Mevrouw 5.1.2e licht toe dat bij IenW de wijze waarop het RO-spoor in het advies van de commissie verwerkt is, geboekt staat als aandachtspunt. Ook is dat met Schiphol besproken. Feitelijk vraagt de commissie aan het ministerie om ook in het LVB te cumuleren. Het Rijk moet dus eigenlijk met een reactie komen. De BRS heeft in overweging gegeven om goed na te denken over de

formulering van die reactie. Schiphol heeft begrip voor de discussie en kijkt naar de achterliggende formule.
Mevrouw 5.1.2e vult aan dat Schiphol volgende week met het Rijk en de RIVM de formulekwestie grondig gaat bespreken. 5.1.2e 5.1.2e heeft van de cumulatietafel toegezegd dat hij met dat overleg mogelijke oplossingsrichtingen zal delen.
De heer **Nobel** zou als BRS willen weten hoe een eventuele nieuwe vertraging ontstaat. Door de commissie-MER? Of door politiek gekissebis? Dat men nergens meer over wil besluiten? Dat laatste zou onacceptabel zijn. Die overweging vastleggen is voor iedereen aan deze tafel van belang.
De **voorzitter** is het eens dat het LVB1 zo snel mogelijk moet komen, ook in het kader van de rechtszekerheid van mensen. Beide mogelijkheden die de heer Nobel noemt, kunnen waar zijn. Enerzijds kan het advies van de commissie-MER een grote impact hebben, maar anderzijds draagt politiek gekissebis niet bij aan een snelle voortgang.

**8. Thema's voor verder gesprek**

De **voorzitter** zou, als de agenda het toelaat, graag twee aparte sessies te organiseren om meer op de inhoud in te gaan. De presentatie van vandaag heeft hem geholpen om de discussie beter te kunnen voeren. Hij stelt een themasessie voor vanuit het economisch perspectief, met aandacht voor de duurzame connectiviteit/werkgelegenheid. De andere sessie zou moeten gaan over het hinderaspect. Misschien kan een vóór en een na de zomer gehouden worden.
Mevrouw **Hooij** denkt dat beide thema's prima verdiepende sessies kunnen opleveren. Zijzelf denkt dan nog over een sessie over gezondheid, mogelijkerwijs geïntegreerd met de sessie over minder hinder.
De **voorzitter** antwoordt dat die koppeling misschien kan, maar wellicht is er genoeg informatie om een derde sessie te organiseren. In eerste instantie zal bekeken worden of het bij twee sessies gehouden kan worden.
De heer **De Reus** is het eens met de voorgestelde sessies, voor of na de zomer. Hij biedt aan om als provincie Flevoland mee te helpen met de voorbereiding van de sessie over economie.
De **voorzitter** antwoordt dat Flevoland zeker betrokken zal worden.
Mevrouw **De Zoete-Van der Hout** wijst erop dat naast Lelystad, qua werkgelegenheid ook Rotterdam gelieerd is aan Schiphol. Ook dat aspect moet worden meegenomen.
De **voorzitter** is het daarmee eens. Het moet allemaal in samenhang met de andere luchthavens bekeken worden. Utrecht zal evenmin vergeten worden.

***Tot slot***

**9. Rondvraag**

De heer **Hazen** vraagt hoe het vervolg eruitziet. Worden de portefeuillehouders RO in het vervolg uitgenodigd voor de BRS-vergaderingen, of wordt uitgenodigd per onderwerp?
De **voorzitter** antwoordt dat afhankelijk van de agenda breder uitgenodigd zal worden dan voorheen. Wie aanvullend uitgenodigd zullen worden hangt dus af van de agenda. Gezien de vraagstukken waarvoor de BRS staat, mag verwacht worden dat RO vaker aangehaakt wordt. Als het gaat om een technische sessie over economie, kunnen wethouders EZK betrokken worden. Bij minder hinder of leefbaarheid komen wethouders RO in beeld.
Hij sluit de vergadering om 10.45 uur.

**Terugkijken op de afspraken uit het Aldersakkoord**
*Juni 2021*

In dit memo wordt teruggekeken op het Aldersakkoord en de afspraken die toen zijn gemaakt en waar de BRS en de andere deelnemers zich hebben gecommitteerd. Door inzicht te hebben in wat is afgesproken en met welk doel, zijn we een goed geïnformeerde gesprekspartner en kunnen we anderen beter aanspreken op wat we als BRS willen. Door de feiten op een rij te zetten en de betekenis hiervan toen en nu te bekijken, kan een analyse worden gemaakt in hoeverre we achter de afspraken zelf of het doel van de afspraken staan.
De achtergrondinformatie is bedoeld als voorwerk voor de verdiepende sessies voor de bestuurders.

**Overzicht stukken:**

| | |
|---|---|
| 2007 | Afspraken gemaakt over de Korte termijn (tot 2010) |
| 01-10-2008 | Hele advies Alders |
| 2008 | Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn |
| 2008 | Convenant omgevingskwaliteit middellange termijn |
| 2008 | Convenant behoud en versterking mainport functie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol (convenant Selectiviteit) |
| 2008 | Advies Selectiviteit commissie van der Zee (als bijlage bij het convenant) |
| 30-03- 2012 | Advies Lelystad Airport door Hans Alders |

Stukken te raadplegen via:
https://www.omgevingsraadschiphol.nl/adviezen-alderstafel/
https://www.alderstafellelystad.nl/

Op 1 oktober 2008 heeft de Tafel van Alders een advies uitgebracht over de toekomst van Schiphol en de regio voor de middellange termijn (tot en met 2020). In het advies staan de afspraken voor de middellange termijn waarmee de beschikbare milieuruimte (criteria voor gelijkwaardigheid) voor Schiphol kan worden benut en waarmee een balans wordt bereikt tussen de ontwikkeling van de luchtvaart, hinderbeperkende maatregelen, vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving en de mogelijkheden voor gebruik van de ruimte rond de luchthaven.

**Er zijn 2 belangrijke vragen die ten grondslag liggen aan het Aldersakkoord:**
1) Hoeveel van de marktvraag wil het kabinet in Nederland accommoderen?
2) Wil het kabinet dat Schiphol selectief ontwikkeld wordt?

De tweede vraag is voor de omgeving van Schiphol het belangrijkste. Er lijkt namelijk brede overeenstemming te zijn, toen en nu, dat Schiphol selectief moet worden ontwikkeld. De commissie van der Zee gaf in 2008 aan dat selectiviteit lastig is, maar niet onmogelijk. Er wordt ook naar regelgeving vanuit Europa verwezen en Europa zegt: als je selectiviteit wilt op Schiphol, dan moet er een alternatief voor luchtvaartmaatschappijen zijn in de vorm van regionale luchthavens en daarbij worden Lelystad en Eindhoven genoemd. Dit betekent dat als je Lelystad niet opent en de capaciteit op andere luchthavens niet wordt vergroot, Schiphol niet selectief ontwikkeld kan worden. Dit wordt ook overgenomen in het Advies van Alders.

**Wat valt op:**
- De sfeer aan de Alderstafel werd naar het einde toe grimmig en daarom is het akkoord zelf ook in dit daglicht komen te staan. Maar als men puur naar de teksten kijkt en met name naar de doelen die zijn opgeschreven dan zijn deze soms identiek aan onze BRS inzet. Als de teksten worden gelezen met het idee dat dit gaat worden uitgevoerd dan is het initiële enthousiasme over het akkoord in 2008 te begrijpen.

Interessante fragmenten:
https://ggtv.nl/project/alderstafel-de-dialoog/ (15 oktober 2013)
Een deel van de Alders delegaties komen aan het woord. Het is nog in de tijd dat er positief werd gedacht over de samenwerking binnen de Alderstafel en geeft een goede indruk van de sfeer en omstandigheden waarin de afspraken zijn gemaakt en hoe de eerste jaren van samenwerking zijn verlopen.

| Overzicht relevante afspraken Aldersakkoord | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Onderwerp** | **Afspraak in het Aldersakkoord** | **Doel van de afspraak** | **Gereal iseerd ?** | **Tevre den?** | **Opmerkingen** |
| 1) | Nachtvluchten | Max 32.000<br>Luchtvaartsector mag zelf bepalen hoe ze de nacht invullen.<br><br>Hogere tarieven voor lawaaiige vliegtuigen en verbod op hele lawaaiige vliegtuigen. | Een beperking van het maximale aantal nachtvluchten i.v.m. hinder | Ja | | Doel van minder hinder in de nacht staat nog. |
| 2) | Lelystad Airport | Lelystad wordt samen met Eindhoven verder ontwikkeld. | Enerzijds om vraag te accommoderen en anderzijds om Schiphol selectief te kunnen ontwikkelen.<br><br>Bijkomende voordelen: Minder hinder in de Schipholregio en positief effect voor Lelystad qua werkgelegenheid en economische ontwikkeling met een geringe mate van hinder voor de omgeving. | Nee | | Doel om Schiphol selectief te ontwikkelen staat nog.<br><br>Doel van minder hinder in de omgeving van Schiphol staat nog.<br><br>Om Schiphol selectief te kunnen ontwikkelen was het noodzakelijk om een alternatief te bieden. |

| | Onderwerp | Afspraak in het Aldersakkoord | Doel van de afspraak | Gereal iseerd ? | Tevre den? | Opmerkingen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 3) | Het niet invoeren van een maatregel | "Voor alle maatregelen geldt dat indien een maatregel op grond van de evaluatie van de hindereffecten tijdens of na afloop van een experiment niet definitief wordt ingevoerd, Partijen met elkaar in overleg treden om de ontstane situatie tegen de achtergrond van alle afspraken uit het Aldersadvies nader te beoordelen. Zij komen zo mogelijk een zodanige aanpassing van de maatregel overeen dat deze aan haar doel beantwoordt." | Commitment creëren bij deelnemers dat afspraken doorgaan.<br><br>Vertrouwen opbouwen dat deelnemers kunnen rekenen op de afspraken. | | | Het is onduidelijk hoe deze afspraak zich verhoudt tot het behalen van 5%.<br><br>Wel staat wel een passage opgenomen over verbeteren van de leefkwaliteit.<br><br>Het doel van vertrouwen opbouwen is niet behaald en bij veel deelnemers is juist wantrouwen ontstaan. |
| 4) | Het niet behalen van de doelstelling van hinderbeperking (5%) | "Mocht de sector – behoudens overmacht – niet aan haar verplichting voor hinderbeperking voldoen dan stellen de sectorpartijen daarmee de in dit advies overeengekomen groeidoelstelling zelf ter discussie." | Commitment creëren bij deelnemers dat afspraken doorgaan.<br><br>Vertrouwen opbouwen dat deelnemers kunnen rekenen op de afspraken. | Deels | | Deze afspraak zou precies zo opnieuw kunnen worden geformuleerd.<br><br>Een voorbeeld waarbij een maatregel niet doorging en een alternatief pakket van maatregelen werd bedacht is het niet doorgaan van de CDA's. Er is toen o.a. afgesproken dat het plafond van het aantal nachtvluchten naar beneden toe zou worden bijgesteld van 32.000 naar 29.000. Dat was op zich goed. Maar omdat de sector later aangaf "voldoende" hinderreductie te hebben gerealiseerd met andere maatregelen, is deze toen weer ingetrokken. Dit heeft tot veel onbegrip en jarenlange discussies geleid. |

| | Onderwerp | Afspraak in het Aldersakkoord | Doel van de afspraak | Gereal iseerd ? | Tevre den? | Opmerkingen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 7) | Invoering NNHS | Vliegen volgens afspraak, gebaseerd op het afhandelen van verkeer volgens regels ten aanzien van (voorkeurs-)gebruik van de luchthaven in combinatie met een begrenzing in aantal liegtuigbewegingen en/of een geluidsbudget; | Een beter uitlegbaar en transparant stelsel. Minder hinder voor de omgeving en meer flexibiliteit voor de sector. | Ja | | Er wordt wel via het NNHS gevlogen zoals was beoogd. De verwachtingen over wat het NNHS zou opleveren, zijn verschillend. Ook het NNHS zorgt voor overlast. Hoewel er minder mensen wonen onder de primaire banen, wonen ook daar mensen. Daarnaast worden de secundaire banen steeds meer gebruikt naarmate het plafond van 500K wordt bereikt, waardoor het beoogde hinderbeperkende effect onder de secundaire banen steeds minder wordt. |
| 8) | LIB wordt geactualiseerd | "Het ruimtelijke beperkingenbeleid voor Schiphol is vastgelegd in het LIB Schiphol en de Nota Ruimte. Het voorstel voor een nieuw normenstelsel zoals opgenomen in dit advies zal naar verwachting effecten hebben op de ligging van de beperkingengebieden uit het LIB Schiphol. Daarom stelt het Rijk voor, met instemming van de andere Aldersdelegaties, dat de beperkingengebieden uit het LIB Schiphol in samenhang met het experiment met het nieuw normen- en handhavingstelsel, worden geëvalueerd en waar nodig aangepast aan de wijze waarop dan gevlogen wordt. […] Anderzijds, moeten de beperkingengebieden robuust genoeg zijn dat deze ook bij periodiek voorkomende wijzigingen in het nieuwe normen- en handhavingstelsel (nieuwe preferentie-afspraken) langjarig gelijk blijven. Daarvoor zijn voldoende | Dat de ligging van de beperkingengebieden nog beter gaat aansluiten bij de vliegoperatie en de neerslag van milieueffecten (geluid en externe veiligheid). | Nee | | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | ervaringsgegevens van het baan- en routegebruik van belang. Overigens laat deze actualisatie onverlet eventuele andere toekomstige wijzigingen van het LIB." | | | | |
| | **Onderwerp** | **Afspraak in het Aldersakkoord** | **Doel van de afspraak** | **Gerealiseerd?** | **Tevreden?** | **Opmerkingen** |
| 9) | 20Ke evalueren en in het LIB opnemen | "Naast het actualiseren van de beperkingengebieden uit het LIB wordt in overleg met alle partijen ook het vrijwaringsgebied (de 20 Ke) uit de nota Ruimte geëvalueerd. Bij opname van de 20 Ke in het LIB wordt de beleidslijn 20 Ke als uitgangspunt genomen, zoals geaccordeerd door de delegaties aan de Alderstafel. Aanpassing van het gebied is aan de orde indien binnen het nieuwe normen- en handhavingstelsel tot een fundamentele aanpassing van de vliegoperaties wordt overgegaan, opdat dit gebied voor de toekomst robuust blijft." | | Ja | | Dit betreft de aanpassing van de regels van het LIB die per 01-01-2018 zijn ingevoerd. |

NB Bovenstaande overzicht is niet compleet maar een weergave van hoe destijds een aantal belangrijke afspraken zijn vastgelegd.

**Interessante passage over selectiviteit en Lelystad voor het gesprek**

pp. 4 – 5, Advies Alders 1 oktober 2008

*"De Commissie Selectiviteit, onder leiding van de slotcoördinator de heer Van der Zee, heeft vervolgens een verkenning uitgevoerd naar mogelijke instrumenten om deze selectieve ontwikkeling van Schiphol vorm te geven. Hieruit blijkt dat er geen 'gouden maatregel' voor selectiviteit bestaat, maar dat het om een samenspel van instrumenten van verschillende spelers gaat (luchthavenexploitant, slotcoördinator, Rijksoverheid en luchtvaartmaatschappijen). Implementatie van 5 selectiviteitsmaatregelen dient gecoördineerd te gebeuren, waarbij de timing moet worden afgestemd op overheids- en op bedrijfsniveau. De Commissie Selectiviteit ziet kansen voor de volgende mogelijke maatregelen:*

*- Geluidsbeperkingen vliegtuigoperaties en nachtmaatregelen, zoals een verdere beperking van nachtoperaties, een verdere beperking of totale uitfasering van zogenaamde 'onderkant Hoofdstuk 3'-vliegtuigen, en het werken met incentives voor geluidsarme operaties;*

*- Het vaststellen en toepassen van local rules bij slottoewijzing en secondary trading van slots, waardoor via de toekenning van slots een selectieve ontwikkeling van de luchthaven gestimuleerd kan worden;*

*- Commerciële instrumenten van de luchthavenexploitant en luchtvaartmaatschappijen, zoals een incentive programma en gericht acquisitiebeleid door de luchthavenexploitant, en operationeel beheer van luchtvaartmaatschappijen (verplaatsing - van delen - van operaties);*

*- Het sluiten van Schiphol voor of ontmoedigen van niet-commerciële luchtvaart (zogenaamde General Aviation) tot een maximum startgewicht;*

*- Bilateraal luchtvaartbeleid;*

*- Een verkeersverdelingsregeling, waarmee verschillende Nederlandse luchthavens in samenhang de totale marktvraag accommoderen.*

*Ondanks de wens tot ingrijpende maatregelen (zoals verplaatsing van volledige segmenten) zijn de wettelijke (nationale en Europese) kaders strak en de marges smal. De Europese mededingingsregels verbieden discriminatie op nationaliteit of luchtvaartmaatschappij en de toepassing van disproportionele maatregelen, en vereisen transparantie in de toepassing van de maatregelen. Zo geldt ten aanzien van een verkeersverdelingsregeling een nieuwe EUverordening (medio 2008 van kracht) die eisen stelt aan het verzorgingsgebied en kwaliteitseisen aan de infrastructurele verbinding tussen het verzorgingsgebied en de luchthaven.*

*Tot slot geeft de Commissie Selectiviteit aan dat de beschikbaarheid van capaciteit op regionale luchthavens randvoorwaardelijk is voor een selectief gebruik van de mainport Schiphol. Zij acht het van belang om met de nodige voortvarendheid te beginnen met een zorgvuldig besluitvormingsproces rond de versterking van de infrastructuur op Lelystad en de uitbreiding van het civiele gebruik van Eindhoven."*

"***Maatschappelijke kosten- en baten analyse***

p. 10 uit het Aldersadvies 2008

*Ter ondersteuning van de besluitvorming over het accommoderen van de totale marktvraag (circa 575.000 vliegtuigbewegingen rond 2020) op Schiphol danwel op Schiphol in combinatie met regionale luchthavens (Lelystad en Eindhoven) is een quick scan maatschappelijke kosten en batenanalyse uitgevoerd met behulp van kengetallen. Hieruit blijkt dat alle onderzochte alternatieven (met en zonder ontwikkeling van regionale luchthavens) een positiever maatschappelijk resultaat kennen dan het nulalternatief (huidige situatie). Doorgroeien op Schiphol is voor de reizigers en het bedrijfsleven het meest interessant. Dit gaat echter gepaard met hoge maatschappelijke kosten (voor omwonenden vanwege geluidbelasting en hinder). Per saldo lijkt doorgroeien op Schiphol maatschappelijk gunstiger, maar niet veel gunstiger dan het accommoderen van de groei op Eindhoven en/of Lelystad. De negatieve effecten op de omgeving zijn minder bij 'uitplaatsing', waarbij Lelystad qua ligging ten opzichte van de Randstad, vanuit het perspectief van geluid en werkgelegenheid voor lager opgeleiden een aantrekkelijker locatie lijkt dan Eindhoven. Uit het perspectief van de luchtvaartmaatschappijen (catchment area, ook in het buitenland) zou Eindhoven mogelijk beter scoren. Dit komt niet tot uitdrukking in de gehanteerde systematiek. Aanbeveling is de haalbaarheid nader uit te werken en een kosten/batenanalyse per luchthaven uit te voeren op basis van een ondernemingsplan."*

**Uitgangspunten Aldersadvies 2008**

p. 11 Aldersadvies

*"Uitgangspunten en overwegingen*

*a) Dit advies heeft betrekking op de periode 2010 tot en met het gebruiksjaar 2020. Alle voorgestelde maatregelen gelden dan ook deze periode;*

*b) Het advies is een en ondeelbaar. De voorgestelde maatregelen – met betrekking tot de volumebegrenzing op Schiphol, de hinderbeperking, de omgevingskwaliteit en een nieuw normen- en handhavingstelsel – zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en dienen dan ook in onderlinge samenhang te worden uitgevoerd.*

*Mocht het Rijk niet in staat of bereid zijn de voorgestelde maatregelen voor herallocatie van vliegverkeer naar Lelystad en Eindhoven na te komen, dan wordt het Rijk dringend verzocht de discussie te starten over de vraag of de regering bereid is mogelijkheden te creëren om de marktvraag in Nederland te accommoderen;*

*c) Partijen onderschrijven het grote belang voor de Nederlandse en regionale economie van een ontwikkeling van het intercontinentale en Europese verbindingen-netwerk voor het zakelijk verkeer, zoals dat op Schiphol plaatsvindt en dat in de pas loopt met de internationale marktontwikkelingen;*

*d) Groei op Schiphol dient plaats te vinden binnen de aan Schiphol toegekende milieuruimte dat wil zeggen binnen de door het kabinet aangegeven gelijkwaardigheidscriteria, waarvan de norm voor het binnengebied 12.300 woningen omvat;*

*e) Uitgaande van een gemiddelde jaarlijkse groeiverwachting voor Schiphol van 2-3% neemt het totaal van het verkeer op Schiphol toe naar circa 600.000 vliegtuigbewegingen rond 2020. De sectorpartijen hebben op basis van recente ontwikkelingen in de markt en de economie deze groei bijgesteld naar circa 575.000-580.000 vliegtuigbewegingen per jaar in 2020. Deze groei kan op Schiphol niet worden geaccommodeerd binnen de gelijkwaardigheidscriteria;*

*f) Partijen zijn het erover eens dat groei op Schiphol selectief moet plaatsvinden en gerelateerd moet zijn aan het onder c) vermelde netwerk. Deze gedachte is uitgewerkt in een visie op het netwerk (zie hiervoor onder Netwerkvisie en Selectiviteit). Deze visie vormt de leidraad voor de keuzes van het op Schiphol te ontvangen verkeer;*

*g) Een selectief beleid voor Schiphol heeft alleen kans van slagen als voor niet mainportgebonden verkeer, afhankelijk van de marktvraag in de omvang van in circa 70.000 vliegtuigbewegingen, door het Rijk mogelijkheden worden gecreëerd om elders door de sectorpartijen adequate voorzieningen te doen treffen. Hierbij wordt in de eerste plaats gedacht aan een vergroting van het aandeel burgerverkeer op de militaire luchthaven Eindhoven en aan de verdere ontwikkeling van Lelystad;*

*h) Alle partijen onderschrijven het uitgangspunt dat structurele vermindering van hinder gepaard kan gaan met een selectieve groei van het vliegverkeer op Schiphol. Er dient een situatie te ontstaan waarbij groei van het luchtverkeer zich rechtstreeks vertaalt in een continue vermindering van het aantal gehinderden in de omgeving van Schiphol;*

*i) Partijen erkennen dat het huidige normen- en handhavingsysteem te complex en voor velen nauwelijks inzichtelijk is. Daarom is een voorstel ontwikkeld dat aan dit bezwaar tegemoet komt met behoud van de bescherming voor de omgeving en met een verbetering van de operationele mogelijkheden voor de sector;*

*j) In woongebieden, waar ondanks alle inspanningen om de hinder te beperken, structurele overlast blijft bestaan en waar de ontwikkeling van leefgemeenschappen belemmerd wordt als gevolg van ruimtelijke restricties, dient een programma uitgevoerd te kunnen worden om 12 deze beperkingen binnen redelijke grenzen te compenseren. Schiphol, de Provincie Noord-Holland en het Rijk zijn hiervan de financierende partijen"*

**Passages uit het convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn**

(…)

OVERWEGINGEN:
(…)

I Groei op de luchthaven Schiphol dient plaats te hebben binnen de aan de luchthaven Schiphol toegekende milieuruimte, hetgeen wil zeggen binnen de door het kabinet aangegeven gelijkwaardigheidscriteria, die zijn gebaseerd op het gelijkwaardigheidsbeginsel zoals opgenomen in artikel 8.17, zevende lid van de Wet luchtvaart.

j Uitgaande van een gemiddelde jaarlijkse groeiverwachting voor de luchthaven Schiphol van 2 à 3% neemt het totaal van het verkeer op de luchthaven Schiphol toe naar circa 600.000 vliegtuigbewegingen per jaar rond 2020. Schiphol, LVNL en KLM hebben op basis van recente ontwikkelingen in de markt en de economie deze groeiverwachting bijgesteld naar circa 575.000−580.000 vliegtuigbewegingen per jaar in 2020. Deze groei kan op de luchthaven Schiphol volgens de huidige inzichten niet worden geaccommodeerd binnen de gelijkwaardigheidscriteria.

k Deelnemers aan de Alderstafel zijn het erover eens dat groei op de luchthaven Schiphol selectief moet plaatsvinden en gerelateerd moet zijn aan het onder h van deze overwegingen bedoelde netwerk. Deze gedachte is uitgewerkt in een visie op het netwerk (Netwerkvisie en Selectiviteit) en vormt de leidraad voor de keuzes van het op de luchthaven Schiphol te ontvangen verkeer.

l Een selectief beleid op de luchthaven Schiphol heeft alleen kans van slagen als voor niet-mainportgebonden verkeer, afhankelijk van de marktvraag in de omvang van circa 70.000 vliegtuigbewegingen, door de rijksoverheid mogelijkheden worden gecreëerd om op regionale luchthavens door de sectorpartijen adequate voorzieningen te doen treffen. Hierbij wordt in de eerste plaats gedacht aan een vergroting van het aandeel burgerverkeer op de militaire luchthaven Eindhoven en aan de verdere ontwikkeling van Lelystad.

m Deelnemers aan de Alderstafel onderschrijven het uitgangspunt dat structurele vermindering van hinder gepaard kan gaan met een selectieve groei van het vliegverkeer op de luchthaven Schiphol. Er dient een situatie te ontstaan waarbij groei van het luchtverkeer zich rechtstreeks vertaalt in een continue vermindering van het aantal gehinderden in de omgeving van de luchthaven Schiphol.

(…)

2 Algemeen

2.1 Partijen verbinden zich aan de overwegingen, uitgangspunten en aanbevelingen uit de brief van de heer Alders over de ontwikkeling van Schiphol voor de middellange termijn (2010 tot en met 2020) van 1 oktober 2008 en komen overeen dat deze het uitgangspunt vormt van dit convenant. De adviesbrief, die als bijlage A bij dit convenant is opgenomen, wordt hiermee integraal onderdeel van dit convenant.

2.2 Het Aldersadvies is één en ondeelbaar. De voorgestelde maatregelen – met betrekking tot de volumebegrenzing op Schiphol, de hinderbeperking, de omgevingskwaliteit en een nieuw normen- en handhavingstelsel – zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en dienen dan ook in onderlinge samenhang te worden uitgevoerd.

2.3 De verplichtingen van de ministers van V&W en van VROM een zodanige ontwikkeling van regionale luchthavens te bevorderen en te ondersteunen dat deze niet-mainportgebonden verkeer optimaal kunnen accommoderen en de verplichtingen dienaangaande van Schiphol zijn neergelegd in het “Convenant Behoud en versterking mainport functie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol”.

2.4 Mochten de ministers van V&W en van VROM niet in staat zijn de voorgestelde maatregelen voor herallocatie van vliegverkeer naar regionale luchthavens (zoals aangegeven in het Aldersadvies en het kabinetsstandpunt ter zake) na te komen, dan zullen de ministers van V&W en van VROM de discussie starten over de vraag of de regering bereid is mogelijkheden te creëren om de marktvraag in Nederland te accommoderen.

(…)

3 Verkeersvolume en selectiviteit
3.1 Partijen komen overeen dat de capaciteit op de luchthaven Schiphol zich tot en met het gebruiksjaar 2020 als volgt zal ontwikkelen:
• een maximaal verkeersvolume van 510.000 vliegtuigbewegingen (exclusief “general aviation”) per jaar in de periode 2010 tot en met het gebruiksjaar 2020, passend binnen de grenzen van Gelijkwaardigheid;

• vanaf 2012 tot en met 2020 wordt het verkeersaanbod in de nacht en de vroege ochtend begrensd tot maximaal 32.000 vliegtuigbewegingen per jaar in de periode van 23.00 uur tot 07.00 uur.
• Het is aan de sectorpartijen om te beslissen over de verdeling van het verkeer binnen de periode in de nacht en de vroege ochtend.

(…)

4.2 Schiphol, LVNL en KLM zetten in op een geleidelijke transitie naar een nieuw ATM systeem dat in lijn is met de ontwikkeling en realisatie van een Europees ATM concept (SESAR). Voorbereiding en invoering van een Europees ATM concept vindt stapsgewijs plaats in de periode van 2009 tot 2020 en de jaren daarna. Daarbij wordt maximaal ingezet op de mogelijkheden tot de invoering van vaste naderingsroutes en glijvluchten, reductie van verkort in- en uitdraaien, aanvliegen over zee en op routeoptimalisaties. Invoering van nieuwe elementen van dit ATMconcept worden zodra mogelijk ingevoerd binnen het onder 4.1 beschreven operationele concept, tenzij Partijen overeenkomen daarvan af te wijken.

(…)

6.1 De uitvoering van het Aldersadvies tot en met 2020 wordt op bestuurlijk niveau eens in de vier jaren gemonitord en geëvalueerd. De eerste evaluatie wordt uitgevoerd in 2012 en richt zich op ten minste de volgende onderwerpen:
a. de ontwikkeling van de marktvraag en het tempo van de herallocatie van nietmainportgebonden verkeer naar regionale luchthavens en de ontwikkeling van selectiviteitsinstrumenten;
b. de invoering van de hinderbeperkende maatregelen (inclusief de evaluatie van het experiment met CDA's in de avond);
c. de ontwikkeling van het nieuwe normen- en handhavingstelsel;
d. de voortgang van de afspraken in het kader van de omgevingskwaliteit.

Daarbij wordt de uitvoering van de afspraken gemonitord op hun consequenties voor economie, netwerkoperatie, hinder, ruimtelijke ontwikkeling, operationele uitvoerbaarheid en emissies. De te bereiken doelstellingen moeten worden geoperationaliseerd.

6.2 Partijen maken op basis van de in het vorige lid bedoelde evaluatie naar bevind van zaken nadere afspraken ten aanzien van de voortgang.

(…)

7 Hinderbeperkende maatregelen
7.1 Als gevolg van het totaalpakket aan hinderbeperkende maatregelen zal er in 2020 een reductie van tenminste 5% van ernstig gehinderden in de 48 dB(A) Lden ten opzichte van de grens voor Gelijkwaardigheid optreden. Deze maatregelen en overige voorstellen zijn opgenomen in de "Indicatieve beschrijving van voorstellen voor hinderbeperkende maatregelen Schiphol middellange termijn", die als bijlage B deel uitmaakt van dit convenant.

7.2 Voor alle maatregelen geldt dat indien een maatregel op grond van de evaluatie van de hindereffecten tijdens of na afloop van een experiment niet definitief wordt ingevoerd, Partijen met elkaar in overleg treden om de ontstane situatie tegen de achtergrond van alle afspraken uit het Aldersadvies nader te beoordelen. Zij komen zo mogelijk een zodanige aanpassing van de maatregel overeen dat deze aan haar doel beantwoordt.

7.3 Mocht de sector – behoudens overmacht − niet aan haar verplichting voor hinderbeperking voldoen dan stellen de sectorpartijen daarmee de in dit advies overeengekomen groeidoelstelling zelf ter discussie.

Uit het advies van Alders over Lelystad Airport, 30 maart 2012:

"Maatschappelijk nut van de inzet van Lelystad

Een quick scan van de kosten-baten, uitgevoerd in het kader van het Aldersadvies Schiphol door het bureau Decisio, geeft, in lijn met eerdere CPB-rapportages, aan dat de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland een positief maatschappelijk saldo oplevert. Dit wordt hoofdzakelijk verklaard door reistijdwinsten. De negatieve effecten van geluidhinder wegen maatschappelijk-economisch gezien niet op tegen de (regionaal-)economische voordelen en bereikbaarheidsvoordelen. De negatieve effecten zijn beperkter bij verplaatsing van niet-mainportgebonden luchtverkeer naar andere luchthavens in minder intensief bewoonde gebieden, dan bij doorgroeien op Schiphol. De genoemde quick scan in het kader van het Aldersadvies, levert een onderbouwing op voor een focus op Lelystad en Eindhoven. In de kabinetsreactie op het Aldersadvies (oktober 2008) is toegezegd te komen met een nadere analyse naar de kosteneffectiviteit van het inzetten van regionale luchthavens. Daarbij heeft het kabinet aangegeven dat, bij de verdeling van de vluchten over de luchthavens van nationale betekenis, naar het gehele stelsel van luchthavens in Nederland wordt gekeken, dus ook naar de luchthavens Maastricht, Twente, Rotterdam en Groningen. Bovendien worden in de analyse ook buitenlandse luchthavens in beschouwing genomen. In dat kader is, voortbouwend op de quick scan KBA, een onderzoek uitgevoerd gericht op de volgende vraag: Wat is, gelet op de maatschappelijke kosten en baten, de meest kosteneffectieve manier om de 70.000 vliegtuigbewegingen op luchthavens van nationale betekenis te accommoderen? De analyse laat zien dat het accommoderen van de vluchten op Lelystad en Eindhoven het beste scoort van de in deze studie onderzochte alternatieven (Decisio 2009)."

# Memo BRS Economie & Luchtvaart

Versie 5, 1 juli 2021

## Aanleiding

Binnen de Bestuurlijke Regie Schiphol (hierna: BRS) is uitgesproken om enkele thema's te verdiepen. Dit memo dient als onderlegger en startpunt van één van de thema's van deze verdieping.

**Doel: Economische ontwikkeling en duurzame connectiviteit van de Schipholregio met een gezonde arbeidsmarkt**

Vanuit het primair kernbelang dat Schiphol als multimodaal knooppunt met een uitgebreid netwerk van (inter)continentale bestemmingen bijdraagt aan de internationale verbondenheid van de regio.
Met name deze 'bestemmingsmachine' is van groot belang voor de internationale positionering (het vestigingsklimaat en de concurrentiepositie) van de regio en de hiermee gepaard gaande werkgelegenheid en economische ontwikkeling.

Schiphol draagt bij aan de internationale verbondenheid van de regio. Het is een multimodaal knooppunt (1) met een uitgebreid netwerk van (inter)continentale bestemmingen.
Met name dit netwerk is van groot belang voor de internationale positionering van de regio. Het versterkt het vestigingsklimaat (2) en de concurrentiepositie. Het zorgt voor veel werkgelegenheid (3) en is belangrijk voor de economische ontwikkeling van de regio.
Schiphol is een plek waar alle modaliteiten samen komen, dit versterkt de internationale hubfunctie en de internationale connectiviteit van Nederland (4).

1. Knooppunt

Er bestaat een sterke wisselwerking tussen de netwerkkwaliteit van Schiphol en het ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat. In de afgelopen decennia is dat netwerk sterk uitgebreid en daarmee behoort Schiphol tot de luchthavens met de meeste (directe) bestemmingen van Europa. Maar de economie rondom Schiphol staat onder druk. Enerzijds zet de impact van COVID-19 en daarbij het instorten van de passagiersmarkt op Schiphol en de noodzakelijke staatssteun aan KLM het klassieke hub-and-spoke model onder druk.
Anderzijds is er druk van andere beleidsopgaven, zoals gezondheid, milieu en hinder, nut en noodzaak van transferpassagiers, de wens voor het verplaatsen van vakantievluchten naar Lelystad en hinder van toeristen in de binnenstad van Amsterdam e.d.

2. Vestigingsklimaat

Het multimodale netwerk van Schiphol is van belang voor de internationale positionering en de economie van de regio. Dit netwerk staat voortdurend onder druk, terwijl het welzijn, de economie en behoefte van onze regio leidend zou moeten zijn. Hierbij past zoveel mogelijk aanpassingsvermogen en mogelijkheden tot sturing op dit netwerk.
Het groot aantal bestemmingen is tevens voor de luchtvrachtsector van belang, er is sprake van een hoogwaardig logistiek luchtvrachtproduct op Schiphol. De luchtvracht op Schiphol Luchtvrachtsector is goed voor ongeveer 25 procent van de totale directe werkgelegenheid en toegevoegde waarde die Schiphol biedt[1].

[1] Decisio, 2019



783805 0033

De hoogwaardige dienstverlening van de luchtvrachtsector past bij belangrijke pijlers van de economie, zoals de bloemensector, de high-tech industrie en de medische sector.

3. Arbeidsmarkt

Het netwerk van Schiphol zorgt voor veel werkgelegenheid en is belangrijk voor de economische ontwikkeling van de regio en is een leer-werkmotor gebleken.

Enkele kerncijfers[2]:
Op en rond de luchthaven werken ruim 68.000 personen aan het 'luchthavenproduct Schiphol'. Deze 68.000 banen (circa 57.000 fte) is de directe werkgelegenheid gerelateerd aan Schiphol.
De indirecte (achterwaartse) werkgelegenheid betreft banen bij toeleveranciers van deze bedrijven en organisaties (en de toeleveranciers daarvan). Het gaat om ruim 45.000 banen (36.000 fte).
In totaal gaat het om 114.000 banen (93.000 fte). De toegevoegde waarde die hiermee samenhangt bedraagt € 10,4 miljard.
Inclusief regionale luchthavens is de werkgelegenheid die direct en indirect samenhangt met luchthavenactiviteiten in Nederland circa 100.000 fte.

*Directe werkgelegenheid (Decisio 2019)*




Schiphol biedt vooral veel werkgelegenheid op de regionale arbeidsmarkt voor lager en middelbaar opgeleid personeel. Schiphol geeft tevens vorm aan de inclusieve arbeidsmarkt voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Tegelijkertijd staat de werkgelegenheid onder druk door de Coronacrisis.

4. Connectiviteit / Netwerk / Selectiviteit

Er is momentum om naar Schiphol als een multimodaal knooppunt te kijken. Daarbij staat vanuit de regio niet alleen het belang van Schiphol en haar netwerk als uitgangspunt voorop, maar de connectiviteits*behoefte* van de regionale economie en breder in Nederland. Schiphol is ondersteunend hieraan, waarbij ook andere luchthavens en andere modaliteiten (substitutie) beter benut kunnen worden.

[2] Actualisatie economische betekenis Schiphol - Decisio, 7 oktober 2019



783805 0033

Het zoeken is naar het maatschappelijk / economisch meest optimale netwerk. Het model voor die optimalisatie heeft meerdere variabelen en teruglopende randvoorwaarden. De variabelen zijn onder andere de bestemmingen en de frequentie op die bestemmingen, de (zich ontwikkelende) vraag naar die bestemmingen (in samenhang met de economische ontwikkelingen). De randvoorwaarden zijn de teruglopende impact op de leefomgeving (gezondheid, klimaat en hinder).
Deze terugkerende behoefte inventarisatie moet een plek krijgen. De kracht van luchtvaart is de potentie van flexibiliteit ten opzichte van andere modaliteiten die een vaste infrastructuur nodig hebben. Door het gebrek aan sturingsmogelijkheden kan deze flexibiliteit nu alleen niet benut worden. Zo kun je sturen op bestemmingen en/of de intensiteit van bestemmingen. Hier is dan ook een de combinatiemogelijkheid met internationaal treinverkeer te maken.
In de bijlage bij dit memo is een Factsheet over selectiviteit opgenomen.

## Instrumenten

**Netwerkkwaliteit en selectieve ontwikkeling Schiphol**

Het belang van Schiphol is gelegen in internationale connectiviteit. Bij selectieve ontwikkeling moet er voorrang zijn voor vluchten met de grootste waarde voor de kwaliteit van het bestemmingennetwerk en daarmee de Nederlandse economie. (Zie ook het Factsheet in bijlage) Gebruik Schiphol selectief; ten behoeve van de economie en niet ten behoeve van bestemmingen die daar niets aan bijdragen.
Een effectief sturingssysteem op selectiviteit past hierbij. Zo kan ten behoeve van selectiviteit schuifruimte gecreëerd worden via andere luchthavens en andere modaliteiten (treinen en, wellicht in de toekomst, elektrisch vliegen.)
Instrumenten als het Beleidskader netwerkkwaliteit van het Rijk en de Europese Slotverordening komen eraan. Dit is niet in handen van de BRS-overheden, maar inzet op een effectieve lobby ten behoeve van onze MRA-economie door (individuele) BRS-leden kan als aanjager van dit instrumentarium dienen.

**Lelystad Airport**

Opening van Lelystad Airport kan betekenen dat daar vakantievluchten opgevangen worden, zodat Schiphol zich kan richten op het versterken van zijn internationale hub-functie ten behoeve van het vestigingsklimaat.
Het openen van Lelystad Airport zorgt, in combinatie met andere maatregelen (zoals geen groei van Schiphol), ook voor minder druk op de omgeving van Schiphol.

**Regionale luchthavens**

De regionale luchthavens richten zich op het bieden van toegevoegde waarde voor de regio en zijn proeftuinen voor innovatie, bijvoorbeeld voor hybride en elektrisch vliegen. De Nederlandse luchthavens werken daarbij samen als één systeem.

**Substitutie en multimodaliteit**

Schiphol is een plek waar alle modaliteiten samen komen, reizigers op zowel de internationale trein als het vliegtuig kunnen stappen. Het stoppen van internationale treinen op Schiphol versterkt de internationale hubfunctie en de internationale connectiviteit van Nederland.
Het belang van Schiphol is gelegen in internationale connectiviteit, zowel per vliegtuig, als per trein. Hierbij past een visie waarbij alle modaliteiten in samenhang met elkaar worden bekeken. Ook is het verbeteren van de bereikbaarheid per ov een belangrijke factor voor iedereen die werkt in de Schipholregio. Het verbeteren van de OV-bereikbaarheid heeft ook invloed op de veiligheid.

Enorme reizigersstromen kunnen veiliger worden afgewenteld als de vervoerssoorten in samenhang met elkaar bekeken worden.

**Innovatie en nieuwe ontwikkelingen**
In de toekomst worden commerciële luchtvaartactiviteiten zoals surveillance, inspectie en survey in steeds grotere mate overgenomen door drones. Dat zal de druk op de grotere luchthavens doen afnemen, doordat drones minder hinder veroorzaken en vanaf andere terreinen kunnen starten en landen.

De elektrificatie van de luchtvaart heeft een soortgelijk effect. Elektrische vliegtuigen en Urban Air Mobility vliegtuigen kunnen vanaf kleinere luchthavens starten en landen en veroorzaken daarbij ook minder hinder. In combinatie met lagere operationele kosten wordt de business case voor regionale en fijnmazige netwerken daarmee interessant. Daardoor bestaat de mogelijkheid, dat binnen Europa de regionale luchthavens een groter deel van de vluchten kunnen gaan opnemen en Schiphol zich meer gaat richten op intercontinentale bestemmingen en zakelijk verkeer vanuit de regio.

**Instrumenten arbeidsmarkt**
Gemeenten in de arbeidsmarktregio Groot-Amsterdam hebben samen met sociale partners, UWV en private partijen het Regionaal Werkcentrum Groot-Amsterdam geopend. Het werkcentrum verbindt werkgevers die door de coronamaatregelen geen werk voor hun personeel hebben, met werkgevers die juist mensen zoeken. Het doel: de oplopende werkloosheid beperken door personeel van werk naar werk te begeleiden. Op Schiphol is een dependance van dit werkcentrum ingericht.
Ook een skills-gerichte aanpak via bijvoorbeeld House of Skills zou een instrument kunnen zijn voor een goed functionerende arbeidsmarkt rondom Schiphol.
Nederland zou voortrekker binnen Europa kunnen zijn om hoge sociale normen in de luchtvaart te stimuleren en misstanden zoals schijnconstructies te bestrijden. Met sociale vestigingseisen wordt een gelijk speelveld gerealiseerd, sociale standaarden beschermd en wordt de vliegveiligheid verder verbeterd.

## Links met andere programma's binnen de regio

De regio werkt samen met het Rijk in het MIRT-gebied ZWASH (Zuidwestkant Amsterdam Schiphol Hoofddorp) en het programma SBaB (Samen Bouwen aan Bereikbaarheid) aan de ontwikkeling van de kerncorridor Schiphol als de internationale entree van Nederland.
Een goede en veilige landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven moeten worden meegewogen in alle besluiten. Om alle reizigers aan te kunnen, moet bij station Schiphol en station Amsterdam-Zuid de capaciteit worden vergroot. Tot 2030 wordt er daarom zowel aan de weg als aan het spoor gewerkt. Op Schiphol wordt de overstap voor reizigers verbeterd, de A10-zuid wordt verbreed en in een tunnelbak gelegd en station Zuid wordt grondig vernieuwd, met twee sporen voor internationale treinen.
Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp zijn effectieve en urgente oplossingen voor de bereikbaarheidsknelpunten en verstedelijkingsopgaven.
Door het uitbreiden van het metronet worden reizigersstromen anders verdeeld over trein, bus en tram, waarmee meer ruimte ontstaat voor treinverkeer op het (inter)nationale netwerk. Dit faciliteert de geplande woningbouw, de groei in werkgelegenheid en draagt bij aan het internationale vestigingsklimaat.

De 'Economische Schaalsprong MRA' gaat uit van het versterken van de internationale positie als economische topregio met hoge leefkwaliteit. We staan echter voor urgente, grote en complexe opgaven. Daardoor komen deze positie en de leefkwaliteit onder druk te staan en dat geldt ook voor het welvaarts- en welzijnsniveau van de mensen die in de MRA wonen en werken. Om die opgaven met het oog op de langere termijn van een passend antwoord te voorzien, worden in twee leidende principes gehanteerd: de toekomstbestendige metropool en de evenwichtige metropool.

Deze overkoepelende ambitie – werken aan een internationale topregio met hoge leefkwaliteit door te investeren in een toekomstbestendige en evenwichtige metropool – geeft richting aan de regionale samenwerking.

Op het gebied van duurzaamheid zijn gezamenlijke programma's van belang zoals de MRA Green Deal, faciliteert en ondersteunt. Dit onderdeel kent tevens een nauwe verbondenheid met de ontwikkelingen in de haven van Amsterdam.

## Factsheet Selectiviteit (Bijlage bij BRS Memo Economie & Luchtvaart)

Mei 2021

*Bronnen:*
Memo Selectief gebruik van capaciteit: een luchthavensysteem 31-10-2007
Lessen uit buitenlandse voorbeelden 5-11-2007

*Selectief met capaciteit: formele en informele maatregelen*

Er kan binnen een stelsel van (nabij gelegen) luchthavens op verschillende manieren selectief met de beschikbare capaciteit worden omgegaan. Het distribueren van verkeer over bepaalde luchthavens kan:

- Informeel (of indirect): door openingstijden, tariefdifferentiatie, geboden faciliteiten, gerichte acquisitie etc.
- Formeel (regulatoir): door distributieregels die zijn aangemeld bij de Europese Commissie.

De formele manier, met distributieregels, wordt veelal gezien als 'het luchthavensysteem'. Eigenlijk moet het stelsel van beschouwde luchthavens worden gezien als het luchthavensysteem waarop informeel en formeel gestuurd kan worden.
Distributieregels kunnen er voor zorgen dat er verdeling van vliegverkeer plaats vindt, hieraan zitten echter veel internationaal-juridische haken en ogen. Distiributieregels hebben slechts kans van slagen als er draagvlak is bij luchtvaartmaatschappijen, luchthavenexploitant en slotcoördinatie comité.

Informele maatregelen zijn juridisch eenvoudiger en daarom op korte termijn effectiever. Naast informele- en formele maatregelen kan bij een slotgecoördineerde luchthaven (Schiphol, Rotterdam en Eindhoven) ook gestuurd worden in de toewijzing van slots door de formulering van 'local rules' in de slot-toewijzing[2].
Waarschijnlijk zal uiteindelijk een mix van selectiviteitsmaatregelen nodig zijn waarbij informele maatregelen en local rules bij de slot toewijzing, indien nodig, ondersteund kunnen worden door distributieregels.

*Toetsing van distributieregels bij de Europese commissie*

Distributieregels moeten door de Nederlandse overheid worden aangemeld bij de Europese Commissie, waarna de Europese Commissie deze regels zal behandelen volgens de EU verordening 2408/92. In de praktijk toetst de Europese Commissie de distributieregels aan: non-discriminatie, transparantie, consistentie, proportionaliteit en effect op de interne markt. Na toetsing publiceert de commissie het besluit in 'the Official Journal of the European Union'. Bij een positief besluit is een formeel luchthavensysteem een feit. Tegen het besluit van de Commissie is beroep bij het Europese Hof mogelijk.
Op dit moment is een nieuwe EU verordening in voorbereiding waarin de toetsing van de commissie meer geëxpliciteerd is ten op zichte van de oude verordening. In de nieuwe verordening worden eisen gesteld aan het verzorgingsgebied dat bediend wordt door het luchthavensysteem en worden kwaliteitseisen gesteld aan de infrastructurele verbinding met het verzorgingsgebied en tussen de luchthavens onderling. De toetsingstermijn onder de nieuwe verordening is 6 maanden en gedurende de toetsingstermijn mogen de voorgestelde regels niet toegepast worden. Informeel is aangekondigd dat de Commissie

nieuwe aanvragen waarschijnlijk zal aanhouden en zal toetsen onder de nieuwe verordening, die naar verwachting medio 2008 van kracht is.

## Buitenlands voorbeelden (2007)

**Luchthavensysteem Milaan**

In Milaan werd beoogd om intercontinentaal en Intra-europees verkeer te verplaatsen van de 'oude' luchthaven Linate naar de verder weg gelegen nieuwe internationale luchthaven Malpensa. Hiervoor werden regels opgesteld waarbij alleen maatschappijen met een volume van meer dan 2 mln. passagiers per jaar werden toegelaten op Linate. Na bezwaren van verschillende luchtvaartmaatschappijen werden deze regels door de Europese Commissie en het Hof verworpen. De regel was discriminerend naar maatschappij (in de praktijk voldeed alleen een verbinding van Alitalia aan deze eis) en strijdig met het proportonaliteitsbeginsel (verplaatsing had geleidelijker gekund en wellicht ook met andere middelen).
Na aanpassing van de regels is het aantal dagelijkse vluchten dat een maatschappij mag uitvoeren tussen Linate (de luchthaven dichtbij Milaan) en een andere luchthaven nu (getrapt) afhankelijk van het jaarlijkse aantal passagiers op de betreffende verbinding. Daarnaast zijn er alleen narrow body vliegtuigen toegestaan (met één gangpad) op Linate. Dit betekent in de praktijk dat er voor internationaal verkeer van Linate alleen naar relatief grote Europese steden wordt gevlogen. Door de distributieregels wordt intercontinentaal, internationaal en vrachtverkeer verschoven van Linate naar Malpensa.

**Parijs**
Rond parijs zijn het de luchthavens Charles de Gaulles en Orly die een belangrijke rol spelen in het luchthavensysteem. In mindere mate is de zakenluchthaven Le Bourget die dichtbij het zakencentrum La Défense ligt daar ook onderdeel van. Deze is gesloten voor commercieel verkeer en wordt vooral gebruikt door business jets.
Alle drie de luchthavens zijn eigendom van Aeroports de Paris, een geprivatiseerd overheidsbedrijf.
Er zijn distributieregels geformuleerd die er voor zorgen dat een maatschappij niet meer dan 4 vluchten per dag per route van en naar Orly mag verzorgen. Verder zijn er grenzen gesteld aan het aantal vervoerde passagiers vanaf Orly.
Er mogen bijvoorbeeld:

- meer dan 250.000 passagiers van Orly naar Londen Heathrow, Barcelona en een flink aantal franse bestemmingen,
- tussen 101.000 en 250.000 passagiers van Orly naar: Nimes, Athene, Grenoble,
- maximaal 100.000 passagiers van Orly naar alle overige bestemmingen.

Dit heeft tot gevolg gehad dat het aantal Europese vluchten op Orly is gegroeid voor een beperkt aantal bestemmingen en dat veel van deze bestemmingen slechts één of enkele malen per week bediend worden. Het aantal intercontinentale vluchten op Charles de Gaulles is sterk gegroeid. Eind jaren 70 is Air France (toen nog een staatsbedrijf) gedwongen om te verplaatsen van Orly naar Charles de Gaulles, waarbij extra kosten werden opgebracht door de Staat. Dit is naast de distributieregels voor Orly een belangrijke impuls geweest voor de ontwikkeling van Charles de Gaulles als belangrijkste luchthaven.

**Frankfurt**
Frankfurt Hahn ligt 125 km van Frankfurt Main, beide luchthavens zijn in bezit van dezelfde exploitant (Fraport A.G).
Frankfurt Main en Frankfurt Hahn functioneren als een informeel luchthavensysteem. Er is geen sprake van distributieregels, maar door gunstige tarieven en een nachtoperatie trekt Hahn bepaald type verkeer aan zoals low cost carriers en vrachtverkeer. Frankfurt Main heeft geen nachtsluiting, maar maatschappijen moeten een hoge heffing betalen als ze 's-nachts op Main vliegen.
Het systeem werkt niet als 'reliever' voor Main: het merendeel van het aangetrokken verkeer zijn nieuwe toetreders. In de toekomst zal wellicht nog sterker worden gestuurd op de verplaatsing van vrachtverkeer naar Hahn. Het huidige capaciteitsprobleem op Frankfurt zorgt er vooralsnog voor dat full service activiteiten naar Munchen vertrekken (en niet naar Hahn).

Betrokken partijen zullen in onderling overleg moeten komen tot selectiviteitsmaatregelen die resulteren in de verplaatsing van verkeer waardoor er capaciteit op Schiphol wordt gecreëerd. Hierbij moet gekeken worden naar formele en informele wijze van distributie.

Betrokken partijen zullen in onderling overleg moeten komen tot selectiviteitsmaatregelen die resulteren in de verplaatsing van verkeer waardoor er capaciteit op Schiphol wordt gecreëerd. Hierbij moet gekeken worden naar formele en informele wijze van distributie.

***Reflectie 2021:***
*Bij selectiviteit stonden dus vooral capaciteit en schaarste op Schiphol centraal. Als nu een ander doel centraal komt: welke vluchten dragen bij aan de (regionale) economie, wat is de identiteit van een luchthaven, i.r.t. uitspraken over wat Nederland wil accommoderen vanuit hinderbeperking en klimaat, dan is de beoordeling wellicht ook anders nu. Europa heeft bovendien nu ook stevige klimaat ambities waardoor ook in Europa op een andere manier tegen selectiviteit kan en moet worden aangekeken.*

2008:
De direct betrokkenen (luchtvaartmaatschappijen, de luchthaven(s), mogelijk het Rijk en de reizigers zelf) zullen op het moment dat schaarste optreedt definitieve keuzes maken. Dan wordt de nuance tussen 11% niet mainport gebonden verkeer en de 23% niet netwerk gebonden verkeer ingevuld. Die keuze wordt ook ingegeven door motieven die niet direct te herleiden zijn uit de visie van KLM en Schiphol of de studie van het Rijk. Bij selectiviteit zal rekening worden gehouden met elementen als: connectiviteit en hinderbeperking. Slotregulering op beide motieven wordt in onderzoek genomen.

Selectiviteit en allocatie van verkeer in de toekomst is een zaak van markt en overheid. Daarom is een commissie onder leiding van de slotcoördinator ingesteld. De werkgroep voor die adviseert over 1) instrumenten en rollen, 2) de mogelijkheden om selectief om te kunnen gaan met de schaarse ruimte op Schiphol en 3) mogelijk aanwending van (te

creëren capaciteit) elders (met name Lelystad en Eindhoven).
*De commissie o.l.v. de slotcoördinator M. van der Zee zal het onderwerp selectiviteit langs bovengenoemde lijnen verder in kaart te brengen voor eind maart 2008.*

De Luchtvaartnota van het Rijk moet antwoord gaan geven hoe de uitplaatsing vorm kan worden gegeven en wie daarvoor aan de lat staan.

*Uit de Luchtvaartnota 2009:*
"Selectiviteit Om tot een optimale netwerkkwaliteit in Nederland te komen is het nodig dat de vraag (naar luchtvaartverbindingen) en het aanbod (aan luchthavencapaciteit) goed op elkaar worden afgestemd. Daarnaast wil het kabinet dat in Nederland alleen de meest duurzame luchtvaart wordt geaccommodeerd. Instrumenten voor selectiviteit bedienen beide doelen.

Na de huidige terugval van de vraag zal bij een aantrekkende economische ontwikkeling schaarste optreden in de in Nederland beschikbare luchthavencapaciteit. Ook na de geplande capaciteitsuitbreiding op de luchthavens van nationale betekenis. Dat betekent in principe dat luchtvaart waarvoor in Nederland geen ruimte is, zich zal verplaatsen naar het buitenland of zal verdwijnen (vraaguitval). Om een optimale netwerkkwaliteit te realiseren moet er beleid worden gevoerd om de beschikbare luchthavencapaciteit zoveel mogelijk te benutten voor die luchtvaartverbindingen, die: • het hoogst staan in de prioriteitstelling voor netwerkkwaliteit en • passen bij de nationale en regionale ruimtelijk-economische doelen.

Selectiviteit wordt primair door de luchthavens vormgegeven. Het Rijk kan in zijn rol als bevoegd gezag (voor luchthavens en luchtruim), wetgever en infrastructuurprovider (landzijdige bereikbaarheid) wel bepaalde luchthavenontwikkelingen stimuleren of ontmoedigen. Het stimuleren en effectueren van verplaatsing van luchtvaartmaatschappijen van luchthaven A naar luchthaven B kan effectiever door de luchthavenexploitanten worden vormgegeven dan door de overheid. Om mainportgebonden verkeer op Schiphol te krijgen en te houden en daarbij de schaarse capaciteit op Schiphol optimaal te benutten, zet het kabinet in op selectieve ontwikkeling van Schiphol. Om deze selectieve ontwikkeling vorm te geven moeten twee sporen in samenhang worden voorbereid: (1) stimuleringsmaatregelen voor ontwikkeling op de luchthavens van nationale betekenis en restrictief beleid voor Schiphol en (2) noodzakelijke capaciteit en functies op luchthavens van nationale betekenis. Deze twee sporen moeten zodanig worden voorbereid dat - zodra de marktontwikkeling weer is aangetrokken en het volumeplafond op Schiphol in zicht komt (95% van de 510.000 vliegtuigbewegingen) - via een symbolische druk op de knop het stimuleringsbeleid zal leiden tot de gewenste herverdeling van verkeer over de gewenste luchthavens. Een selectief beleid voor Schiphol heeft immers alleen kans van slagen als voor het faciliteren van niet-mainportgebonden verkeer, afhankelijk van de marktvraag in de omvang van circa 70.000 vliegtuigbewegingen, door het Rijk mogelijkheden voor luchtvaartpartijen worden gecreëerd. Hierbij wordt in lijn met het Aldersadvies in de eerste plaats gedacht aan een vergroting van het aandeel burgerverkeer op de militaire luchthaven Eindhoven en aan de verdere ontwikkeling van de luchthaven Lelystad. De stimuleringsmaatregelen en restrictieve maatregelen worden door de NV Luchthaven Schiphol voorbereid (waarbij het

Rijk vanuit de gewenste effectiviteit betrokken is). De noodzakelijke capaciteit en functies op luchthavens van nationale betekenis worden door het Rijk (samen met andere benodigde partijen) voorbereid. Hierbij geldt dat het lopende traject (advisering door de heer Alders) voor de gewenste ontwikkeling van de luchthavens Eindhoven en Lelystad richtinggevend is.

**Maatregelen voor het realiseren van een selectieve verdeling van verkeer**

*1. Uitbreiding regionale luchthavencapaciteit*
Vóór 31 december 2012 wordt de besluitvorming over mogelijke verdere capaciteitsuitbreiding op luchthavens van nationale betekenis voorbereid. Het kabinet is bereid tot verdere capaciteitsuitbreiding op de luchthavens van nationale betekenis tot en met 2020.

*2. Luchtruimindeling ten behoeve van selectiviteit*
Uitbreiding van operaties op specifieke luchthavens van nationale betekenis vereist een aanpassing door het Rijk (in internationaal verband) van het luchtruim opdat het verkeer van en naar Schiphol geen hinder ondervindt.

*3. Operationele maatregelen ten behoeve van selectiviteit*
Luchtvaartpartijen geven uitvoering aan een adequate beschikbaarheid van start- en landingsbanen, luchtverkeersleiding- en grondafhandelingscapaciteit, conform de specificaties van het niet-mainportgebonden verkeer.

*4. Restrictieve ontwikkeling van Schiphol*
Tot en met het gebruiksjaar 2020 wordt de ontwikkeling op Schiphol als volgt begrensd:

- een maximaal verkeersvolume van 510.000 vliegtuigbewegingen (exclusief "general aviation") per jaar in de periode 2010 tot en met het gebruiksjaar 2020, passend binnen de grenzen van gelijkwaardigheid;
- vanaf 2012 tot en met 2020 wordt het verkeersaanbod in de nacht en de vroege ochtend begrensd tot maximaal 32.000 vliegtuigbewegingen per jaar in de periode van 23.00 uur tot 07.00 uur.

*5. Stimulering luchtvaartmaatschappijen*
Rijk en Schiphol zullen, bij het gradueel en oplopend beschikbaar komen van capaciteit op luchthavens van nationale betekenis, de op Schiphol opererende luchtvaartmaatschappijen oproepen om, met inachtneming van de economische en operationele randvoorwaarden en de mogelijkheid competitief te zijn en te blijven in de markt voor luchtvervoer, hun eigen niet-mainportgebonden verkeer te stimuleren gebruik te maken van deze regionale capaciteit.

*6. Stimulering niet-mainportgebonden verkeer*
Schiphol Group ontwikkelt vóór 2012 een pakket stimuleringsmaatregelen en operationele restricties waardoor het voor niet-mainportgebonden verkeer dat vanaf de luchthaven Schiphol opereert aantrekkelijk wordt om gebruik te maken van de uitbreiding van de regionale luchthavencapaciteit.

*7. Stimulering mainportgebonden verkeer*
Schiphol Group werkt in samenwerking met de relevante partijen en andere
betrokkenen een voorstel uit op basis waarvan bij toewijzing van nieuwe slots het
hub- en mainportgebonden verkeer gestimuleerd wordt. Schiphol Group zet dit voorstel om in een lokaal richtsnoer voor slotallocatie.

*8. Monitoring*
Er is bepaald dat er tweemaal per jaar overleg wordt gevoerd tussen het Rijk en Schiphol over de voortgang van de uitvoering van de afspraken uit het convenant, de marktontwikkelingen en de capaciteitsontwikkelingen en de daaraan verbonden procedures.

***Reflectie 2021:***
*Weten we wat de vraag naar (luchthaven)verbindingen is?*

*Er zitten in de selectiviteitsteksten van 2008 over sturen op duurzame luchtvaart ook mogelijkheden om te sturen op de nacht. Deze mogelijkheden zouden opnieuw moeten worden bekeken. De nachttarieven zouden duurder kunnen, en dan niet alleen voor bepaalde vliegtuigtypes maar voor alle vliegtuigtypes. Met als doel meer rust in de nacht.*

Wat ook interessant is, ten aanzien van selectiviteit is hoe vliegtuigbewegingen en het aantal bestemmingen zich tot elkaar verhouden. In 2012 kon je vanaf Schiphol naar 317 bestemming direct vliegen. Er waren toen 423.500 vliegtuigbewegingen. In 2019 kon je vanaf Schiphol naar 332 bestemmingen direct vliegen bij 496.826.

**Aantallen vliegtuigbewegingen en bestemmingen op Schiphol 2007 - 2021**

| | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aantal vtb | 227.304 | 496.826 | 499.444 | 496.748 | 478.864 | 450.697 | 484.250 |
| Aantal directe bestemmingen | 316 | 332 | 327 | 326 | 322 | 322 | 319 |
| Aantal ICA | 135 | 138 | 135 | | | | |
| Aantal niet ICA | 181 | 194 | 192 | | | | |
| Aantal passagiers (miljoen) | 20,9 | 71,7 | 71,1 | 68,5 | 63,6 | 64 | 61 |
| Aantal transfer passagiers | 42,1% | 36,1% | 36,6% | 36,9% | 37,8% | 39,5% | 40% |

| | 2013 | 2012 | 2011 | 2010 | 2009 | 2008 | 2007 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aantal vtb | 425.565 | 423.400 | 420.250 | 386.316 | 391.265 | 428.332 | 435.972 |
| Aantal directe bestemmingen | 323 | 317 | 313 | 301 | 284 | 262 | 267 |
| Aantal passagiers (miljoen) | 52,6 | 51 | 49,8 | 48,3 | 46,2 | 50,1 | 50,4 |

*Bron: Schiphol Group en CBS*
*https://www.schiphol.nl/en/schiphol-group/page/facts-and-figures/*
*https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/37478hvv/table?fromstatwe*

# Memo BRS Minder hinder

**Aanleiding**

Binnen de Bestuurlijke Regie Schiphol is afgesproken om enkele thema's te verdiepen. Dit memo dient als duiding van het thema "Minder hinder". Uitgangspunt van de BRS is minder hinder voor iedereen. Maar wat bedoelen we daar precies mee? En wat is daarover oorspronkelijk eigenlijk afgesproken? Hoe kijken we tegen die afspraken aan met de inzichten van nu en in de huidige context? Hieronder gaan we hier op in.

**Wat waren de oorspronkelijke afspraken in het Aldersakkoord?**

Aan het Aldersakkoord ligt de opvatting ten grondslag dat groei op Schiphol gepaard gaat met structurele vermindering van hinder. Groei van het vliegverkeer moet zich rechtstreeks vertalen in een continue vermindering van het "aantal gehinderden" in de omgeving van de luchthaven.

Het "aantal gehinderden" gaat niet over mensen die daadwerkelijk gehinderd zijn maar is een criterium dat binnen de Aldersafspraken wordt gehanteerd. Dit leidt nog steeds tot een Babylonische spraakverwarring, waar toetsen we op? Binnen de Aldersafspraken toetsen we op de zogenaamde gelijkwaardigheid, gelijkwaardig aan de situatie bij het oorspronkelijke besluit over Schiphol. Ofwel, nieuwe afspraken moeten minimaal dezelfde bescherming bieden als het besluit van toen.

Om invulling te geven aan deze doelstelling omvat het Aldersakkoord een *indicatief* pakket van hinderbeperkende maatregelen. De uitvoering van dit pakket moet leiden tot een reductie van tenminste 5% "ernstig gehinderden". Afgewogen tegen het aantal "ernstig gehinderden" in 2020 als er geen maatregelen worden doorgevoerd.

**Wat zien we in de praktijk?**

Destijds was de inschatting dat het hele pakket aan maatregelen geïmplementeerd moest worden om de doelstelling te halen. Dat bleek in de praktijk niet het geval.

De afgesproken reductie van 5% is ruimschoots gehaald. Dit is grotendeels te danken aan de vlootvernieuwing. Zo'n snelle technologische ontwikkeling was destijds niet voorzien.

Tegelijkertijd zien we dat een deel van het pakket aan maatregelen niet is ingevoerd. Daarmee is er discussie ontstaan over de inhoud van de afspraak: is de afspraak 5% hinderreductie óf het implementeren van alle hinderbeperkende maatregelen? Deze discussie spitst zich vooral toe op de zuidoosthoek. Want geen van de voor deze regio voorgestelde maatregelen is doorgevoerd.

Binnen de ORS is een vaste set criteria afgesproken om hinderbeperkende voorstellen te beoordelen. De beoordelingscriteria op een rij:

- een per saldo positief effect op het "aantal ernstig gehinderden" binnen de gelijkwaardigheidscriteria;
- de berekende hinder binnen de 48Lden-contour op basis van de actuele woningbouwsituatie;
- de mate van hinderverplaatsing;
- de effecten op het netwerk;
- de effecten op de complexiteit van de operatie;
- nieuw/uniek voorstel ten opzichte van eerder ingediende voorstellen.

**Wat zijn de nieuwe inzichten over hinder?**

Er is veel kritiek op de methode waarop hinder rond Schiphol wordt berekend. De kritiek richt zich in de eerste plaats op het criterium "ernstig gehinderden" binnen de gelijkwaardigheidscriteria. Zoals eerder uitgelegd zegt de toets aan de gelijkwaardigheidscriteria weinig over de werkelijke hinder. In de tweede plaats is de kritiek dat de per saldo berekende hinder niet aansluit bij de ervaren hinder. En dat mensen geen last hebben van een jaargemiddelde geluidbelasting. Juist piekniveau's bij passages, de frequentie van passages en de tijden van de dag waarop de passages plaats vinden zijn belangrijkere indicatoren voor hinder.

We zien hinder tegenwoordig als een samenspel van tal van factoren. Het geluidniveau is slechts één van die factoren. Daarnaast gaat het niet meer alleen over de vraag of je voldoet aan milieunormen maar is de insteek veel breder. Het gaat over het effect van de leefomgeving (wonen, werken, recreëren) op de gezondheid. Het RIVM zegt daarover: "Een gezonde leefomgeving is een leefomgeving die als prettig wordt ervaren, die uitnodigt tot gezond gedrag en waar de druk op de gezondheid zo laag mogelijk is." Het gaat dus om beschermen (normeren) en bevorderen (omgevingskwaliteit).

**Wat is de huidige context waarbinnen we naar het hindervraagstuk kijken?**

In de Luchtvaartnota zet het Rijk in op de ontwikkeling van geluidsbeleid dat beter aansluit bij de ervaren hinder. Zo moeten er betere mogelijkheden komen om op hinder te sturen. De Programmatische Aanpak Meten van Vliegtuiggeluid moet hieraan bijdragen. Het Rijk wil hier ook het advies van de WHO bij betrekken over risico's voor de volksgezondheid vanaf de 45 Lden geluidcontour van luchtvaart.

Het Rijk houdt in de Luchtvaartnota vast aan de gedachte dat groei en vermindering van hinder samen gaan. Het Rijk introduceert daarvoor het zogenaamde groeiverdienmodel, waarbij de luchtvaart kan groeien als er aantoonbare reductie van hinder plaatsvindt. Hoe het Rijk dat wil vaststellen is niet duidelijk. In de Luchtvaartnota wordt daar niet op ingegaan. Wel wordt aangegeven dat vliegtuigen jaarlijks 1% stiller worden. In het ontwerp-LVB blijft het Rijk vasthouden aan de per saldo berekening van het aantal ernstig gehinderden volgens de gelijkwaardigheid.

Ondertussen vraagt de Omgevingswet een andere, integrale manier van kijken, waarbij gezondheid expliciet aandacht krijgt. Luchtvaart moet mee in deze samenhangende benadering. Dat betekent dat luchtvaart niet langer een status aparte heeft. Een standpunt dat door verschillende toonaangevende instanties is geadviseerd (RLI, commissie MER, Cohen, Van Geel). Dit is inmiddels door het rijk overgenomen in de Luchtvaartnota, luchtvaart gaat mee in de Omgevingswet.

**Wat zegt de BRS over hinder?**

De fundamentele kritiek van de BRS op het huidige wettelijke stelsel voor luchtvaart is dat het de omgeving NIET beschermt:

- de per saldo benadering betekent dat lokaal de situatie onbeperkt mag verslechteren, per saldo past het immers
- daarnaast zijn de ruimtelijke contouren niet sturend voor de sector

De BRS vraagt de minister de basis op orde te brengen, zodat elke inwoner weet waar hij aan toe is. Door de wet luchtvaart over te hevelen naar de Omgevingswet worden de grootst knelpunten al ondervangen. Regelgeving volgens de Omgevingswet zorgen voor:

- een norm voor de maximaal aanvaardbare geluidbelasting op gevelniveau
- deze norm is zowel sturend voor de sector (bijvoorbeeld bij routewijzigingen) als voor de decentrale overheden (bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen). Waarbij initiatiefnemers maatregelen moeten nemen als de norm wordt overschreden, door maatregelen aan de bron of maatregelen bij de ontvanger
- actuele contouren
- gebruiken we rekenmodellen die de invloed van de bebouwde omgeving meenemen, zodat de geluidbelasting op gevelniveau kan worden uitgerekend en beoordeeld.

Daarmee

- komt de LIB5 te vervallen, die heeft geen juridische grondslag meer
- vormt de 48 Lden geluidcontour de standaarwaarde voor luchtvaartgeluid
- vertaalt hinderreductie zich in krimpende contouren, waarbij LVB1 de nieuwe 0-situatie is en de 48 Lden geluidcontour kan krimpen tot de 45 Lden geluidcontour.

Naast integratie in de omgevingswet vraagt de BRS ook aandacht voor een vitale en gezonde leefomgeving met het oog op hinderreductie.

- Aanvullend op wettelijke sanering, isolatie en compensatie is het Omgevingsfonds een belangrijk instrument om te investeren in de omgevingskwaliteit in (zwaar) beperkt gebied.
- Maatwerk helpt om passende functies toe te voegen in beperkt gebied.

**Wat vraagt dit van de BRS?**

De stellingname van de BRS betekent ook wat voor de manier waarop wij onze eigen afwegingen in het fysieke domein maken:

- we betrekken in de wijde omgeving van Schiphol vliegtuiggeluid bij onze afweging over nieuwe (woningbouw-)ontwikkelingen;
- we hebben daarbij aandacht voor cumulatie met andere geluidbronnen;
- we hebben ook een eigen verantwoordelijkheid om te investeren in een gezonde leefomgeving.

**Wat betekent minder hinder voor iedereen?**

De slogan minder hinder voor iedereen hebben wij steeds gekoppeld aan de discussie over verdere groei van Schiphol. De minister sluit hier deels bij aan met haar voorstel voor een groeiverdienmodel. Al lijkt zij vast te houden aan een per saldo benadering. Dat lost het waterbedeffect niet op.

Het helpt hierbij scherp onderscheid te maken tussen geluidbelasting en hinder als twee wezenlijk verschillende thema's. Bij het uitgangspunt minder hinder voor iedereen gaat het om het terugdringen van de blootstelling aan geluid. Doel voor de BRS zijn krimpende contouren, of aantoonbare winst ten opzichte van objectief te meten indicatoren zoals piekbelasting of rustmomenten.

Natuurlijk zijn er maatregelen die voor grote groepen mensen een verbetering kunnen opleveren. Dat gaat nagenoeg altijd gepaard met mensen die er op achteruit gaan. Die mensen zijn nu niet beschermd. Normen voor de belasting op de gevel zijn nodig om de aanvaardbaarheid van die verslechtering af te wegen.

Het gaat hierbij dus vooral om het beschermingsniveau: waar wordt een burger/woning maximaal aan worden blootgesteld? Met minder hinder bedoelen we dus eigenlijk minder geluid.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Stichting Ondersteuning Omgevingsraad Schiphol (SOORS)
Polarisavenue 85b
2132 JH Hoofddorp

Cc:
Minister van Infrastructuur en Waterstaat
Vaste kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat
Regioforum Omgevingsraad Schiphol

**Bestuurlijke Regie Schiphol**

**Uw contactpersoon**

5.1.2e 5.1.2e

BEL/RO

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e @noord-holland.nl



**Verzenddatum**

07 juni 2021

**Kenmerk**

1648733/1648748

**Uw kenmerk**

**Betreft: Beëindiging ORS lidmaatschap**

Geacht bestuur,

De BRS heeft kennisgenomen van de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat aan de kamer en de brief van het betreffende ministerie aan de Omgevingsraad Schiphol over de uitwerking van het advies van Van Geel. Gelet op het commitment dat het Rijk van ons vraagt aan de huidige overlegstructuur, geven wij hierop graag een reactie.

Zoals Van Geel in zijn advies opmerkt functioneert de huidige ORS niet meer. Nieuwe structuren zijn nodig, om de maatschappelijke participatie en informatievoorziening te versterken en om invulling te geven aan de noodzakelijke interbestuurlijke afstemming. De BRS onderschrijft de urgentie die Van Geel in zijn advies schetst.

De BRS is verheugd dat de uitwerking van het advies van Van Geel blijkens deze brieven door de minister ter hand wordt genomen. Dit bevestigt dat we snel de transitie naar nieuwe overlegstructuren kunnen maken. Zowel in de bestuurlijke samenwerking als in het omgevingsmanagement (participatie en informatie). De BRS kan zich van harte vinden in het proces zoals het Rijk dat schetst en ziet voldoende kansen om gezamenlijk snel de noodzakelijke stappen hierin te zetten.

Inherent aan de transitie naar nieuwe overlegstructuren is ook de opgave om de huidige ORS te ontbinden. De BRS hecht er aan dat dit op zorgvuldige wijze gebeurt. Daarom bevestigen wij graag aan u dat wij, voor zover nodig, onze financiële verplichtingen voor dit jaar conform de begroting en jaarplan 2021 volledig zullen nakomen. Voor de uittreding van de bestuurlijke partijen uit de ORS hebben wij 1 januari 2022 als datum vastgesteld.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 5.1.2e

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

In de verwachting u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Namens alle leden van de BRS,

5.1.2e

Jeroen Olthof
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

*BRS: samenwerkingsverband van vier provincies en 56 gemeenten.

Leden van de Omgevingsraad Schiphol

| Uw ref. | Onze ref. | Datum |
|---|---|---|
| - | - | 1 juli 2021 |

Betreft: Continuïteit Stichting Ondersteuning Omgevingsraad Schiphol

Geachte leden van de Omgevingsraad Schiphol,

De Raad van Toezicht van de Stichting Ondersteuning Omgevingsraad Schiphol (SOORS) heeft kennis genomen van de brief d.d. 7 juni j.l. van de voorzitter van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS). In deze brief, gericht aan de SOORS, kondigt de BRS het uittreden van de bestuurlijke partijen uit de ORS per 1 januari 2022 aan.

De Raad van toezicht (RvT) van de SOORS heeft als formele taak conform de statuten (artikel 11) om "toezicht te houden op de organisatorische en financiële gang van zaken in de stichting". De RvT "rapporteert zijn bevindingen aan het bestuur en aan de Raad". De RvT heeft zich in zijn laatste vergadering d.d. 24 juni j.l. dan ook beraden op de consequenties van de genoemde brief en de positie van de Raad daarin. Over de bevindingen brengt de RvT met deze brief rapport uit aan de leden van de Raad.

De RvT heeft na gesprek met het bestuur moeten constateren dat:

- Met het uittreden van de regionale bestuurlijke partijen meer dan de helft van de financiering van de Stichting wegvalt (373.000 euro van de 682.000 euro op de begroting);
- Naast het uittreden van de bestuurlijke partijen ook de benoemingstermijn van de huidige voorzitter, na twee eerdere verlengingen, per 1 januari 2022 verloopt. En dat door het uittreden van de bestuurlijke partijen ook niet kan worden voorzien in een waarnemend voorzitterschap conform artikel 5 van de statuten;
- De zittingstermijn van de bewonersdelegatie reeds drie keer is verlengd, laatstelijk tot januari 2022, en het niet duidelijk is of een vierde verlenging met het uittreden van de bestuurders uit de Raad nog een keer kan plaatsvinden;
- Voor drie van de vier leden van de RvT verloopt de benoemingstermijn op 1 november 2021 waardoor dit orgaan per die datum niet langer bevoegd is indien niet in een (her)benoeming is voorzien en daarin door de kandidaten is bewilligd;
- Voor de aangegane financiële (langjarige) verplichtingen van de Stichting jegens derden rekening gehouden moet worden met een bedrag van ca. 350.000 euro, zoals eerder ook

met u gedeeld. En tevens met arbeidsrechtelijke verplichtingen jegens een werknemer die voor onbepaalde tijd in dienst is van de stichting;

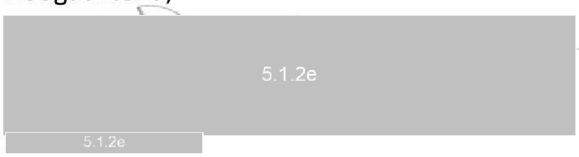
- De partijen genoemd in artikel 34 van het bestuursreglement van de ORS (BRS, sectorpartijen, ministerie IenW) met de ondertekening van dit reglement in 2015 de verplichting zijn aangegaan om "in geval van liquidatie (...) garant [te staan] voor de financiële afwikkeling van de Omgevingsraad Schiphol";
- Conform artikel 17 van de statuten het bestuur bevoegd is de stichting te ontbinden na voorafgaande advisering door de RvT en na voorafgaande goedkeuring door de Raad.

De RvT heeft ten aanzien hiervan overwogen dat:

- de organisatorische en financiële continuïteit van de stichting in het geding is;
- om de aangegane verplichtingen van de organisatie jegens derden naar behoren te kunnen waarborgen en afwikkelen er ruim voor het einde van het jaar duidelijkheid dient te zijn, omdat de afwikkeling daarvan vanaf dat moment vervolgens nog diverse maanden tijd en geld zal kosten;
- noch het bestuur noch de RvT van de stichting vanuit hun rol en positie bij machte zijn de noodzakelijke helderheid over de toekomst van het overleg in de regio en de organisatorische facilitering en financiering daarvan te scheppen en de aangegane verplichtingen jegens derden te borgen behoudens het statutair voorleggen van een voorstel tot ontbinding van de huidige stichting aan de partijen;
- alleen op een verantwoorde manier door leden van de RvT kan worden bewilligd in een door het bestuur aan de Raad voor te leggen voorstel tot herbenoeming indien helder is wat het doel van de stichting voor de komende periode is. Dit gegeven de statutaire taak van de RvT om zich te richten naar "de doelstelling van de stichting" (artikel 11).

De RvT heeft daarop vanuit zijn verantwoordelijkheid het bestuur van de stichting geadviseerd om een voorstel voor ontbinding van de stichting per 1 januari 2022 te gaan voorbereiden en dat voorstel conform artikel 17 van de statuten voor goedkeuring voor te leggen aan de eerstvolgende vergadering van het Regioforum d.d. 8 oktober 2021 met daarin expliciete aandacht voor de afwikkeling van de financiële en arbeidsrechtelijke verplichtingen. De RvT ziet alleen een grond voor afwijking van dit advies als er voor die datum een voorstel ligt, door partijen gedragen, waarvan een essentieel onderdeel is het voorzien in een facilitering en financiering van de bestaande stichting, rekening houdend met de eerder genoemde verplichtingen. De RvT ontvangt zo'n voorstel graag uiterlijk drie weken voor 8 oktober om zich te kunnen beraden of er daarmee voor de RvT voldoende grond is om invulling te kunnen blijven geven aan zijn verantwoordelijkheid.

Hoogachtend,




Voorzitter Raad van Toezicht SOORS

**Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) input verkiezingsprogramma – Leefomgeving Schiphol**

De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) is het samenwerkingsverband van 56 gemeenten en 4 provincies in de Schipholregio. Wij behartigen de belangen van de regio op gebied van luchtvaart in relatie tot de omgeving. In aanloop naar de Tweede Kamerverkiezingen vragen wij graag uw aandacht voor de **verbetering van de leefomgeving rondom Schiphol**.

Het huidige kabinet heeft eerste stappen gezet om eindelijk de basis op orde te brengen. De vergunningen voor Schiphol te actualiseren en de **balans** tussen de kwaliteit van de leefomgeving rondom Schiphol en het belang van een internationale luchthaven voor Nederland te herstellen. We willen af van anticiperend handhaven. In afwachting van een nieuw LVB heeft het kabinet een Experimenteerregeling opgesteld als eerste stap om de geluidshinder in de omgeving van Schiphol te reduceren. In het LVB wil het kabinet meer geluidsreductiemaatregelen vastleggen. Daarvoor wordt op dit moment de Europese Balanced Approach-procedure doorlopen. Het doel is om per november 2024 een kwantitatief geluidsdoel en maatregelen om dit geluidsdoel te behalen te introduceren. Daarmee wordt eindelijk gestart met de verbetering van de leefomgeving rondom Schiphol. Omwonenden wachten al jaren op aan hen beloofde bescherming tegen (geluids)hinder en juridische borging hiervan.

Is opgeschort dus zin verwijderen zou ik zegg
5 1 2e
03/13/2024 12:57

Wordt niet gehaald. Mijn suggestie: verande "z.s.m."?
5 1 2e
03/13/2024 12:59

De volgende stap in de bescherming van de leefomgeving rondom Schiphol is een **systeemwijziging**. In de afgelopen tien jaar zijn knelpunten in het huidige systeem in de verbetering van de leefomgeving rondom Schiphol in beeld gekomen. Daarnaast zijn er meer grote ruimtelijke opgaven in onze beperkte ruimte bij gekomen. Dat vraagt ook binnen de luchtvaart een actieve sturing op alle emissies. Niet alleen ten behoeve van het klimaat en natuur (EU Green Deal) maar ook voor een gezonde leefomgeving (Omgevingswet). Het huidige kabinet kondigde aan te werken richting een **nieuw stelsel** dat het **sturen op vermindering van omgevingseffecten** mogelijk maakt. Binnen het uitvoeringsprogramma Novex Schipholregio zijn meerdere projecten opgenomen waarbinnen we gezamenlijk werken aan het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio. We willen af van de status aparte van luchtvaart en voor deze sector dezelfde regels laten gelden als voor andere bronnen. Dat maakt het in de ruimtelijke ordening ook makkelijker om integrale afwegingen te maken zoals voorgeschreven in de Omgevingswet.
Om de impact van de luchtvaart op de leefomgeving te beperken vraagt de BRS om **heldere normen**. Eenduidige regels voor alle uitstoot die een impact heeft op de gezondheid, het milieu en het klimaat. Afspraken over geluidshinder maken daar een belangrijk onderdeel van uit. Het aangekondigde nieuwe systeem sluit aan bij belangrijke uitgangspunten van de BRS:

• Sturing op **minder luchtvaartemissies**, waarvan geluid een belangrijke is.

• Scheppen van **helderheid over welke mate van geluidbelasting en hinder voor individuele omwonenden acceptabel is**. Het daarbij **afstappen van de per saldo benadering**. En zorgen dat 'minder hinder voor iedereen' (in meer of mindere mate) het leidend sturingsprincipe wordt bij verdere ontwikkeling van de luchthaven.

• Zorg voor **meer rust in de nacht**, zonder verschuiving naar de randen van de nacht of de zwaarbelaste gebieden overdag nog meer te belasten

Om recht te doen aan de zorgen in de omgeving van Schiphol over gezondheid, milieu en klimaat vragen wij u in het verkiezingsprogramma aandacht te hebben voor bovenstaande punten. Hopelijk kunnen we de **verbetering van de leefomgeving van Schiphol** de komende kabinetsperiode samen **voortzetten**.

# Voortgang Uitvoeringsprogramma NOVEX Schipholregio

Bestuurlijke Regie Schiphol 9 juli 2025

# Constateringen in de uitvoering

- Uitvoeringsprogramma is een groslijst met acties.
- Niet altijd samenhangend of onder eigen aansturing.
- Samenwerking verloopt beter; korte lijnen tussen betrokken partners.
- Veel voortgang geboekt bij projecten/actielijnen.



# Afgeronde actielijnen

#4 & #5 Governancestructuur Schipholregio

#10 Isolatieprogramma (GIS-4)

#22 Opheffen ruimtereservering Kaagbaan

#32 Verkennen opbrengsten PAMV



# Gestaakte actielijnen

#25 Nationaal Programma Landelijk Gebied

#30 Experimenteerregeling (460.000 vluchten)






## Algemeen

#1 Verkenning 2050

- Rapport verwacht Q3 2025

#2 Integratieslag provinciale ruimtelijke voorstellen

- Voorontwerp Nota Ruimte gereed




## Verbeteren leefomgevingskwaliteit

#8 Nieuw stelsel vliegtuiggeluid

- Definitief beleidsontwerp verwacht in Q3

#9 Analyse emissies luchtvaart

- Rapport expertgroep opgeleverd
- Vervolgonderzoeken benodigd

#11 Verminderen grondgeluid

- Eindrapport RIVM verwacht in Q3

#13 Programma luchtruimherziening

- Schetsontwerp Luchtruimindeling gereed
- Startnotitie Hoger Naderen opgeleverd




## Ruimtelijke ontwikkeling

#14 Westeinderscheg
- Uitvoeringsprogramma vastgesteld

#15 Rijsenhout
- Gebiedsperspectief vastgesteld

#17 Kronenburg
- Opdracht ILT Vvgb

#18 Realisatie woondeals
- Locaties bij gemeenten verzameld
- Knelpunten in beeld gebracht in Q3

#20 Luchthavenindelingsbesluit (LIB)
- Besluit tot actualisatie genomen
- Werkgroep ingesteld en scope bepaald in Q3




## Samenhang bewaken

#31 Nieuw Luchthavenverkeerbesluit (LVB)

- Versneld LVB vastgesteld

#33 Faunabeheer

- Vogelaanvaringsconvenant ondertekend

# Conclusies

✅ Meerdere actielijnen succesvol afgerond.

📈 Goede voortgang op projecten in Q2 2025.

🤝 Samenwerking tussen partijen is versterkt.

📌 Aandacht voor borging en samenhang blijft nodig.

🔔 Actiever sturen en informeren over mijlpalen aanbevolen.





# Uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio

december 2023

# Inhoudsopgave


Inleiding 3

Governance 6

Acties NOVEX Schipholregio algemeen: governance en samenhang andere opgaven 7

Uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio: inhoud per thema 8

Acties verbeteren leefomgevingskwaliteit: de basis op orde brengen 10
Acties ruimtelijke ontwikkeling: vitaal maken beperkt en belast gebied 14
Acties: samenhang bewaken en vinger aan de pols houden 18




783808 0035

# Inleiding

Voor u ligt de Uitvoeringsagenda van het programma NOVEX Schipholregio. Deze Uitvoeringsagenda is de concretisering van de samenwerking tussen de regionale en nationale overheden in de Schipholregio. Het vormt daarmee de uitwerking van het Advies Van Geel.[1] Hierin wordt geadviseerd om toe te werken naar een nieuwe toekomstgerichte organisatie van het overleg met de omgeving voor de Schipholregio met twee aparte pijlers. Eén voor maatschappelijke participatie en één voor interbestuurlijke samenwerking. De interbestuurlijke en interdepartementale samenwerking, via het programma NOVEX Schipholregio, is erop gericht om een nieuwe balans te vinden tussen het belang van een internationale luchthaven voor Nederland en de kwaliteit van de leefomgeving rond de luchthaven Schiphol.

Rijk en regio zijn beiden verantwoordelijk voor diverse maatschappelijke opgaven die elkaar raken in de Schipholregio. Dat vraagt dat zij met elkaar de onderlinge samenhang tussen deze opgaven en de verantwoordelijkheden goed organiseren, afstemmen en waar nodig keuzes maken die op een specifieke locatie de voorkeur hebben. De luchtvaart heeft impact op de kwaliteit van de leefomgeving. Zo zorgt het voor beperkingen van mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen. Met ruimtelijke ontwikkeling kan invulling worden gegeven aan oplossingen voor maatschappelijke opgaven, zoals het verbeteren van lokale leefbaarheid, het faciliteren van woningbouw, werkgelegenheid, de energietransitie en nog meer.

Met de gebiedsaanpak binnen NOVEX Schipholregio willen Rijk en regio de balans versneld herstellen tussen de bijdrage van de luchtvaart aan welvaart en welzijn en de brede impact daarvan op de leefomgeving. Er is behoefte en noodzaak aan regie en een totaalaanpak van alle programma's en opgaven in de Schipholregio. Daarbij is afgesproken dat alle partijen zelf verantwoordelijk en bevoegd blijven voor het eigen aandeel hierin.

## Van Bestuursovereenkomst naar Uitvoeringsagenda

In oktober 2022 is de bestuursovereenkomst voor NOVEX Schipholregio ondertekend. In deze overeenkomst zijn acht hoofdopgaven gedefinieerd:

1. Samenhang en verbetering van de Leefomgevingskwaliteit
2. Ruimtelijke ontwikkeling, leefbaarheid en woningbouw
3. Toekomstbestendig landelijk gebied
4. Verduurzaming industrie
5. Versnellen en versterken elektriciteitsnet
6. Aanpak geluidbelasting
7. Aanpak luchtkwaliteit
8. Aanpassing ruimtelijke beperkingen vanwege luchtvaart

Vervolgens is in juni 2023 het Ontwikkelperspectief voor NOVEX Schipholregio opgeleverd. Daarin is per hoofdopgave een analyse gemaakt wat er al gebeurt en waar aanvullend op moet worden ingezet. Dit Ontwikkelperspectief bevat de uitgangspunten waarover Rijk en regio het eens zijn om samen uitwerking aan te geven. Het Ontwikkelperspectief vormt de bijdrage vanuit NOVEX Schipholregio aan de ruimtelijke voorstellen die door de betrokken provincies worden gemaakt in de Ruimtelijke Puzzel per provincie. Voor deze Ruimtelijke Puzzel gaan de provincies aan de slag om – met andere lokale overheden – de nationale opgaven en doelen ruimtelijk te vertalen, te combineren en in te passen in de provinciale plannen.

[1] Eindadvies Schiphol Vernieuwd Verbinden; verbindingsplan Schiphol en omgeving 2021-2025.



783808 0035

# Mark Harbers

## Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wil een nieuwe balans bereiken tussen de kwaliteit van de leefomgeving rondom Schiphol en het belang van een internationale luchthaven voor Nederland. De opgaven in de Schipholregio vragen dan ook om een goede samenwerking tussen het Rijk, de provincies en de betrokken gemeenten.

Door onze gezamenlijke inspanningen ligt er nu een integrale gebiedsaanpak die rekening houdt met zowel nationale als regionale en lokale opgaven. Deze Uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio bestaat uit 33 acties waarmee we werken aan een toekomst van de Schipholregio die perspectief biedt aan zowel de functie van Schiphol als internationale luchthaven als de leefbaarheid in de omgeving van de luchthaven.

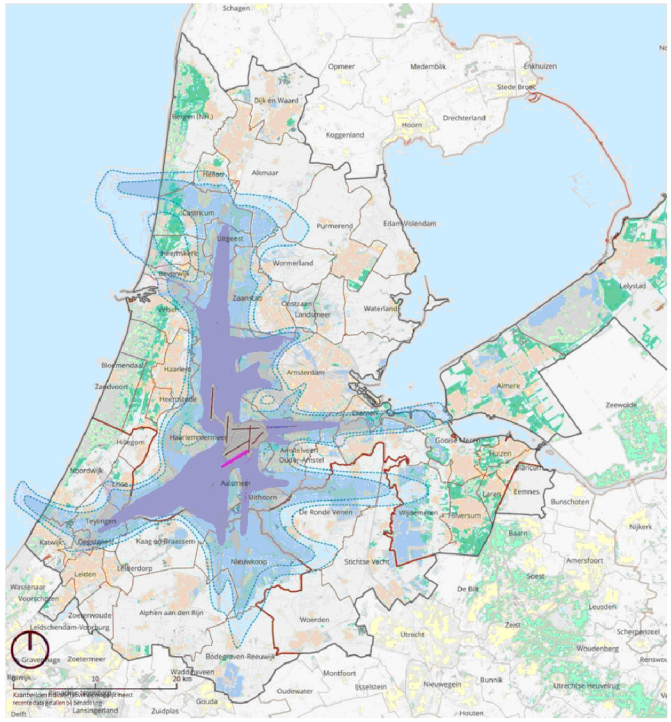
Eén van de 33 acties in deze uitvoeringsagenda is het invullen van norm-stelling voor de luchthaven Schiphol in het nieuwe nationale stelsel voor vliegtuiggeluid. Met een nieuw stelsel voor vliegtuiggeluid wordt in de toekomst niet langer gestuurd op aantallen vliegtuigbewegingen, maar op normen voor het geluid dat vliegtuigen veroorzaken. De geluidsnormering voor Schiphol moet door de jaren strenger worden, waardoor de geluids-belasting door de luchtvaart en daarmee ook de hinder, voortdurend zal afnemen. Ook wordt er via de NOVEX Schipholregio gewerkt aan andere initiatieven, zoals het verminderen van grondgeluidhinder en het doorontwikkelen van geluidadaptief bouwen, om de kwaliteit van de leefomgeving rond de luchthaven Schiphol te verbeteren.

Deze Uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio is een belangrijke stap vooruit. Rijk, provincies en gemeenten nemen samen concrete stappen om stapsgewijs de leefbaarheid in de Schipholregio te verbeteren.



Deze Uitvoeringsagenda is de vertaling van afspraken uit het Ontwikkelperspectief naar concrete verkenningen, acties en besluiten. Deze gaan de betrokken nationale en regionale overheden samen oppakken om een verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving tot stand te brengen. De looptijd van de acties verschilt. Sommige acties richten zich op de korte termijn en andere op een stapsgewijze verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving van de Schipholregio tot 2050. Daarbij wordt ook oog gehouden voor de (internationale) bereikbaarheid van Nederland via luchthaven Schiphol. De ambities en doelstellingen uit de 'EU Green Deal' (2019) en het onderliggende 'Zero pollution action plan' (2022) vanuit de Europese Commissie bieden belangrijke richtlijnen voor bescherming van Europese inwoners en ecosystemen tegen diverse soorten verontreiniging. Deze kaders geven ook richting voor de stapsgewijze verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving in de Schipholregio.

In de Uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio zijn de belangrijkste acties per thema in een tabel geplaatst. Zo is per actie aangegeven WAT de opgave en het doel is, HOE uitwerking van de actie plaatsvindt, en WIE voor de actie verantwoordelijk is (trekker) en welke andere overheden ook betrokken zijn. Tot slot wordt aangegeven wat de status van de actie is. Hierop wordt terugkerend gemonitord om de voortgang te bewaken. De aard van de acties vraagt op dit moment niet om een aparte investeringsagenda. Wel wordt per actie, en waar dat aan de orde is, in een plan van aanpak een financiële paragraaf opgenomen met afspraken over de financiering.




Schipholregio in kaart

Legenda

Luchthavenindelingbesluit Schiphol
- LIB 3_Beperkingengebied kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten
- LIB 4_Beperkingengebied geluidgevoelige gebouwen
- LIB 5_Afwegingsgebied geluid en externe veiligheid
- 45Lden_50Lk
- 48Lden_50Lk
- Parallel Kaagbaan (reservering)
- NOVEX-gebied Regio Schiphol

Bodemgebruik (BBG 2015, CBS)
- Bos
- Recreatiegebied
- Bebouwd gebied
- Water
- Glastuinbouw
- Bedrijventerrein

# Governance

Rijk en Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) werken gezamenlijk aan de uitvoering van deze agenda. De aansturing van het Programma NOVEX Schipholregio gebeurt via een programmateam en stuurgroep waarin de betrokken partijen deelnemen. Belangrijke keuzes en beslispunten legt het programmateam voor aan de stuurgroep. Een bestuurlijk besluit wordt vervolgens genomen door de partij die hiervoor verantwoordelijk is.

De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van veel opgaven in de Schipholregio ligt (deels) in andere gezamenlijke rijks-regioprogramma's. Dit zijn bijvoorbeeld de woondeals en andere NOVEX-programma's. In het Ontwikkelperspectief NOVEX Schipholregio is de samenhang hiervan in beeld gebracht. Hoewel de uitvoering van deze opgaven buiten de NOVEX Schipholregio valt, zijn in de Uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio wel acties opgenomen om de relatie met deze trajecten duidelijk te maken.

De uitgangspunten in het Ontwikkelperspectief NOVEX Schipholregio vormen een goede basis voor de ruimtelijke voorstellen van de vier provincies in de Schipholregio. Hiermee wordt er verbinding gelegd tussen opgaven die op de grond (landzijdig) en in de lucht (luchtzijdig) spelen. Alle ruimtelijke opgaven binnen NOVEX Schipholregio worden in de voorstellen van de vier provincies verder geïntegreerd en uitgewerkt. Ook de samenhang tussen deze trajecten en de eventuele keuzes die dat oplevert, is als aparte actie opgenomen.

Het Ontwikkelperspectief NOVEX Schipholregio richt zich in eerste instantie op de korte termijn. Eerst moet de basis op orde. Daarnaast ligt er nadrukkelijk ook een behoefte om verder vooruit te kijken. In lijn met de ruimtelijke voorstellen gaat de NOVEX Schipholregio een verkenning doen naar de toekomst van mobiliteit en de rol van luchtvaart daarbinnen. Dit geldt voor de periode tot 2050 en met mogelijk een doorkijk naar 2100. Dit levert vragen op zoals: hoe ziet het mobiliteitssysteem van de toekomst eruit? Welke rol speelt schone luchtvaart en Schiphol daarin? Welke ruimtelijke vragen levert dat op?

Na het uitvoeren van de verschillende acties wordt duidelijk welke ruimtelijke opgaven er zijn, welke ruimtelijke consequenties dat heeft en welke keuzes er (aanvullend) gemaakt moeten worden. Waar dit relevant is voor Schiphol en de luchtvaart, komt dit terug in NOVEX Schipholregio. Tot die tijd werken de betrokken ministeries en de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) in ieder geval samen aan de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving, het vitaal maken van door de luchtvaart zwaar belaste gebieden en het verbeteren van het ruimtelijk beleid in relatie tot luchtvaart.

## Verantwoordelijkheden

Alle betrokken partijen dragen een gedeelde verantwoordelijkheid om negatieve effecten te verminderen. Dit gebeurt op basis van het 'vervuiler-betaalt-principe'. Daarnaast moeten mensen die onevenredig benadeeld zijn of worden daarvoor compensatie ontvangen. Bij mensen, die daar recht op hebben, moeten isolatiemaatregelen worden getroffen.

- De luchtvaartsector richt zich op het stapsgewijs verminderen van de belasting op de omgeving met geluid en stoffen uitstoot. Dit in plaats van zich te richten op minder gehinderden.
- Provincies en gemeenten dragen zorg voor een verantwoorde, gezonde (woningbouw) ontwikkeling.
- Het Rijk zorgt voor normen en regels, gericht op bron en ontvanger, voor geluid en stoffen uitstoot door luchtvaart. Een nieuw stelsel voor geluid, gericht op individuele bescherming, is in ontwikkeling.

## Acties NOVEX Schipholregio algemeen: governance en samenhang andere opgaven

| NOVEX Schipholregio algemeen: governance en samenhang andere opgaven | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Actie** | **Uitvoeringsprogramma (WAT)** | **Toelichting op de actie** | **Trekker* en samenwerkingspartners (WIE)** | **Uitwerking van de actie (HOE)** |
| 1. | Verkenning 2050: toekomst van de luchtvaart en luchthaven Schiphol | Rijk en regio starten een verdiepende analyse van de toekomst van de luchtvaart en de (ruimtelijke) consequenties daarvan. We brengen veranderingen binnen de luchtvaart in kaart. Daarnaast ook de consequenties daarvan voor de luchthaven en haar omgeving. NOVEX Schipholregio start een gezamenlijk kennisnetwerk. | • Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK)*<br>• Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK)<br>• Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW)<br>• Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) | NOVEX Schipholregio start met opstellen van een plan van aanpak met daarin onderzoeksvragen. In het laatste kwartaal van 2023 selecteren we een bureau voor het uitvoeren van de verkenning. Naar verwachting leveren we voor de zomer van 2024 het rapport op, waarna de uitvoering start na de zomer. |
| 2. | Integratieslag met ruimtelijke puzzels naar provinciale ruimtelijke voorstellen | Het Ontwikkelperspectief NOVEX Schipholregio met besluiten en uitgangspunten vormt de bijdrage aan de ruimtelijke puzzels die door de provincies worden gemaakt. Vanuit NOVEX Schipholregio wordt aan deze integratieslag een actieve bijdrage geleverd. | • BRS*<br>• Ministerie van IenW<br>• Ministerie van BZK | De planning volgt de programmering van de ruimtelijke puzzels. |
| 3. | Borgen samenhang met andere nationale opgaven (buiten NOVEX Schipholregio) | In NOVEX Schipholregio borgen we de samenhang tussen de verschillende maatschappelijke opgaven, ook in relatie tot de opgaven uit andere programma's. Denk hierbij aan programma's zoals het Nationaal Milieuprogramma (NMP), Woondeals, provinciale programma's landelijk gebied (PPLG), invoering Omgevingswet en meer. Vanuit de stuurgroep NOVEX Schipholregio houden we grip op de agendering en bespreking van de samenhang tussen deze opgaven. | • Ministerie van IenW*<br>• BRS*<br>• Ministerie van BZK | NOVEX Schipholregio organiseert een afstemmingsoverleg met andere NOVEX-gebieden en neemt deel aan overleggen over de provinciale puzzels. |
| 4. | Governancestructuur Schipholregio (bestuurlijk) | NOVEX Schipholregio maakt afspraken over de voortzetting van de samenwerking tussen Rijk en regio en kijkt naar wanneer en op welke wijze de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) betrokken wordt bij de uitwerking van plannen. Het gaat hierbij ook om de rolverdeling en verantwoordelijkheid tussen de maatschappelijke en interbestuurlijke (NOVEX) pijler van het advies van Van Geel (Schiphol Vernieuwend Verbinden, 2020). | • Ministerie van IenW*<br>• BRS* | De Uitvoeringsagenda is de (schriftelijke) vaststelling van de bestuurlijke component uit het advies Van Geel. NOVEX Schipholregio borgt de afspraken via een programmateam (maandelijks) en de stuurgroep (elk kwartaal). Besluitvorming is voorzien via de bestuurlijke lijn (minister/gedeputeerde/wethouder). In het programmateam wordt proactief gemonitord op de voortgang van de acties. |
| 5. | Governancestructuur Schipholregio (maatschappelijk) | NOVEX Schipholregio maakt afspraken met de MRS over de betrokkenheid van de MRS bij de acties uit de Uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio. Belangrijk daarbij is dat NOVEX Schipholregio alle partijen tijdig en op een prettige en effectieve wijze betrekt. Dat doet het betreffende bevoegde gezag, vaak de trekker van de actie, via haar eigen structuren. | • Ministerie van IenW*<br>• BRS | Na vaststelling van de Uitvoeringsagenda wordt de MRS hierover door de NOVEX Schipholregio geïnformeerd. Op de trajecten en acties uit de hoofdopgaven werkt het betreffende bevoegde gezag een participatietraject uit. |



783808 0035

# Uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio: inhoud per thema

In de Uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio is onderscheid gemaakt in de volgende opgaven:

- algemene opgaven
- opgaven die de kwaliteit van de leefomgeving verbeteren
- opgaven die de inpassing van de verschillende ruimtelijke functies ondersteunen

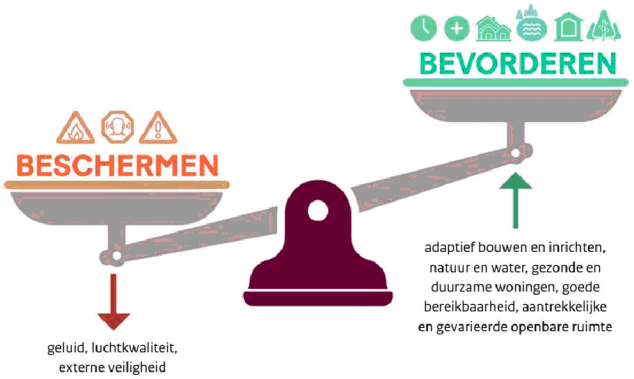
De inhoud van de acties om deze opgaven aan te pakken verschilt van het uitvoeren van verkenningen of beleidstrajecten tot (het onderzoeken van) aanpassing van huidige wet- en regelgeving. Bij de uitwerking van de acties in de Uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio worden ook belanghebbenden betrokken bij de totstandkoming. Voor acties die vragen om belangrijke keuzes en besluiten voor de omgeving, zoals bijvoorbeeld het realiseren van een nieuw Luchthavenverkeersbesluit (LVB), wordt door de verantwoordelijke partij een participatietraject uitgewerkt.

## Gezonde leefomgeving

Om een gezonde(re) leefomgeving in de Schipholregio te realiseren, wordt hier op twee manieren aan gewerkt: beschermen en bevorderen.

Bij gezondheidsbescherming, het beperken van gezondheidsschade voor mensen, gaat het om het verminderen van geluid door de luchtvaart, het verbeteren van de luchtkwaliteit en het vergroten van de externe veiligheid. Bij bevorderen gaat het om het ontwikkelen van een leefomgeving die uitnodigt tot gezond gedrag en het maken van gezonde keuzes. Hierbij moet gedacht worden aan maatregelen als geluidadaptief bouwen, de inrichting van de leefomgeving, goede bereikbaarheid en een gevarieerde openbare ruimte. Met deze benaderingswijze sluit de Uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio beter aan bij de insteek van de Omgevingswet en het idee om preventie een grotere rol te laten innemen bij het werken aan de gezondheid.

Binnen NOVEX Schipholregio wordt ook op deze manier het begrip 'leefomgevingskwaliteit' geduid. Hierbij ligt de focus op een omgeving die mensen beschermt tegen ongezonde invloeden als hoge geluidbelasting en luchtverontreiniging. Daarnaast zet het in op een omgeving, waarin aandacht en ruimte is voor gezondheidsbevorderende elementen als natuur, water, speelplekken, goed onderhouden fiets- en wandelpaden en meer.



## Verminderen van geluidbelasting

Gezondheidsschade kan ontstaan door zowel geluidbelasting als geluidhinder. De Lden is de internationaal aanvaarde manier (modelberekening) om de gemiddelde geluidbelasting weer te geven. In NOVEX Schipholregio is en wordt daarom de Lden gebruikt voor diverse analyses. Binnen die systematiek zijn er twee grote factoren die bepalend zijn als basis voor ruimtelijk beleid. Dit is het aantal vluchten en de totale geluidbelasting. In het nieuwe (geluids)stelsel wat in ontwikkeling is wordt naast de jaargemiddelde belasting ook gekeken naar aanvullende criteria die nog beter recht doen aan de daadwerkelijke situatie op een locatie. De totale geluidbelasting zal stapsgewijs verminderd worden. Daarvoor zijn door Rijk en regio enkele programma's opgezet die werken aan het berekenen en meten van vliegtuiggeluid, het beperken van de geluidbelasting en het verminderen van de ervaren geluidhinder. Daarnaast hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over samenwerking binnen lopende programma's.

## Verbeteren van luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit in de Schipholregio zal stap voor stap verbeterd worden. De ambitie hierbij is om toe te werken naar een verwaarloosbaar gezondheidseffect. Het uitgangspunt is dat het verminderen van uitstoot van alle bronnen daaraan bijdraagt. Dit gebeurt door aan te sluiten bij en te werken aan:

- Schone Lucht Akkoord (SLA)
- Reductie luchtvaartemissies
- Programma Verduurzaming Industrie

## Woningbehoefte en de leefomgeving

Ondanks de huidige ruimtelijke beperkingen door de luchtvaart zijn er in de Schipholregio voldoende locaties om in de woningbehoefte op korte termijn te voorzien. Vanuit de Wet luchtvaart is er op dit moment geen obstakel voor gebalanceerde woningbouw in de regio. Met inwerkingtreding van de Omgevingswet per 2024 hebben de dan aangescherpte regels voor cumulatie van bronnen (geluid, lucht) mogelijk wel een bemoeilijkend effect op ruimtelijke ontwikkelingen. Binnen de ruimtelijke regels in het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) gaat de opgave niet zo zeer om het inzetten op woningbouwproductie, maar om een bijdrage aan het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving.

## Systematiek van ruimtelijke contouren

Het maken van ruimtelijke contouren vindt plaats door een wettelijke verplichting in de Wet Luchtvaart. Deze regels worden vastgesteld ter bescherming van de gezondheid en (externe) veiligheid. Ook buiten deze ruimtelijke contouren is er sprake van hinder en leidt dat op enkele locaties tot een onwenselijke situatie. Op korte termijn wordt het LIB geactualiseerd op basis van externe veiligheid, vliegveiligheid, toetsvlakken en obstakelvlakken. Hiermee wordt het LIB terug in lijn gebracht met het huidige beleid en het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel (NHHS). Daarnaast bekijken partijen ook hoe in de toekomst het LIB kan aansluiten op de Omgevingswet, met heldere regels voor gezondheid en flexibiliteit om knelpunten over leefbaarheid in de beperkingsgebieden aan te kunnen pakken.

## Schrappen ruimtereservering parallelle Kaagbaan

Binnen NOVEX Schipholregio is afgesproken om de ruimtereservering voor een parallelle Kaagbaan te schrappen. Dit voorgenomen besluit is genomen op basis van een afweging tussen leefbaarheid en onzekerheid ('schaduwwerking') voor de leefomgeving en de mogelijk zeer beperkte bijdrage aan bereikbaarheid en vliegveiligheid. De uitvoering van het besluit voor het schrappen van de ruimtereservering voor een parallelle Kaagbaan is in voorbereiding.



783808 0035

## Acties verbeteren leefomgevingskwaliteit: de basis op orde brengen

| ACTIES UIT HOOFDOPGAVEN<br>Verbeteren leefomgevingskwaliteit (hoofdopgaven 1, 6 en 7) | | 2030 de basis op orde brengen | | |
|---|---|---|---|---|
| **Actie** | **Uitvoeringsprogramma (WAT)** | **Toelichting op de actie** | **Trekker* en samenwerkingspartners (WIE)** | **Uitwerking van de actie (HOE)** |
| 6. | Verkenning heldere normen voor luchtvaart (met oog op gezondheid).<br>En het uitwerken van een transitiepad naar verwaarloosbare gezondheidseffecten | Een gezamenlijk uitgangspunt binnen NOVEX Schipholregio is het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij hoort het uitwerken van heldere normen voor kwalitatieve sturing op een gezonde, schone en veilige leefomgeving. Het komen tot heldere normen en regels voor luchtvaart is verspreid over meerdere programma's. Aanvullend op normering voor luchtvaart kunnen ook contouren zijn voor de ruimtelijke beperkingengebieden. Naast bronmaatregelen is er aandacht voor een kwaliteitsimpuls in de leefomgeving met gezondheidsbevorderende elementen. Voor gezondheidsbevorderende elementen is toewerken naar verwaarloosbare gezondheidseffecten (zero emissions) het uitgangspunt. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen concrete tussendoelen voor korte en middellange termijn en ambitieuze streefbeelden voor langere termijn. | • Ministerie van IenW*<br>• BRS<br>• Ministerie van BZK | Vanuit de interbestuurlijke samenwerking wordt de BRS actief betrokken bij het Nationaal Milieuplan (NMP). In het najaar van 2023 maken partijen praktische werkafspraken. De uitvoering volgt eind 2023 met doorloop in 2024. |
| 7. | Voorbereiden beleid voor de aandachtsgebieden | Vanuit NOVEX Schipholregio werken we aan het vereenvoudigen van de ruimtelijke contouren: sloopzone, beperkingengebied en aandachtsgebied. Daarbij werken we beleid uit voor het aandachtsgebied binnen de extra contour en bekijken we de impact van meerdere bronnen (integraliteit). Via de toepassing van het mengpaneel uit de Omgevingswet is er een instrument bij het maken van integrale afwegingen bij de ruimtelijke inpassing. Als input voeren we gesprekken met programma gezonde leefomgeving en partners als GGD en RIVM op het gebied van gezonde leefomgeving en de invulling hieraan. | • Ministerie van IenW*<br>• BRS<br>• Ministerie van BZK | Vanuit de interbestuurlijke samenwerking wordt de BRS actief betrokken bij het uitwerken van de aanpak voor de leefomgevingskwaliteit in de aandachtsgebieden. Daarbij sluit NOVEX Schipholregio aan op de aanpak van de GGD en RIVM voor een gezonde leefomgeving. Ook de ontwikkelingen rondom het onderwerp cumulatie spelen een rol. Een eerste overzicht is gereed in het eerste kwartaal van 2024. |
| 8. | Programma systeemconcept geluid en normstelling | NOVEX Schipholregio zet in op het niet meer sturen op het aantal vliegtuigbewegingen, maar het sturen op milieunormen om een afname van gezondheidseffecten te realiseren. Daarmee stuurt het ministerie van IenW op een gezonde (stiller en schoner) en veilige leefomgeving. Slaapverstoring is hierbij een specifiek aandachtspunt. Het ministerie ontwikkelt hiervoor een nieuw geluidsstelsel dat moet worden ingevuld met normering voor Schiphol. | • Ministerie van IenW*<br>• BRS | Via NOVEX Schipholregio betrekt het ministerie de BRS en haar expertgroepen bij het uitdenken van de geluidnormering van Schiphol binnen het nieuwe geluidstelsel. Daarbij ook aandacht voor onder meer doelstellingen, tijdslijn, kader, (mogelijke) succesfactoren en het creëren van draagvlak bij bewoners. |

| ACTIES UIT HOOFDOPGAVEN<br>Verbeteren leefomgevingskwaliteit (hoofdopgaven 1, 6 en 7) | | 2030 de basis op orde brengen | | |
|---|---|---|---|---|
| **Actie** | **Uitvoeringsprogramma (WAT)** | **Toelichting op de actie** | **Trekker* en samenwerkingspartners (WIE)** | **Uitwerking van de actie (HOE)** |
| 9. | Analyse emissies luchtvaart | NOVEX Schipholregio werkt aan het stapsgewijs verbeteren van de luchtkwaliteit. Hierbij sluiten we aan bij de doelen uit het Schone Lucht Akkoord (SLA). De sturing hierop vindt plaats vanuit verschillende bronnen en programma's naast luchtvaart, zoals industrie en mobiliteitsector. De intentie is om alle gemeenten in de Schipholregio aan te laten sluiten bij de doelen van het SLA. Vanuit het SLA wordt, los van de bronnen, de luchtkwaliteit gemonitord. | • Ministerie van IenW*<br>• BRS | NOVEX Schipholregio maakt inzichtelijk welke gemeenten wel en niet zijn aangesloten bij het SLA. We onderzoeken waarom gemeenten niet deelnemen en stimuleren deze gemeenten om alsnog deel te nemen. Als tweede stap vergelijken we de emissie-doelen SLA en luchtvaart en kijkt of en zo ja, welke aanpassing gewenst is en haalbaar. Ook kijken we naar de lopende acties voor compliance met Europese regelgeving, zoals: consequenties van eventuele opname van luchtvaart in het SLA in kaart brengen; onderzoek naar de bijdrage van alle bronnen (wegverkeer, luchtvaart, industrie, landbouw, huishoudens) aan de 'deken' of 'achtergrondconcen-tratie' van luchtverontreiniging en onderzoek naar de impact van de deken op de luchtkwaliteit in de Schipholregio. |
| 10. | Isolatieprogramma (GIS-4) | Woningen met een hoge geluidsbelasting in de nabijheid van luchthaven Schiphol kunnen met het aanvullende isolatie-programma (GIS4) worden voorzien van geluidwerende voorzieningen. Het gaat hierbij om de woningen binnen de zogeheten 60dB Lden contour. Geluidwerende voorzieningen dragen bij aan de vermindering van het geluid binnenshuis en daarmee aan de verbetering van de leefomgeving van inwoners in de Schipholregio. | • Ministerie van IenW*<br>• BRS | De regeling Gevelisolatie 2023 is in het derde kwartaal van 2023 gepubliceerd. Rijkswaterstaat voert de regeling uit. NOVEX Schipholregio legt voor toekom-stige ontwikkelingen de link met het programma systeemconcept geluid van het ministerie van IenW. |
| 11. | Verminderen van grondgeluidhinder | NOVEX Schipholregio zet in op de toepassing van maatregelen om grondgeluid en de hinder daarvan te verminderen. | • Ministerie van IenW*<br>• BRS | Het ministerie van IenW heeft het RIVM gevraagd om als vervolgonderzoek te inventariseren of er Laag Frequent Geluid (LFG) klachten zijn rond Schiphol. Het RIVM onderzoekt ook of er relaties zijn met bepaalde bronnen, zodat men gerichte maatregelen kan nemen. Dit onderzoek start in het laatste kwartaal van 2023 en loopt door tot eind 2024. Ook Schiphol Group is in het kader van het Minder Hinder Programma bezig met LFG en het tegengaan van grondgeluid. |



783808 0035

| ACTIES UIT HOOFDOPGAVEN<br>Verbeteren leefomgevingskwaliteit (hoofdopgaven 1, 6 en 7) | | 2030 de basis op orde brengen | | |
|---|---|---|---|---|
| **Actie** | **Uitvoeringsprogramma (WAT)** | **Toelichting op de actie** | **Trekker* en samenwerkingspartners (WIE)** | **Uitwerking van de actie (HOE)** |
| 12. | Opzetten financierings-constructies voor realisatie gezamenlijke (Rijk-regio) doelstellingen | NOVEX Schipholregio zet een financieringsconstructie op voor individuele maatregelen, isolatie en uitkoop. Ook wordt er gebiedsgerichte financiering gekoppeld aan het programma Westeinderscheg. De regio zal rechtstreekse investeringen doen via de structuurversterking Westeinderscheg, financiering vanuit Nationale Programma's. Het Rijk ondersteunt maatregelen en activiteiten met incidentele bijdragen. | • Ministerie van IenW*<br>• BRS<br>• Ministerie van BZK<br>• Ministerie van EZK<br>• Ministerie van LNV | Er wordt in de bestuurlijke overleggen tussen Rijk en regio gekeken naar samenhang tussen de inzet van incidentele Rijksbijdragen, inzet van gelden uit Nationale Programma's en incidentele bijdragen uit regionale middelen. |
| 13. | Programma Luchtruimherziening | Het programma Luchtruimherziening heeft als doelen om het gebruik van het Nederlandse luchtruim efficiënter in te richten, te verduurzamen en om te zorgen voor passende militaire oefenruimte, onder andere voor het nieuwe gevechtsvliegtuig van Defensie, de F-35. Hiermee wordt de hinder per vliegtuig-beweging op de leefomgeving beperkt en de waarborging van de grondwettelijke taak op het gebied van de nationale veiligheid versterkt. Met deze doelstellingen geeft het programma ook invulling aan de doelstelling van Single European Sky om omvliegen en vertragingen per saldo te verminderen. Door de nieuwe indeling van het luchtruim en andere wijze van afhandelen wordt het mogelijk om dichterbij de luchthavens de geluidshinder te beperken en beter te voorspellen door langer, hoger te vliegen op vaste naderingsroutes. Dit betreft het gebied tussen 15 en 60 kilometer van de banen. | • Ministerie van IenW*<br>• BRS<br>• Ministerie van BZK | Het programma Luchtruimherziening wordt uitgevoerd in een samenwerkingsverband tussen de ministeries van IenW en Defensie en de luchtverkeersleiding-organisaties LVNL, CLSK en MUAC. Het programma betrekt gemeenten in de Schipholregio via de BRS. Samen maken zij werkafspraken over de betrokken-heid van de BRS bij de uitwerking van het ontwerp voor het gebruik van het luchtruim. Er komt helderheid over de al vastgestelde uitgangspunten en de nog flexibele . |



783808 0035

# Esther Rommel

## Gedeputeerde provincie Noord-Holland, voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

Een evenwichtige balans tussen een gezonde leefomgeving en internationale verbondenheid. Een opgave waaraan gemeenten en provincies binnen de Bestuurlijke Regie Schiphol intensief samenwerken met het Rijk. Eenieder vanuit de eigen bevoegdheid en verantwoordelijkheid. Met de oplevering van deze Uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio zetten we een grote, gezamenlijke stap. Onze inspanningen krijgen komende jaren vorm via 33 actielijnen die we met deze uitvoeringsagenda presenteren.

Onze Rijk-regio-aanpak is een krachtig voorbeeld van samenwerking waarbij de complexe integrale opgaven in de Schipholregio centraal staan. Waar verschillende maatschappelijke belangen en opgaven samenkomen en op elkaar inwerken vraagt dat een gezamenlijke afweging om op verschillende dossiers voortgang te realiseren.

Via deze Uitvoeringsagenda concretiseren wij onze Rijk-regio-aanpak en richten we ons op een evenwichtige groei van de regio, zodat het voor iedereen fijn is om hier te wonen en te werken. We zoeken uitdrukkelijk naar verbeteringen en maatregelen die zowel goed zijn voor de economie als voor de mensen die hier wonen. Door goed samen te werken, leggen we een sterke basis voor een betere toekomst.





783808 0035

## Acties ruimtelijke ontwikkeling: vitaal maken beperkt en belast gebied

| Ruimtelijke ontwikkeling (hoofdopgaven 2 en 8) | | Vitaal maken beperkt en belast gebied | | |
|---|---|---|---|---|
| **Actie** | **Uitvoeringsprogramma (WAT)** | **Toelichting op de actie** | **Trekker* en samenwerkingspartners (WIE)** | **Uitwerking van de actie (HOE)** |
| 14. | Westeinderscheg | Het programma Westeinderscheg van de provincie Noord-Holland verbetert de lokale leefbaarheid via integrale structuurversterking in beperkt en belast gebied. De gebiedsuitwerking van onder andere deelgebieden Rijsenhout, Stommeer en Kronenburg krijgen hier als aparte trajecten uitwerking in. | • Provincie Noord-Holland (PNH)*<br>• Ministerie van BZK<br>• BRS | De Provincie Noord-Holland stelt het Uitvoeringsprogramma Westeinderscheg medio 2024 bestuurlijk vast. De eerste projecten zijn reeds gesubsidieerd (peilmoment zomer 2023). |
| 15. | Rijsenhout | Voor het gebied Rijsenhout (gemeente Haarlemmermeer) wordt gewerkt aan een oplossing om de leefbaarheid te vergroten. Er wordt een integrale gebiedsuitwerking met een eindbeeld opgesteld. Daarbij is afgesproken om met een versnelling in het programma Westeinderscheg te werken aan de leefomgevingskwaliteit in Rijsenhout, met aandacht voor verrommeld glas (jargon voor oude glastuinbouwkassen), maximaal 400 woningen in combinatie met een living lab voor geluidadaptief bouwen. | • Gemeente Haarlemmermeer*<br>• PNH<br>• Ministerie van IenW<br>• Ministerie van BZK | De gemeente Haarlemmermeer werkt aan een startnotitie over gebiedsontwikkeling in Rijsenhout die bijdraagt aan het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. De integrale gebiedsuitwerking omvat in ieder geval een groenblauw raamwerk (uit programma Westeinderscheg, najaar 2023) en een geactualiseerd juridisch kader (2024). Onderdeel van de integrale gebiedsuitwerking is ook het zoeken van een voorkeurslocatie voor een living lab geluidsadaptief bouwen in Rijsenhout. |
| 16. | Stommeer | Voor het gebied Stommeer (gemeente Aalsmeer) wordt gewerkt aan een oplossing om de leefbaarheid te vergroten. De gemeente Aalsmeer werkt aan het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit: vergroening, verduurzaming en hertructurering. De vergroening vindt plaats door de koppeling met structuur Westeinderscheg. De verduurzaming via het verzoek aan het Rijk tot stroomlijnen van de rijksprogramma's voor warmte- en geluidsisolatie. De herstructurering door optimalisering binnen de bestaande wijk. | • Ministerie van BZK*<br>• Ministerie van IenW<br>• Gemeente Aalsmeer | Er volgt een uitwerking van het door de Stuurgroep NOVEX Schiphol overgenomen advies van Hans van der Vlist (2023). Dit bestaat uit het op elkaar afstemmen van isolatiemaatregelen voor geluid en warmte. Dit is voorzien in het laatste kwartaal van 2023. |
| 17. | Kronenburg | Voor het gebied Kronenburg (gemeente Amstelveen) wordt gewerkt aan een interbestuurlijk acceptabele oplossing om de leefbaarheid te vergroten. | • Ministerie van BZK*<br>• Ministerie van IenW<br>• Gemeente Amstelveen | De ministeries van BZK en IenW hebben een gezamenlijke brief aan Amstelveen gestuurd met de uitkomsten van het Bewindspersonenoverleg (BWO) over Kronenburg en nodigen de gemeente uit tot een bestuurlijk overleg. Er wordt, indien gewenst door de gemeente Amstelveen, een bestuurlijk overleg gepland. |



783808 0035

| Ruimtelijke ontwikkeling (hoofdopgaven 2 en 8) | | Vitaal maken beperkt en belast gebied | | |
|---|---|---|---|---|
| **Actie** | **Uitvoeringsprogramma (WAT)** | **Toelichting op de actie** | **Trekker* en samenwerkingspartners (WIE)** | **Uitwerking van de actie (HOE)** |
| 18. | Realisatie woondeals | De samenhang tussen de opgaven die een relatie hebben met de woondeals wordt geborgd en integraal benaderd. Aanvullend worden er regionale versnellingstafels opgezet waar concrete projecten en knelpunten besproken worden. | • BRS*<br>• Ministerie van BZK | De programmering volgt de realisatie van de woondeals. Twee keer per jaar is een Bestuurlijk Overleg Woondeal per woondealregio. |
| 19. | Doorontwikkeling geluidadaptief bouwen | Eén van de manieren om de leefomgeving te verbeteren en hinder te verminderen, is door innovatief te bouwen. Met adaptieve maatregelen bij gebiedsinrichting, bouwontwerpen en materiaalgebruik kunnen effecten van geluid worden gemitigeerd. In NOVEX Schipholregio is de uitwerking opgenomen van de volgende fase van het onderzoeksprogramma geluidadaptief bouwen met onder andere living labs in concrete bouwprojecten, actualisatie van de handreiking en kennisontsluiting. De toepassing hiervan is zowel binnen als buiten de beperkingengebieden van het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) en er wordt aansluiting gezocht met het Programma Gezonde Leefomgeving. | • Ministerie van IenW*<br>• Ministerie van BZK*<br>• BRS* | De betrokken partijen werken aan een memo met beleidsambities als basis voor een onderzoeksagenda en living labs. De oplevering van de onderzoeksagenda als basis voor living labs/onderzoeksprogramma volgt in het laatste kwartaal van 2023. Begin 2024 volgt een uitwerking living lab in (voorkeurslocatie) Rijsenhout in een plan van aanpak voor het ontwerp, de bouw en het onderhoud van het living lab. Ook werken partijen aan een plan voor organisatiestructuur en benodigde middelen voor uitvoering van het onderzoeksprogramma. Daarnaast vinden er in het tweede kwartaal van 2024 inventarisaties plaats naar locaties voor living labs binnen de Schipholregio met een kaart en rangschikking van locaties op basis van zogenoemde SWOT-analyses. |
| 20. | Actualisatie Luchthavenindelingsbesluit (LIB) | De ruimtelijke beperkingen, met het oog op gezondheid en veiligheid, zijn niet meer in lijn met de huidige vliegoperatie op luchthaven Schiphol. Dit vraagt een aanpassing van de contouren van het LIB. Het betreft hier een actualisatie en een technische aanpassing. Door het LIB te wijzigen en daarmee het ruimtelijk beleid te actualiseren sluiten beperkingen op de grond beter aan op activiteiten in de lucht. De aanpassing gaat zowel over de geluidscontouren, als contouren op gebied van externe veiligheid. | • Ministerie van IenW*<br>• BRS<br>• Ministerie van BZK | De ministerraad bekrachtigt het besluit over de ontwerpwijziging van het LIB. Vervolgens volgen in 2024 zienswijzen en voorhang. Inwerkingtreding van de wijziging van het LIB kan vervolgens worden vastgelegd in wetgeving, nu verwacht voor 1 januari 2025. |
| 21. | Aanpassing LIB drie zones voor ruimtelijk beleid | Rijk en regio werken samen aan het wijzigen van het LIB zodat deze aansluit op de Omgevingswet. Daarbij komen heldere regels voor gezondheid met ook flexibiliteit om knelpunten over leefbaarheid in de beperkingsgebieden aan te kunnen pakken. | • Ministerie van IenW*<br>• BRS<br>• Ministerie van BZK | In 2024 start een inventarisatie van de opgave en wordt een plan van aanpak opgesteld. De uitvoering van het plan van aanpak volgt van 2024 tot 2027. |
| 22. | Opheffen ruimtereservering nieuwe start-/landingsbaan (parallelle Kaagbaan) | De minister schrapt de reservering op een stuk grond voor de aanleg van de zogeheten 'parallelle Kaagbaan'. Door het opheffen van de reservering voor de parallelle Kaagbaan ontstaat er ruimte voor gebiedsontwikkeling in Rijsenhout. | • Ministerie van IenW*<br>• BRS<br>• Ministerie van BZK | Voor het opheffen van de reservering is een wijziging van het Besluit Kwaliteit Leefomgeving noodzakelijk. De voorbereiding hiervoor is gestart. De inwerkingtreding is voorzien voor medio 2024. |



783808 0035

| Ruimtelijke ontwikkeling (hoofdopgaven 2 en 8) | | Vitaal maken beperkt en belast gebied | | |
|---|---|---|---|---|
| **Actie** | **Uitvoeringsprogramma (WAT)** | **Toelichting op de actie** | **Trekker* en samenwerkingspartners (WIE)** | **Uitwerking van de actie (HOE)** |
| 23. | Herziening obstakelbeleid | Het ministerie actualiseert voor heel Nederland de beleids-gebieden voor vliegveiligheid, toetsvlakken en obstakelvlakken. Dit volgt op basis van de ICAO (International Civil Aviation Organization) Annex in een landelijk traject. | • Ministerie van IenW*<br>• BRS<br>• Ministerie van Defensie<br>• Ministerie van BZK | Het ministerie van IenW en het ministerie van Defensie starten een traject om gezamenlijk inhoudelijk nieuw beleid te ontwikkelen. Partijen beogen om medio 2024 gereed te zijn, waarna zij de juridische implementatie starten. |



783808 0035

# Jurgen Nobel

## Wethouder gemeente Haarlemmermeer, vice-voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

Binnen de Schipholregio werken we aan een nieuwe balans tussen enerzijds internationale verbondenheid en anderzijds de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbinnen staan gemeenten voor uitdagende vraagstukken. Bijvoorbeeld waar het gaat om de toenemende behoefte aan woningen in een gebied dat al onder aanzienlijke druk staat vanwege de nabijheid van onder meer de luchthaven en industrie. Een doordachte ruimtelijke ontwikkeling hierin is cruciaal. Maar ook een ruimtelijke ontwikkeling die rekening houdt met ontwikkelingen op zowel land als in de lucht.

Via onze interbestuurlijke samenwerking tussen het Rijk, provincies en gemeenten in de Schipholregio geven we aandacht aan het beschermen en bevorderen van de kwaliteit van onze leefomgeving. Daarin is veel aandacht voor hinderbeperkende maatregelen, maar we kijken ook naar kansen die innovatieve oplossingen ons kunnen bieden om door de luchtvaart zwaar belaste gebieden te vitaliseren. Via ons fieldlab geluidsadaptief bouwen in Haarlemmermeer richten we ons op het testen van bouwtechnieken die niet alleen voldoen aan de behoefte aan huisvesting, maar ook rekening houden met de specifieke eisen die worden gesteld aan bouwen in een omgeving met een luchthaven.

Deze uitdagingen, maar zeker ook deze (innovatieve) kansen benadrukken de noodzaak van een constructieve samenwerking tussen gemeenten, provincies en het Rijk, vooral in het kader van de complexe interactie tussen ruimtelijke ordening en de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol. Samenwerking is van essentieel belang om evenwicht te vinden tussen economische ontwikkeling, leefbaarheid en de belangen van de inwoners. Samen dragen we bij aan het minimaliseren van de impact van geluidsoverlast op de leefomgeving, zodat onze inwoners kunnen genieten van een betere leefomgevingskwaliteit.





783808 0035

## Acties: samenhang bewaken en vinger aan de pols houden

| Samenhang bewaken, vinger aan de pols (hoofdopgaven 3, 4 en 5) | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Actie** | **Uitvoeringsprogramma (WAT)** | **Toelichting op de actie** | **Trekker* en samenwerkingspartners (WIE)** | **Uitwerking van de actie (HOE)** |
| 24. | Borgen samenhang tussen de verschillende projecten binnen NOVEX Schipholregio | Binnen NOVEX Schipholregio werken Rijk en regio samen aan het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Deze doelstelling komt terug in verschillende projecten en programma's in het Uitvoeringsprogramma. We bewaken de afspraken en borgen de integraliteit. Het programmateam en de stuurgroep van NOVEX Schipholregio monitoren de voortgang van de acties. | • Ministerie van IenW*<br>• BRS* | Het programma volgt de agendering van acties en eventuele schuurpunten. Periodiek stelt de secretaris een voortgangsinventarisatie en -rapportage op. De delegaties in het programmateam leggen ten behoeve van de oplossing ook de verbanden met de opgaves in de eigen organisatie. |
| 25. | Realisatie Nationaal Programma Landelijk Gebied | De realisatie van het Nationaal Programma Stikstof vindt plaats via de provinciale programma's Landelijk Gebied van de provincie Noord-Holland, provincie Zuid-Holland en provincie Utrecht. | • Ministerie van LNV* | Het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) onderhoudt als bevoegd gezag voor natuurvergunning Schiphol maandelijks contact met Nationaal Programma Stikstof om samenhang en synergie te borgen. |
| 26. | Realisatie Provinciale programma's landelijk gebied (PPLG) | Het realiseren van de PPLG's. | • Ministerie van LNV*<br>• Provincie Zuid-Holland (PZH)<br>• PNH | Het ministerie van LNV onderhoudt maandelijks contact met PPLG's om samenhang en synergie te borgen. |
| 27. | PPLG's integreren in het programma Westeinderscheg | Het ministerie van LNV zet in op het meeprogrammeren van de doelen uit het PPLG en zoekt daarbij afstemming over uitvoering. De integrale (ruimtelijke) afweging loopt via het Uitvoeringsprogramma Westeinderscheg. | • Ministerie van LNV*<br>• PNH | Het ministerie van LNV en programma Westeinderscheg van de provincie Noord-Holland hebben maandelijks overleg om samenhang en synergie te bevorderen. |
| 28. | Verduurzaming industrie | Inzet is het verbreden van het Nationaal Programma Verduurzaming Industrie naar andere emissies dan alleen CO2. Onderdeel van de verduurzaming industrie is ook: maatwerkaanpak van de grootste vervuilers waaronder Tata Steel, generiek instrumentarium aan subsidies (RVO) en regelgeving die bedrijven laat verduurzamen, versnelde verduurzaming voor het Noordzeekanaalgebied (NZKG), Nationaal Milieuprogramma (NMP). | • Ministerie van EZK* | Het ministerie van EZK maakt een analyse van de emissies die het meeste impact hebben op de omwonenden van Schiphol. Daaruit moet blijken welk aandeel de industrie heeft en indien significant, bij welke industriële partijen daar maatregelen noodzakelijk zijn. Dit vergt dan, indien bestaande verduurzamingsprogramma's niet voldoen, waarschijnlijk een maatwerkaanpak. |



783808 0035

| Samenhang bewaken, vinger aan de pols (hoofdopgaven 3, 4 en 5) | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Actie** | **Uitvoeringsprogramma (WAT)** | **Toelichting op de actie** | **Trekker* en samenwerkingspartners (WIE)** | **Uitwerking van de actie (HOE)** |
| 29. | Afstemming met Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (PMIEK) en Schiphol | Rijk en regio zorgen samen met Schiphol Group dat het PMIEK en de elektrificatiebehoefte van Schiphol goed op elkaar aansluiten. | • BRS*<br>• Ministerie van EZK | De gemeente Haarlemmermeer doorloopt met Schiphol Group de planologische procedure klant-aansluiting aan de zuidoostzijde. Indien noodzakelijk ondersteunen Provincie Noord-Holland en/of het ministerie van EZK. Schiphol Group onderzoekt ook of veranderende wetgeving over gerealiseerde afname een bedreiging vormt voor de voorgenomen verduur-zaming. Als dat het geval blijkt, kijkt het ministerie van EZK wat daaraan gedaan kan worden. |
| 30. | Experimenteerregeling | De experimenteerregeling, die uitgaat van de regels van het Nieuw Normen- en Handhavingsstelsel (NNHS), resulteert in vermindering van aantal vliegtuigbewegingen naar 460.000 vluchten. Binnen NOVEX Schipholregio maken partijen afspraken met elkaar over het betrekken van de regio. | • Ministerie van IenW*<br>• BRS<br>• Ministerie van BZK | Het ministerie van IenW heeft in het derde kwartaal van 2023 partijen binnen NOVEX Schipholregio geïnformeerd over de voortgang van de experimenteerregeling en het ministerie zal regelmatig update blijven geven. |
| 31. | Nieuw Luchthavenbesluit (LVB) Schiphol | Via een nieuw LVB wil het ministerie van IenW het aantal vliegbewegingen verminderen naar 452.500 en het vaststellen van een nieuw nulpunt qua bijbehorende milieuruimte. Binnen NOVEX Schipholregio maken partijen afspraken over het betrekken van de regio. | • Ministerie van IenW*<br>• BRS<br>• Ministerie van BZK | In het derde kwartaal van 2023 is de notificatie gestart richting de Europese Commissie in het kader van de Balanced Approach (BA) procedure. Het definitieve maatregelpakket volgt in een nieuwe versie van het LVB. Na reactie van de Europese Commissie volgen nog de stappen: zienswijzen en voorhang, advisering door Raad van State en publicatie met inwerkingtreding. |
| 32. | Verkennen opbrengsten uit het Programma Aanpak Meten en Berekenen van Vliegtuiggeluid (PAMV) | Het PAMV is een aflopend kennisprogramma. De resultaten van dit programma gelden als belangrijke bouwsteen voor het programma nieuw stelsel vliegtuiggeluid (actie 8). Het PAMV gaat in op aanvullende indicatoren voor geluidshinder, toepassings-bereik voor het meten en bereken van vliegtuiggeluid en het benutten van metingen voor modelverbeteringen en daarmee het vergroten van het inzicht over de relaties tussen geluidbelasting en hinderbeleving. Waar mogelijk en gewenst worden de opbrengsten uit het PAMV verwerkt in het nieuw te ontwikkelen geluidsstelsel. | • Ministerie van IenW*<br>• BRS*<br>• Ministerie van BZK | Het Rijk en de BRS verkennen gezamenlijk de mogelijkheden om de opgedane kennis binnen het programma PAMV te beoordelen en te delen met de regio. Partijen zullen de relaties systeemgeluid en integrale monitoring omgevingskwaliteit en lopende citizens science projecten komende maanden verder uitlijnen. Het overzicht is eind 2023 gereed. |
| 33. | Faunabeheer | Faunabeheer wil vogelaanvaringen met luchtvaart voorkomen. Provincie Noord-Holland stelt hiervoor een nieuw plan op. Het nieuwe plan is interprovinciaal. Het overleg over bevoegdheids-verdeling en financiering loopt nog. | • PNH*<br>• Ministerie van IenW | Voor de zomer van 2023 vond een bestuurlijk overleg plaats over faunabeheer. Vanaf het zomerreces van 2023 geven partijen hier een vervolg aan. |



783808 0035

Dit is een gezamenlijke uitgave van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW)
en Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS).

Rijnstraat 8 | 2515 XP Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
T (070) 456 00 00

www.luchtvaartindetoekomst.nl/schiphol/novex-regio-schiphol

© Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | december 2023

**Fotoverantwoording**
Pagina 13 ANP/ 5.1 5 1 2e

**Introductie**

De (juridische) rechtsbescherming van individuele inwoners wordt ingevuld via de LVB met daarin opgenomen een nieuw stelsel van handhavingspunten met bijbehorende grenswaarden en een set baangebruiksregels (met primaire en secundaire banen) op basis van een max. aantal VTB's.

De feitelijke doorwerking in de verbetering van de leefomgeving, cq vermindering van de geluidbelasting is alleen geborgd als de nog vast te stellen max. geluidbelasting voor de hele regio en de hoogte van de grenswaarden op de handhavingspunten lager is dan nu het geval geweest zou zijn.

Omdat het nieuwe stelsel veel meer handhavingspunten heeft en de vliegoperatie uitvoerbaar moet zijn (en variaties mogelijk moeten blijven) gaat dit effect hebben op de hoogte van de grenswaarden.

**We vragen (in de presentatie aan bestuurders 13/2) daarom inzicht in:**

- Welke uitgangspunten om jur. rechtsbescherming te bereiken zijn van belang bij het bepalen van de hoogte van grenswaarden?
- Wat is de invloed van het aantal handhavingspunten op de hoogte van de te stellen grenswaarden?
  - Hoe verhoudt zich de uitvoerbaarheid van de vliegoperatie tot het aantal handhavingspunten en de hoogte van de te stellen grenswaarden?
  - Hoe, en op basis van welke criteria, worden de gezondheidsbelangen van omwonenden meegewogen in de bepaling van de maximaal- en minimaal acceptabele grenswaarden? (Hoe verhouden de grenswaarden zich tot de WHO-advieswaarden)
  - Hoe worden daarin de expertises en beschikbare rapportages van GGD en RIVM meegenomen?
  - Is de individuele rechtsbescherming hersteld als de grenswaarden tot hinder en/of slaapverstoring leiden? Wat wordt de omgeving aangeboden als grenswaarden tot hinder/slaapverstoring leiden? (En wat als grenswaarden niet tot effecten zou moeten leiden, maar toch hinder optreedt?)
  - Hoe gaat in het nieuwe systeem de rechtsbescherming goed geborgd worden en beschikbaar zijn, wanneer het gebied buiten de geluidscontouren van het nieuwe handhavingsstelsel valt? Zeker wanneer er ook daar sprake is van overlast?
  - Op welke momenten hebben bestuurders en omgeving inspraak op het proces vaststelling grenswaarden.

Wij zien dit LVB als een eerste aanzet tot herstel van balans, hoe ziet de toekomst eruit?

- Komt er een systeem waarin continue verbetering van leefomgevingskwaliteit in wordt geborgd?
- Wanneer en waarom wordt daarna een wijziging van het LVB voorzien en worden dan ook de grenswaarden bijgesteld of liggen die straks voor jaren vast?
- Wat wil I&W nú bereiken en wat ná dit LVB: april: nieuwe geluidsystematiek , mei: zienswijze/consultatie LVB, bijv. 2026: nachtsluiting- wijziging LVB?

Handhaving vindt nu achteraf (aan het eind van het gebruiksjaar) plaats.

- Wijzigt dit in het nieuwe systeem en zoniet, hoe wordt dan de individuele rechtsbescherming voldoende geborgd?

- Hoe pakt dit uit voor de ernstig gehinderden en slaapverstoorden die buiten de geluidscontouren van het nieuwe handhavingsstelsel wonen?
- Welke middelen komen er om bij dreigende overschrijding op te treden?
- Is er (juridische) mogelijkheid om naast financiële sancties ook sancties t.a.v. de operatie (minder VTB's) op te leggen?
- (hoe) Wordt bij een meer lik op stuk handhaving ( 'gedurende' het gebruiksjaar) de rechtspositie van inwoners beter beschermd?

**Meer detailvragen die wij graag beantwoord zien, o.a. ook opgenomen in de BRS-reactie op de concept hoofdlijnen verslag NRD )van het LVB-MER):**

Om juist zoveel mogelijk inwoners te beschermen worden handhavingspunten in woonkernen gesitueerd; vliegtuigpassages vinden zoveel mogelijk buiten de woonkernen plaats. Eerder is gesteld dat de HH-punten bij voorkeur naast de vliegpaden liggen zodat vliegtuigen tussen de HH-punten doorgestuurd worden/ er juist dan minder spreiding in passages plaats zal vinden. In het nieuwe stelsel is een (niet harde) norm van 2 km aangehouden (woningen bevinden zich in principe binnen 2 km van een HH-punt):

- *Handhavingspunten staan daarmee niet* onder vliegroutes (* wat is de definitie van "niet": is dat nooit/ is dat bij voorkeur niet is dat anders dan in de huidige situatie?).*
- *Waarom het wel of niet uitmaakt of een handhavingspunt direct onder een aanvliegroute ligt of niet .*
- *Kan dan een uitspraak gedaan worden over de afwijking t.o.v. het nominale pad van de vaste routes (vertrek en nachtnaderingen)*
- *Hoe dit uitwerkt in gebieden waar minder handhavingspunten gelegen zijn c.q. leidt dat tot meer spreiding?*
- *Hoe verhouden de vliegroutes zich tot de dichtheid van handhaafpunten en ruimte voor afwijkingen in de operatie. Wat betekent dit in praktijk/ wat gaan inwoners hiervan merken.*
- *Wat wordt leidend: preferentieel baangebruik of het stelsel met grenswaarden en handhavingspunten en welk effect dit heeft in de Schipholregio m.b.t. verplaatsing/ vermindering/ vermeerdering van geluid cq hinder (waar worst het beter/ slechter)*
- *Dat grenswaarden op HH-punten bij primaire banen worden verhoogd (om preferent baangebruik te faciliteren). Hoger dan wat? Dan bij sec. banen?*
- *Waaruit blijkt de dat afstand van 2 km tot een HH-punt voldoende is en is bescherming verminderd bij een grotere afstand?*
- *En is bij een grotere afstand de kans op meer geluidbelasting cq hinder hoger?*
- *Leidt het aantal VTB's van 478.000 tot een mogelijke hogere geluidsbelasting (want hogere grenswaarden op bestaande punten als die zouden blijven bestaan).*
- *Is de kans reëel dat de huidige (oude) handhavingspunten hogere grenswaarden krijgen.*
- ***Wordt het breed gedragen verzoek van de BRS gehonoreerd om bestaande handhavingspunten (met bijbehorende grenswaarden) te behouden om zo een historisch vergelijk te kunnen blijven maken.***

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

De leden van de BRS

**Bestuurlijke Regie Schiphol**

**Uw contactpersoon**

5.1.2e

BEL/GLK

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

29 augustus 2025

**Betreft: Uitnodiging BRS-B 11 september 2025**

Geachte leden van de BRS,

Hierbij nodig ik u uit voor een bijeenkomst van de BRS Bestuurlijk op **donderdag 11 september 2025 van 09:00 tot 11:00 uur**.

Deze vergadering vindt fysiek plaats op het **Provinciehuis, zaal 1.4, Dreef 3, in Haarlem**.

**Agenda**

**09:00—10:00 - Reguliere BRS agenda**

**1. Opening**

**2. Mededelingen**

- **Terugkoppeling bezoek Minister Tieman aan BRS**

Op woensdag 3 september vond een kennismakingsgesprek plaats tussen Robert Tieman, sinds 19 juni 2025 minister van Infrastructuur en Waterstaat, en de BRS. Namens de BRS waren voorzitter E. Rommel (provincie Noord-Holland), M. Ruigrok (Haarlemmermeer) en R.-J. van Duijn (Nieuwkoop) aanwezig.

- **Gebiedsadviezen Luchtruimherziening/Hoger Naderen (bijlage1)**

In het kader van de Luchtruimherziening heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de provincies gevraagd gebiedsadviezen op te stellen, met inbreng van de gemeenten.

Het eerste advies gaat over de herindeling van het luchtruim. Dit wordt afzonderlijk opgesteld door de vier BRS-provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland, waarbij ruimte is voor gemeentelijke aandachtspunten. De inhoud is reeds ambtelijk afgestemd en de deadline voor het aanleveren van het pro forma gebiedsadvies is 5 september, opdat de adviescommissie 'uitvoering programma Luchtruimherziening' de gebiedsadviezen mee kan nemen in haar

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 5.1.2e

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

advies. De deadline voor het definitieve gebiedsadvies is eind september.

Het tweede advies wordt door de provincie Noord-Holland opgesteld en gaat over het leertraject Hoger Naderen Schiphol, waarin vaste naderingsroutes richting de Zwanenburgbaan en de ruimtelijke opgaven binnen het zoekgebied (15-45 km rond Schiphol) worden onderzocht; de deadline hiervoor is 1 oktober.

Voor beide adviezen is gemeentelijke inbreng verzameld om lokale belangen en prioriteiten goed te borgen. Er is gelegenheid om een korte toelichting te geven op de gebiedsadviezen.

- **POLS Brief (bijlage 2)**

Bijgevoegd vindt u de laatste versie van de POLS-brief, een beleidsupdate van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer over actuele ontwikkelingen rond Schiphol.

**3. Position paper Schiphol Regio Gooi en Vechtstreek (bijlage 3)**

De gemeenten in de Regio Gooi en Vechtstreek hebben gezamenlijk een position paper opgesteld over de toenemende overlast van vliegbewegingen van Schiphol. Hoewel slechts een deel van de regio binnen de 48 dB Lden-geluidscontour valt, ervaren ook inwoners buiten deze grens matige tot ernstige hinder, met zorgen over de effecten op gezondheid en leefomgeving.

Met dit paper, onderschreven door alle regiogemeenten, vragen zij de BRS nadrukkelijk om ook de belangen van gebieden net buiten de geluidscontour in standpunten en lobby richting Rijk en Schiphol te betrekken. Wethouder Mark Marshall van Gooise Meren geeft een toelichting op de paper.

**4. Monitor uitvoeringsagenda NOVEX Schiphol (bijlage 4)**

Bijgevoegd vindt u een update over de voortgang op de acties uit de NOVEX Schiphol uitvoeringsagenda.

**5. Vaststellen verslag 9 juli 2025 (bijlage 5)**

**B. 10:00 - 11:00 - Gasten**

**6. Presentatie GGD (bijlage 6)**

5.1.2e 5.1.2e (GGD Amsterdam) en 5.1.2e 1.2e (GGD Kennemerland) geven een presentatie over de gezondheidseffecten van luchtvaartgeluid en -emissies. Zij starten met een algemeen overzicht van mogelijke effecten van geluid en luchtverontreiniging en lichten toe hoe de GGD data verzamelt over de gezondheidstoestand van de Nederlandse bevolking en de rol van luchtvaart daarin.

Vervolgens presenteren zij de resultaten van de GGD-monitor 2024 over hinder en slaapverstoring in de 53 BRS-gemeenten, met een terugblik op de ontwikkelingen sinds 2016 en 2020. Daarbij wordt ingegaan op de verschillen tussen het meten en berekenen van geluidhinder. Indien de tijd het toelaat, wordt ook stilgestaan bij de discussie over een aanvullende hinderindicator in het geluidsstelsel (NAx) en bij de proef met zeer smalle vliegroutes, waarbij geluid zich concentreert in kleinere gebieden.

Er is alle ruimte voor het stellen van vragen.

**7. Rondvraag en afsluiting**

Eerstvolgende geplande bijeenkomst: donderdag 4 december 2025

Met vriendelijke groet,

E. Rommel
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

**Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) input verkiezingsprogramma – Leefomgeving Schiphol**

De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) is het samenwerkingsverband van 53 gemeenten en 4 provincies in de Schipholregio. Wij behartigen de belangen van de regio op gebied van luchtvaart in relatie tot de omgeving. In aanloop naar de Tweede Kamerverkiezingen vragen wij graag uw aandacht voor de **verbetering van de leefomgeving rondom Schiphol**.

Het huidige kabinet heeft eerste stappen gezet om eindelijk de basis op orde te brengen. De vergunningen voor Schiphol te actualiseren en de **balans** tussen de kwaliteit van de leefomgeving rondom Schiphol en het belang van een internationale luchthaven voor Nederland te herstellen. We willen af van anticiperend handhaven. ~~In afwachting van een nieuw LVB heeft het kabinet een Experimenteerregeling opgesteld als eerste stap om de geluidshinder in de omgeving van Schiphol te reduceren.~~ In het nieuwe LVB wil het kabinet meer geluidsreductiemaatregelen vastleggen. Daarvoor wordt op dit moment de Europese Balanced Approach-procedure doorlopen. Het doel is om ~~per november 2024~~ z.s.m. een kwantitatief geluidsdoel en maatregelen om dit geluidsdoel te behalen te introduceren. Daarmee wordt eindelijk gestart met de verbetering van de leefomgeving rondom Schiphol. Omwonenden wachten al jaren op aan hen beloofde bescherming tegen (geluids)hinder en juridische borging hiervan.

Is opgeschort dus zin verwijderen zou ik zeg
5.1.2e 5.1.2e
03/13/2024 12:57

Wordt niet gehaald. Mijn suggestie: verande "z.s.m."?
5.1.2e 5.1.2e
03/13/2024 12:59

De volgende stap in de bescherming van de leefomgeving rondom Schiphol is een **systeemwijziging**. In de afgelopen tien jaar zijn knelpunten in het huidige systeem in de verbetering van de leefomgeving rondom Schiphol in beeld gekomen. Daarnaast zijn er meer grote ruimtelijke opgaven in onze beperkte ruimte bij gekomen. Dat vraagt ook binnen de luchtvaart een actieve sturing op alle emissies. Niet alleen ten behoeve van het klimaat en natuur (EU Green Deal) maar ook voor een gezonde leefomgeving (Omgevingswet). Het huidige kabinet kondigde aan te werken richting een **nieuw stelsel** dat het **sturen op vermindering van omgevingseffecten** mogelijk maakt. Binnen het uitvoeringsprogramma Novex Schipholregio zijn meerdere projecten opgenomen waarbinnen we gezamenlijk werken aan het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio. We willen af van de status aparte van luchtvaart en voor deze sector dezelfde regels laten gelden als voor andere bronnen. Dat maakt het in de ruimtelijke ordening ook makkelijker om integrale afwegingen te maken zoals voorgeschreven in de Omgevingswet.
Om de impact van de luchtvaart op de leefomgeving te beperken vraagt de BRS om **heldere normen**. Eenduidige regels voor alle uitstoot die een impact heeft op de gezondheid, het milieu en het klimaat. Afspraken over geluidshinder maken daar een belangrijk onderdeel van uit. Het aangekondigde nieuwe systeem sluit aan bij belangrijke uitgangspunten van de BRS:

• Sturing op **minder luchtvaartemissies**, waarvan geluid een belangrijke is.

• Scheppen van **helderheid over welke mate van geluidbelasting en hinder voor individuele omwonenden acceptabel is**. Het daarbij **afstappen van de per saldo benadering**. En zorgen dat 'minder hinder voor iedereen' (in meer of mindere mate) het leidend sturingsprincipe wordt bij verdere ontwikkeling van de luchthaven.

• Zorg voor **meer rust in de nacht**, zonder verschuiving naar de randen van de nacht of de zwaarbelaste gebieden overdag nog meer te belasten

Om recht te doen aan de zorgen in de omgeving van Schiphol over gezondheid, milieu en klimaat vragen wij u aandacht te hebben voor bovenstaande punten. Hopelijk kunnen we de **verbetering van de leefomgeving van Schiphol** de komende kabinetsperiode samen **voortzetten**.

**Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) input verkiezingsprogramma – Leefomgeving Schiphol**

- De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) is het samenwerkingsverband van 53 gemeenten en 4 provincies in de Schipholregio. Wij behartigen de belangen van de regio op gebied van luchtvaart in relatie tot de omgeving.

- In aanloop naar de Tweede Kamerverkiezingen vragen wij graag uw aandacht voor de verbetering van de leefomgeving rondom Schiphol.

- Het huidige kabinet heeft eerste stappen gezet om eindelijk de basis op orde te brengen, zoals het actualiseren van vergunningen voor Schiphol en het herstellen van de balans tussen de kwaliteit van de leefomgeving en het belang van de luchthaven voor Nederland.

- De volgende stap is een nieuw Luchthavenverkeersbesluit (LVB) met meer geluidsreductiemaatregelen, gevolgd door een systeemwijziging, waarbij knelpunten in het huidige systeem worden aangepakt en meer ruimtelijke opgaven worden meegenomen.

Niet zo zeker van dit stukje

5.1.2e

03/15/2024 09:53

- Het huidige kabinet werkt aan een nieuw stelsel dat sturen op vermindering van omgevingseffecten mogelijk maakt, in lijn met de EU Green Deal en de Omgevingswet.

- Binnen het uitvoeringsprogramma Novex Schipholregio werken we aan het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit, waarbij we af willen van de status aparte van luchtvaart en dezelfde regels willen laten gelden als voor andere bronnen.

- Om de impact van de luchtvaart op de leefomgeving te beperken, vragen we om heldere normen en eenduidige regels voor alle uitstoot die een impact heeft op gezondheid, milieu en klimaat, met bijzondere aandacht voor geluidshinder.

- **Belangrijke uitgangspunten van de BRS zijn sturing op minder luchtvaartemissies (waaronder geluid), helderheid over acceptabele geluidsniveaus en meer rust in de nacht.**

**Wij vragen politieke partijen om aandacht te besteden aan deze punten voor verbetering van de leefomgeving rondom Schiphol.**

**De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) is een samenwerkingsverband van 53 gemeenten en 4 provincies in de Schipholregio, gericht op belangenbehartiging in luchtvaart en omgeving.**

- Prioriteit is het verbeteren van de leefomgeving rondom Schiphol, met aandacht voor geluidsreductie en juridische bescherming tegen hinder.

- Het huidige kabinet heeft de eerste stappen om vergunningen te actualiseren en de balans tussen leefkwaliteit en luchthavenbelang te herstellen.

- Wij streven naar een systeemwijziging om actief alle emissies te reguleren, in lijn met EU Green Deal en Omgevingswet.

- Een nieuw systeem moet gelijke regels voor luchtvaart en andere bronnen mogelijk maken, om integrale afwegingen te vergemakkelijken.

- De BRS vraagt om heldere normen voor alle uitstoot met impact op gezondheid, milieu en klimaat, inclusief geluidshinder.

- De Kernpunten van BRS: sturing op minder luchtvaartemissies (waaronder geluid), helderheid over acceptabele geluidsniveaus, en meer rust in de nacht zonder lasten te verschuiven.

Wij verzoek aan de politieke partijen om aandacht te besteden aan bovenstaande punten voor verbetering van de leefomgeving rondom Schiphol.

# NOVEX Schipholregio

## Van Bestuursovereenkomst naar NOVEX

BRS 1 december 2022

# Rode draad

Doel NOVEX Schipholregio

Waar werken we naar toe?

Stappen novex-aanpak in hoofdlijnen

Concretiseringsfase

- Wat: inventariseren, afbakenen, borgen samenhang, uitsplitsen, concretiseren
- Hoe: Interbestuurlijke samenwerking, organisatie NOVEX, organisatie BRS

Planning

# Doel NOVEX Schipholregio

- **Versterken van de Leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio** door te sturen op een betere afstemming en samenhang tussen de luchtzijdige en de landzijdige programma's en projecten.

  Dit doen we in een **integrale gebiedsgerichte benadering** en door **concrete maatregelen** voor te stellen voor de korte en voor de (middel)lange termijn. Bijvoorbeeld: de juridische basis op orde brengen, rechtszekerheid creëren voor bewoners en investeerders door het stellen van heldere kaders, het oplossen van juridische onduidelijkheden en het bieden van lange termijnperspectief voor de luchtvaartsector.
- Naast het inhoudelijk deel van dit programma, gericht op de luchtzijdige opgaven en het scharnieren daarvan op de landzijdige programma's, heeft de NOVEX Schipholregio de opdracht om de **samenhang op het totaal te borgen**.
- Dit vraagt om:
  - Integrale sturing, wat is de impact van mijn project op andere maatschappelijke opgaven?
  - Verdeling van schaarste (ruimte, stikstof, elektriciteit, …)
  - Oplossen van knelpunten
  - Benutten samenhang
  - Besluiten over interferentie / schuurpunten
  - Integrale afstemming; besluitvorming door bevoegd gezag (werkafspraak 2 en 7 BOK)

# Waar werken we naar toe?

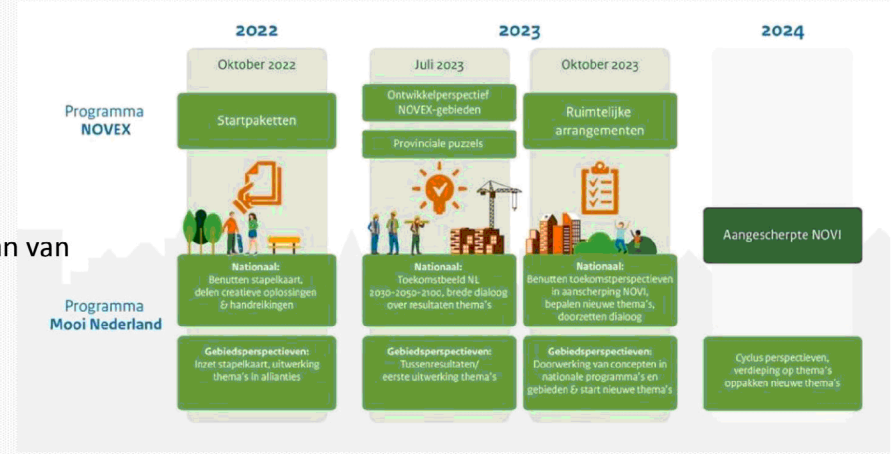
“Ontwikkelperspectief NOVEX Schipholregio”

*Een overzicht van de concrete keuzeopties (uitvoerbare voorstellen) die de leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio verbeteren, in samenhang beschouwd tussen de hoofdopgaven.*

Na ontwikkelperspectief: uitvoeringsagenda, investeringsagenda, planning.

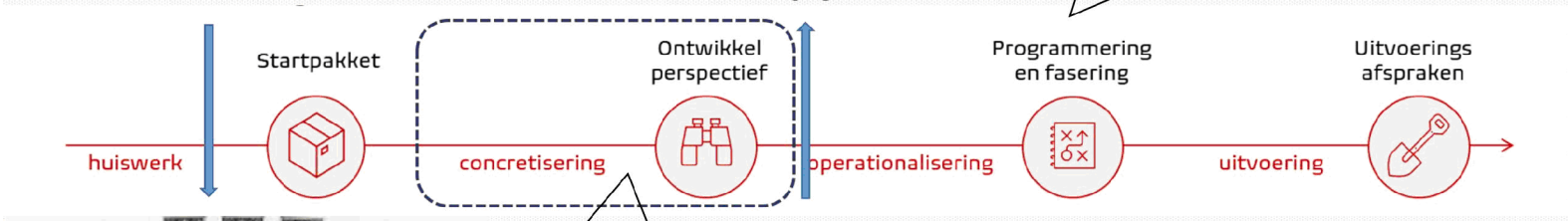
Maar we beginnen niet met een blanco sheet.

We nemen het bestaande als uitgangspunt en gaan van daaruit verder bouwen.



# Stappen novex-aanpak in hoofdlijnen

## We zitten nu in de “concretiseringsfase”






Concrete maatregelen waarmee we de leefomgevingskwaliteit verbeteren

MAAR we brengen maatregelen eerder tot uitvoering waar mogelijk!

# CONCRETISERINGSFASE

**Wat: inventariseren, afbakenen, borgen samenhang, uitsplitsen, concretiseren**

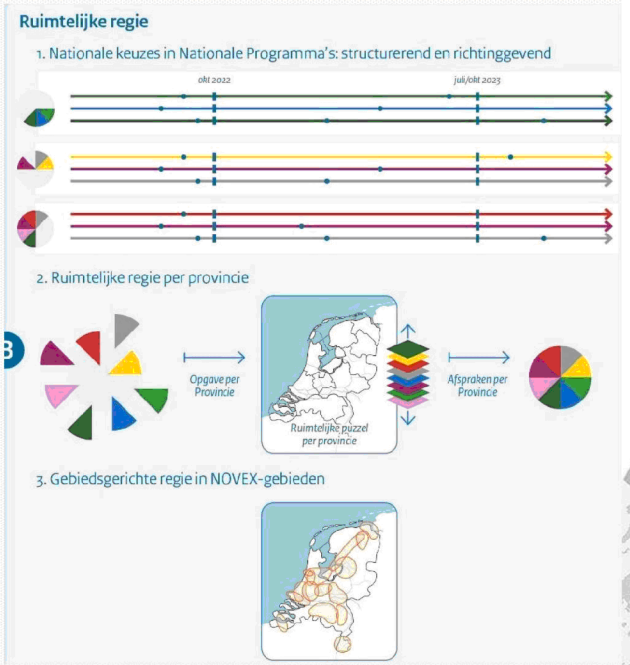
**Inhoud, wat**

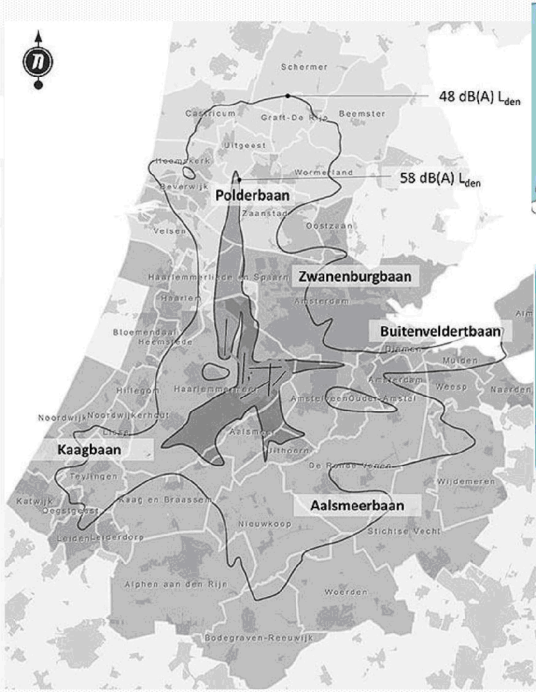
- Inventariseren (lopende programma's en projecten).
- Afbakening tussen de programma's
- Borgen samenhang, samen inzicht krijgen in de gebied specifieke complexiteit en overzicht over welke opgaven elkaar waar versterken, dan wel keuzes noodzakelijk maken (verdeling van schaarste).
- Uitsplitsen BOK, wat doen we in NOVEX Schipholregio en wat is elders belegd.
- Concretisering opgaven in de NOVEX-Schipholregio, plan van aanpak per thema (korte en lange termijn, generiek en specifiek).

**Versterken interbestuurlijke samenwerking, hoe**

- Kijken hoe we zo veel mogelijk gebruik kunnen maken van bestaande structuren.
- Veel programma's lopen al. De kunst is die waar nodig bij te sturen vanuit de novex-gedachte, niet om ze 'on hold' te zetten of dingen overnieuw te doen.
- Bestaande Rijksprogramma's en regioprogramma's waar nodig omkatten naar gezamenlijke programma's.

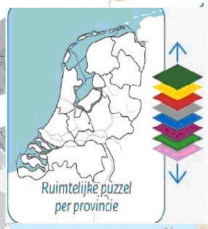
# Inventariseren



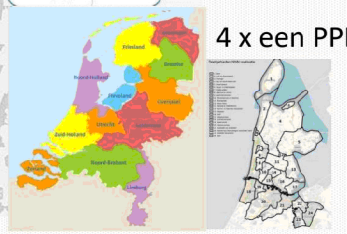






4 x NOVEX
- Schipholregio
- MRA verstedelijking
- NZKG
- Groene Hart

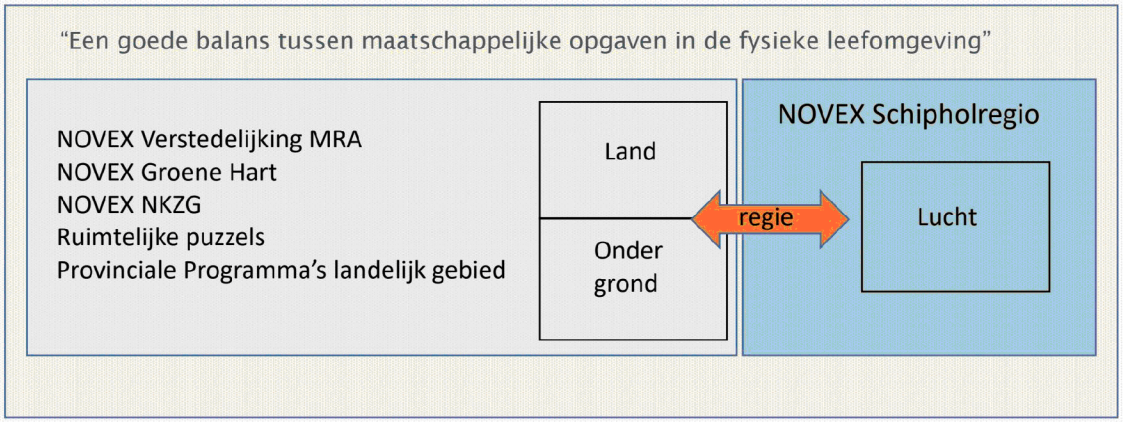



4 x
ruimtelijke puzzel



4 x een PPLG

# Afbakening tussen de programma's




Opdracht uit de BOK

1. Bewaken samenhang tussen alle programma's en opgaven in de Schipholregio

2. Inhoudelijk programma met focus op luchtzijdige ontwikkelingen en het scharnieren daarvan met de landzijdige opgaven.

Werkafspraken Bestuursovereenkomst:

3) Partijen spreken af dat het nadrukkelijk niet de bedoeling is om alles wat al is belegd opnieuw te doen.

4) Partijen spreken af dat alle luchtzijdige opgaven in de NOVEX Schiphol worden opgenomen, alle landzijdige opgaven zijn belegd in NOVEX Groene Hart, NOVEX MRA verstedelijking, NOVEX NZKG, in de PPLG's en/of de ruimtelijke puzzels.

# Borgen samenhang in de Schipholregio



4 x NOVEX
- Schipholregio
- MRA verstedelijking
- NZKG
- Groene Hart




4 x
ruimtelijke puzzel



4 x een PPLG

**Doel Bestuursakkoord**

realisatie van de maatschappelijke opgaven en versnellen van de uitvoering. Dat vraagt:

- Integrale sturing, wat is de impact van mijn project op andere maatschappelijke opgaven?
- Verdeling schaarste (ruimte, stikstof, elektricitieit, …)
- Oplossen van knelpunten
- Benutten samenhang
- Besluiten over interferentie / schuurpunten

**Gezamenlijke verantwoordelijkheid van de 12 programmamanagers.**

# Inhoudelijk opgave NOVEX Schipholregio

uitsplitsen BOK (volgens werkafspraak 4)

**Acht hoofdopgaven uit de BOK**

1. Samenhang verbetering leefomgevingskwaliteit met andere programma's en geografische mogelijkheden Schiphol
2. Ruimtelijke ontwikkeling, leefbaarheid en woningbouw
3. Toekomstig bestendig maken landelijk gebied
4. Verduurzaming industrie
5. Versnellen versterking elektriciteitsnet
6. Aanpak geluidbelasting Schiphol
7. Aanpak luchtkwaliteit en ultrafijn stof
8. Aanpassingen ruimtelijke beperkingen

**Welke opgaven pakken we actief op in de NOVEX Schipholregio**

Opgave 1, 6, 7 luchtzijdig
Opgave 2 lucht en landzijdig (of combi met verstedelijking)
Opgave 8 samenhang tussen lucht en land

Toekomst van Schiphol (effecten EU Green Deal; mobiliteitsbehoefte; autonome ontwikkelingen in de luchtvaart; privé jets; …)

**Wat voeren we niet uit binnen NOVEX Schipholregio**

Opgaven 3, 4 en 5 zijn landzijdige opgaven waarvan de uitvoering is belegd in andere programma's. We bewaken wel de integraliteit en samenhang met de andere opgaven.

Werkafspraak 4 uit de BOK: Partijen spreken af dat alle luchtzijdige opgaven in de NOVEX Schiphol worden opgenomen, alle landzijdige opgaven zijn belegd in NOVEX Groene Hart, NOVEX MRA verstedelijking, NOVEX NZKG, in de PPLG's en/of de ruimtelijke puzzels.

# Uitwerking opgaven in plannen van aanpak

- Samenhang verbetering leefomgevingskwaliteit met andere programma's en geografische mogelijkheden in de Schipholregio (1)
- Ruimtelijke ontwikkeling, leefbaarheid en woningbouw (2)
- Aanpak geluidbelasting Schiphol (6)
- Aanpak luchtkwaliteit en ultrafijn stof (7)
- Aanpassingen ruimtelijke beperkingen (8)

**Voor alle opgaven wordt nu gewerkt aan een plan van aanpak**

- Generieke en specifieke maatregelen
- Korte en (middel)lange termijn acties
- Landzijdig en luchtzijdig
- Programmering
- Samenhang met andere dossiers (synergie, schuurpunten)
- Slepende dossiers




Gebruik van bestaande programma's en structuren, maar interbestuurlijk en integraal.

Uitkomst stemmen we af met andere programma's en opgaven.

**Resultaat > Ontwikkelperspectief Schipholregio**
uitvoeringsagenda, investeringsagenda, programmering

# Interbestuurlijke samenwerking, hoe

**Organisatie NOVEX, hoe is de regio aangehaakt, hoe werkt dat dan**

# Organisatie NOVEX

**Bestuurlijke trekkers**
Mark Harbers (Rijk) / Jeroen Olthof (PNH/BRS)

**Ambtelijke stuurgroep**
directeur per ondertekende partij (ambtelijke opdrachtgevers)

**Novex Schipholregio**
> Kwartiermakers > 5.1.2e (IenW) / 5.1.2e (BRS)
> Ondersteuning > 5.1.2e + secretariaat BRS
> Omgevingsmanagement > 5.1.2e / 5.1.2e
> 5.1.2e (BRS)
> 5.1.2e (IenW)
> 5.1.2e (BZK)

**Leefomgevingskwaliteit verbeteren (1)**
> 5.1.2e (IenW) / 5.1.2e (BRS)

**Duurzame connectiviteit, rol luchtvaart / Schiphol (i.o.)**
(effecten EU Green Deal; mobiliteitsbehoefte; autonome ontwikkelingen in de luchtvaart; … )

**Geluid (6)**
> 5.1.2e (IenW)

**Luchtkwaliteit (7)**
> 5.1.2e (IenW)

**Ruimtelijke ontwikkeling, leefbaarheid en woningbouw (2)**
> 5.1.2e (BZK)

**Aanpassingen ruimtelijke beperkingen (8)**
> 5.1.2e (IenW)

**Toekomstig bestendig maken landelijk gebied (3)**
> 5.1.2e (LNV) + Programmamanagers PPLG (provincies)

**Verduurzaming industrie (4)**
> 5.1.2e (EZK) + Programma NZKG

**Versnelling (5) versterking elektriciteitsnet**
> 5.1.2e (EZK) + Programmamanager pMIEK

# Organisatie BRS

**Borgen samenhang Schipholregio**
> 5.1.2e
> Programmamanagers NZKG, Groene Hart, MRA Verstedelijking, ruimtelijke puzzels (NHN, Holland Rijnland), PPLG's

Novex Schipholregio
> 5.1.2e
> 5.1 5.1.2e
> Ondersteuning > secretariaat BRS
> Werkgroep BRS / BRSA

Leefomgevingskwaliteit verbeteren (1)
> 5.1.2e
> 5.1.2e en 5.1.2e
(visualisering opgaven, samenhang, synergie, schuurpunten)
Duurzame connectiviteit, rol luchtvaart / Schiphol i.o.
> BRS expertgroep duurzame connectiviteit (economie, mobiliteit)

Geluid (6)
> 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e
> BRS expertgroep geluid

Luchtkwaliteit (7)
> 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e
> BRS expertgroep luchtkwaliteit

Ruimtelijke ontwikkeling, leefbaarheid en woningbouw (2)
> 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e
> Zuidflank via programma Westeinderscheg 5.1.2e
> BRS expertgroep RO
> MRA verstedelijking / Holland Rijnland

Aanpassingen ruimtelijke beperkingen (8)
> 5.1.2e 5.1.2e
> BRS expertgroep LIB4
> BRS expertgroep RO

Toekomstig bestendig maken landelijk gebied (3)
> Programmamanagers PPLG (provincies)

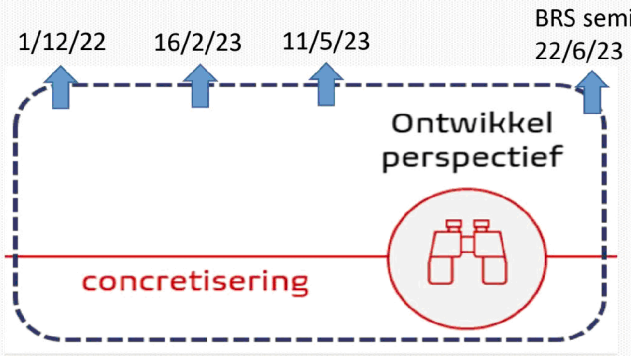
Verduurzaming industrie (4)
> Programma NZKG

Versnelling (5) versterking elektriciteitsnet
> Programmamanager pMIEK

# Planning

Mijlpalen, besluitvorming

# Planning




**Juni 2023 opleveren Ontwikkelperspectief Schipholregio**

(wordt vastgesteld door BOK partijen)

Ondertussen

- Werken we gestaag verder:
  - uitwerken acties per opgave: generiek, specifiek, lange termijn, korte termijn, …
  - instrumentarium: kennis, (uitvoerings-)capaciteit, investeringsruimte (koppeling met bestaande programma's en fondsen), aanscherping wet- en regelgeving, ontwerpend onderzoek, …
  - interne en externe communicatie
- Partijen worden in BRS verband bijgepraat over de voortgang
  (inhoudelijk mandaat vanuit de regio is de BRS-inzet)
- Besluiten forceren op slepende dossiers
  (bevoegd gezag na afstemming met inhoudelijk betrokkenen)
- 1e mijlpaal, aanpassing LIB
  (quick wins + contouren > 1e stap om de basis op orde te brengen )

# Oprichting Maatschappelijke Raad Schiphol

Vergadering BRS 1 december 2022

Bestuurlijke Regie Schiphol - Provincie Noord-Holland

# Visie BRS op participatie t.a.v. Schiphol

- Bewonersparticipatie moet goed geregeld zijn;
- Zo breed mogelijke betrokkenheid en open dialoog met de omgeving;
- Omvorming Regioforum/ORS van exclusief naar inclusief podium voor open uitwisseling en dialoog;
- Getrapte bewonersvertegenwoordiging werkt exclusiviteit in de hand;
- Verbreding naar b.v. kennis- en onderwijsinstellingen;
- Gezamenlijke adviesrol (zoals in Regioforum) past hier niet in -> elke mening telt, bevoegd gezag maakt afweging;
- Omgevingshuis voor informatie- en kennisdeling voor alle partijen.

# Advies Van Geel: Schiphol Vernieuwd Verbinden

- Omgevingsraad Schiphol werkt niet meer

- Nieuwe structuur met 2 kolommen:
  - Bestuurlijke samenwerking (bestuursakkoord, NOVEX)
  - Maatschappelijke raad:
    - Overlegplatform
    - Omgevingshuis voor informatievoorziening

# Opzet Maatschappelijke Raad

- Brief minister aan Tweede Kamer (oktober 2022) met voorstel opzet MRS -> rapport IenW “Van ORS naar MRS en Omgevingshuis”;
- MRS richt zich op omgevingskwaliteit in relatie tot Schiphol, incl. hindermitigatie;
- Geeft gevraagd en ongevraagd advies;
- Advies hoeft niet unaniem te zijn -> ruimte voor verschillende standpunten;
- MRS is in participatietrajecten één van de partijen die geconsulteerd kan worden door het bevoegd gezag.

# Samenstelling MRS

- Luchtvaartsector en overheid zijn formeel uit de MRS;
- IenW is als bevoegd gezag wel aanwezig bij overleggen MRS;
- Luchtvaartsector is gesprekspartner voor hindermitigatie;
- Getrapte bewonersvertegenwoordiging met verkiezingen is gebleven;
- Kennispartijen en meer maatschappelijke organisaties toegevoegd;
- Open schil toegevoegd: iedereen kan deelnemen aan open schil, en optioneel een gerichte uitnodiging aan een specifieke doelgroep;
- Organisatiestructuur MRS zoals bij ORS -> onafhankelijk voorzitter + secretariaat.

# Samenstelling MRS - rol




Figuur: Samenstelling MRS

# Samenstelling MRS – invulling zetels

| MRS zetels | | | |
|---|---|---|---|
| *Bewoners* | *Experts/wetenschappers* | *Brede maatschappelijke schil* | *Open schil* |
| 5x2 zetels; per baan:<br>• 1x binnengebied (58dB Lden)<br>• 1x buitengebied (45dB Lden) | • 1-2 x discipline Gezondheid[6]: RIVM, GGD of Universiteit<br>• 1x Universiteit discipline participatie<br>• 1x TU Delft discipline lucht en ruimtevaart<br>• 1x Universiteit discipline economie/mobiliteit<br>• 1x discipline natuur/milieu | Organisatie zoals[7]:<br>• 1x VNO-NCW<br>• 1x FNV<br>• 1x Amsterdam Economic Board<br>• 1x Natuur en milieufederatie Noord-Holland<br>• 1x HSL vertegenwoordiging | Geen zetels |

Tabel: MRS-zetels

# Verschillen ORS en MRS

- Luchtvaartpartijen en overheid geen deelnemer meer aan de MRS;
- Verzamelen maatschappelijke perspectieven, geen unaniem advies noodzakelijk;
- Kennispartijen en aantal maatschappelijke organisaties toegevoegd;
- Open schil toegevoegd: iedereen mag deelnemen (gemeenten dus ook);
- Themabijeenkomsten (suggestie);
- MRS komt als geheel 2 keer per jaar bij elkaar, daarnaast bewonersorganisaties en deskundigen nog 4 keer;
- Het bestaan van een appreciatieverplichting van IenW/minister.

# Omgevingshuis

- Digitaal portaal met bestaande informatiebronnen

De voorgestelde thema's en oorsprong van broninformatie:

| **Thema's digitaal portaal** | | |
|---|---|---|
| *Hoofdthema's* | *Voorbeelden van sub-thema's* | *Informatiebronnen, onder andere* |
| Maatschappelijke Raad Schiphol | Wat is de MRS, welke rol heeft ze en hoe kun je participeren | |
| Vliegoperatie | Geluid, baangebruik- en onderhoud, vliegroutes en -bewegingen | LVNL, Schiphol, Omgevingsinfoschiphol (app), BAS |
| Leefomgevings-kwaliteit | Wonen rond Schiphol, milieu en duurzaamheid, bewonersvertegenwoordigers | Schiphol als buur, natuur- en mileu organisaties, GGD, RIVM, Provincies en gemeentes, Schadeschap Schiphol, BAS, SLS |
| Economie & Innovatie | Feiten & cijfers, werkgelegenheid, innovatie | SHARE Haarlemmermeer, Provincie Noord-Holland, VNO-NCW West |
| Historie | Geschiedenis van de luchthaven | Schiphol |
| Loketten | Overzicht + functie, contactgegevens, beslisboom bij vraag | Websites van verschillende lokketten |

# Planning MRS

- Start vanaf 1 januari 2023, zoveel mogelijk conform beoogde opzet

| | |
|---|---|
| • Werving voorzitter | oktober 2022 – januari 2023 |
| • Werving secretariaat | oktober 2022 – januari 2023 |
| • Experts en maatschappelijk | september 2022 – mei 2023 |
| • Juridische verankering | oktober 2022 – februari 2023 |
| • Bewonersverkiezingen | januari 2023 – mei 2023 |

Vragen?

Reeds openbaar 40

**Opmerkingen en vragen van de BRS naar aanleiding van presentatie regels strikt preferent baangebruik Schiphol - 26 maart 2024**

5.1.2e **– Omgevingsdienst Ijmond**

**Opmerking**: Het was vrij technisch, maar ik vond het positief dat we spreken over de evaluatie van de regels van de strikt preferentieel baangebruik. Ik denk en begrijp dat de evaluatie eraan moet bijdragen om het strikt preferentieel baangebruik beter in te zetten.

**Vraag**: In het licht van de rechtszaak, heb ik een vraag over een tweede spoor die ik binnen deze evaluatie terug zou willen zien. Ik zie dat de evaluatie ingaat op de baangebruikregels en het daarmee een vrij technisch verhaal wordt, maar niet kijkt naar de effecten van het preferent vliegen in de brede Schipholregio. Ik zou daar ook graag aandacht voor willen vragen. Het moet aan, gezien het vonnis, om niet alleen de belangen van het goed inregelen van de operatie, maar het moet ook steeds meer gaan om de belangen van de leefomgeving, specifiek inwoners.
Ik vind een goed voorbeeld de parallelle operatie in Noord-Holland op zowel de Polderbaan als de Zwanenburgbaan. Die parallelle operatie zorgt momenteel voor meer dan 60 vluchten per uur boven een grote regio. Dat wordt (netjes) gevlogen volgens de regels van het NNHS, maar zet de leefomgevingskwaliteit te sterk onder druk. Daarom dus mijn vraag op welke manier naar de andere kant van de balans wordt gekeken. Dat gaat op binnen deze evaluatie, maar ook bij toekomstige ontwikkelingen/programma's.
**Reactie IenW:**
*Deze evaluatie was gericht op de uitvoering en verantwoording in de praktijk van de regels voor strikt preferent baangebruik, opgenomen als onderdeel van het Nieuwe normen en handhavingsstelsel Schiphol (NNHS) in de ontwerpwijzigingen LVB 2021 en RMI 2021. Een evaluatie van effecten voor omwonenden van verschillende banen door het preferent baangebruik was daar geen onderdeel van. De kwaliteit van de leefomgeving en fair balance tussen omgeving en luchthaven heeft mede door het recente RBV vonnis alle aandacht. Het LVB Schiphol moet binnen een termijn van één jaar worden gewijzigd met verbetering op deze punten. Het ministerie zet in op snelle wijziging van het LVB. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat de termijn van 12 maanden niet haalbaar is.*

5.1.2e **– Gemeente Amstelveen:**

**Opmerking**: Inwoners hebben écht behoefte aan het laagdrempelig en het makkelijk kunnen vinden van info over verwacht baangebruik én daarnaast ook de real-time info over de onderbouwing van gemaakte keuzes als mensen op onverwachte momenten vliegtuigen horen overkomen. Wat vaak ook verklaarbaar is vanuit regelgeving die LVNL volgt maar die voor bewoners niet bekend is.

**Vraag**: Gaan emissienormen voor luchtkwaliteit ook meegenomen worden?
**Reactie IenW:**
*Het tijdig en adequaat informeren van omwonenden over het gebruik van de banen is van belang voor een beter begrip van de effecten ervan en is ook een zorg voor IenW. Het initiatief voor een betere informatie ligt echter wel bij partijen als Schiphol en LVNL om daar invulling aan te geven. De bezoekbas site van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) geeft real-time informatie voor de omgeving over o.a. het baangebruik, vliegroutes, baanonderhoud en wet- en regelgeving. Ook kan via de site melding gedaan worden van hinder van vliegverkeer.*
*Zoals gesteld heeft de evaluatie van het baangebruik zich niet gericht op de effecten in de omgeving van het baangebruik, dus ook niet op de luchtkwaliteit. Voor de wijziging van het LVB wordt nog dit jaar een milieueffectrapportage uitgevoerd. Daarin zullen naast geluid en externe veiligheid ook de effecten van (gewijzigd) beleid voor de luchtkwaliteit in kaart worden gebracht. Ook verwijzen we naar recente studies naar de effecten van het vliegverkeer op de lokale luchtkwaliteit, die de minister eind 2023 nog gestuurd heeft aan de Tweede Kamer* (Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, 31 936, nr. 1137).

5.1.2e **– Gemeente Uithoorn en Ouder-Amstel:**

**Opmerking**: In de presentatie werd gezegd dat een van de vragen is: Doen de regels wat er beoogd is? het antwoord daarop werd me niet helemaal duidelijk. Het NNHS is ingesteld omdat het systeem

met handhavingspunten niet goed werkte. Door het systeem met hhp trad een perverse prikkel op om sommige punten te ontzien, ook als dat tot meer overlast van meer mensen zou leiden. Beoogd was toch daarmee dat de regels van het NNHS zouden voorkomen dat de handhavingspunten van de dichtstbevolkte gebieden overschreden zouden worden? Ze zijn immers ingesteld om de dichtbevolkte gebieden dichtbij de banen te ontzien. Dus: doen de regels wat beoogd is zou daar antwoord op moeten geven?

**Reactie IenW**:

*Het is een misvatting dat de regels van het NNHS zouden voorkomen dat de handhavingspunten van de dichtstbevolkte gebieden overschreden zouden worden. De regels van het NNHS dienden te voorkomen dat grenswaarden aan de gelijkwaardigheidscriteria (in de vorm van aantallen woningen, ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden in gebieden met een bepaalde (hogere) geluidbelasting) worden overschreden. Het systeem van handhavingspunten zou worden afgeschaft bij inwerkingtreding van het NNHS. Dit kan betekenen dat een (voormalige) grenswaarde in een bepaald handhavingspunt kan worden overschreden zolang één of meer grenswaarden voor de gelijkwaardigheidscriteria niet wordt, of worden overschreden.*

**Vraag**: Is het weer wind nog steeds zo bepalend? Met nieuwe techniek en nieuwe vliegtuigen is de wind toch minder bepalend voor baangebruik, wordt daar rekening mee gehouden?

**Reactie IenW**:

*Het klopt dat nieuwe vliegtuigen bij een start of landing steeds beter bestand zijn tegen nadelige weersinvloeden, zoals harde wind en windstoten al dan niet vanuit nadelige windrichting. Echter gaan we bij onze regelgeving uit van de internationaal door ICAO opgestelde 'standards and recommended practices', die in Europees verband door EASA zijn overgenomen. Zolang daar geen wijzigingen in worden doorgevoerd, zullen we de betreffende windcriteria in regel 1 baangebruik niet wijzigen.*

**Vragen**: Hoe zit de quick scan Zuidoosthoek hierin? Hoe wordt de eerdere evaluatie hierin meegenomen of komt die evaluatie van de NNHS nog? Wat doet de rechterlijke uitspraak hiermee? Wat merken we hier van? Wat zijn de consequenties van de evaluatie?

**Reactie IenW**:

De resultaten van de quick scan Zuidoosthoek zijn niet meegenomen in de onderhavige evaluatie van het baangebruik. Die resultaten hebben met name betrekking op mogelijke maatregelen en niet op de regels voor baangebruik.

Een bredere evaluatie van NNHS wordt nog dit jaar opgestart. Zie ook eerdere reactie op vraag 5.1.2e 5.1.2e, mede met betrekking tot RBV-vonnis

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 22 mei 2025, van 11.00-12.46 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig: *Voorzitter:* Mw. E. Rommel, provincie Noord-Holland
J. Klopman, provincie Flevoland

T.C.W.M. Alkemade, gemeente Noordwijk
W. Breunesse, gemeente Zaanstad
E. Bus, gemeente Oegstgeest
A. Elzakalai, gemeente Amstelveen
D. Grimbergen, gemeente Lelystad
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
M. Marshall, gemeente Gooise Meren
S. Nijssen, gemeente Oostzaan
R. Oud, gemeente Uitgeest
C. Peetoom, gemeente Alkmaar
Mw. M. Ruigrok, gemeente Haarlemmermeer
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
Mw. E. Spil, gemeente Ouder-Amstel
Mw. E. Stam, gemeente Heemstede
Mw. M. Veeningen, gemeente Almere
R. Vennik, gemeente Heiloo
Mw. A. Vijselaar, gemeente De Ronde Venen
R. van Wanrooij, gemeente Wormerland
K. van der Zwet, gemeente Lisse

Minister B. Madlener
5.1.2e (IenW)

5.1.2e
Ambtelijke ondersteuning

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

## 1. Opening

De voorzitter opent de vergadering om 11.30 uur

## 2. Bezoek minister Madlener

Minister Madlener geeft een stand van zaken.

- Er is een LVB ingediend waarin de krimp met 15% van het aantal ernstig gehinderden wordt vastgelegd. Daarbij de kanttekening dat er nog een kort geding komt over de haalbaarheid ervan.
- Die 15% dient gehaald te worden door maatregelen die per 1 november 2025 genomen moeten zijn. Daarna wordt berekend hoe het uitpakt. Is het minder dan 15%, dan moet er meer gedaan worden. Het moet volgens het coalitieakkoord in totaal naar 20% krimp. Is er meer bereikt, dan is minder nodig.
- Verder is afgesproken dat als er na het bereiken van die 20% verdere verstilling plaatsvindt, zoals door vlootvernieuwing, die winst gelijkelijk wordt verdeeld over verstilling voor omwonenden en groei voor de luchtvaart.
- De EC heeft gevraagd naar het perspectief voor de luchtvaart in Nederland, met de vraag hoe de plannen uitgevoerd gaan worden. De hoop is dat het met deze beleidswijziging, dus de fiftyfifty-verdeling, acceptabel wordt voor de EC. Men was bang dat een Nederlandse krimp van de luchthaven ook over zou kunnen slaan naar andere landen. De Amerikanen gaan er met gestrekt been in en zeggen dat krimp niet acceptabel is. Dat is de retaliatie. Het idee is dat Nederland op deze manier aan de EC laat zien dat men beide belangen heeft gewogen en op die manier rust heeft gecreëerd.

- Het vorige kabinet had besloten tot 20% geluidsreductie bovenop de 'autonome ontwikkeling'. Daarmee wordt de automatische verstilling bedoeld. Nieuw aangeschafte vliegtuigen worden stiller. Dat is dus automatische verstilling, waar bovenop dan nog 20% komt. Dit kabinetsbesluit leek hem een recept voor onzekerheid, en dus ook voor rechtszaken. Duidelijkheid is ook wat waard. En is een nieuw vliegtuig altijd stiller dan een oud vliegtuig? De JSF is niet stiller dan de F-16. Hij heeft om deze reden in het kabinet afgesproken dat na november dit jaar, dus de volgende 5%, het hele autonome verhaal vergeten wordt. Alle verstilling wordt dan meegenomen. Hij hoopt dat dit rust geeft in de sector en dat het uitlegbaar wordt aan de achterbannen van de BRS-bestuurders.
- Hij heeft aan de MRS uitgelegd dat de luchthaven een ontzettend belangrijke asset is voor de regio. De welvaart in deze regio, een van de hoogste in Nederland, komt mede door de aanwezigheid van de luchthaven. De reactie van de MRS viel hem mee. Er was een redelijke mate van instemming; het leek een vruchtbare basis voor samenwerking. Men stelde nog een kritische vraag over geluidsisolatie. Het beleid daarbij ging uit van 440.000, en nu zijn er 478.000 vluchten. Hij heeft met de MRS afgesproken daarop bij een volgende bijeenkomst dieper in te gaan. Hij is bereid ook bij een volgende bijeenkomst met de BRS daarop verder in te gaan.
- Er ligt een Kamermotie die zegt dat de MRS niet louter uit activisten zou moeten bestaan. De MRS moet een afspiegeling zijn van de omgeving. Hij is het daarmee in principe eens, maar met de kanttekening dat verkiezingen gekaapt kunnen worden. Uiteindelijk is het streven ernaar een afspiegeling te zijn van je omgeving, een versterking van de MRS. Een afspiegeling heeft meer gewicht dan een actieclub.

Namens Noordwijk, Katwijk en Wassenaar vraagt de heer Alkemade aandacht voor koppelkansen, omdat het luchtruim gaat schuiven en er wordt gekeken naar hoger aanvliegen. Kan dit in kaart gebracht worden? De verschuiving van het luchtruim maakt dat ook gekeken moet worden naar woningbouwplannen. Als het geluid alleen tijdelijk toeneemt, omdat daarna de vlucht hoger start, lopen procedures dan niet vast? En voorziet de minister effecten voor de woningbouw, als luchtruimherziening en hoog naderen niet gecombineerd kunnen worden? Hierop antwoordt de minister dat er bekeken wordt of winst gehaald kan worden uit die manier van vliegen. Er is een eerste schets gemaakt van de nieuwe situatie. Verder is er een commissie in gesteld die met alle belanghebbenden aan de slag gaat. De gemeenten en hun achterbannen kunnen zich met tips en verzoeken melden bij die commissie. Er is zeker effect op de woningbouw. Heleen de Groot voegt toe dat luchtruimherziening en hoog naderen onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Met hoog naderen wordt de overlast verder weg, maar ook dichterbij de luchthaven minder. Vrijwel in alle gebieden rond de luchthaven is het zo, maar niet overal. Voor de woningbouwprojecten zou het eerder een positief dan een negatief effect moeten hebben.

Gevraagd wordt of de aangegeven 5% tot aan de autonome vlootontwikkeling ook meegenomen wordt. Dat maakt uit voor de inwoners, die zo geconfronteerd worden met een hogere uitgangsnorm dan verwacht. Hoe gaat men daarmee om? Het is alsof men gaande de wedstrijd de spelregels aanpast. De minister antwoordt daarop dat de 20% geluidsreductie overeind blijft. Bij 15% daarvan komt de autonome ontwikkeling er nog bovenop. Bij de volgende 5% gebeurt dat niet meer. De kans dat het in de rechtszaal overeind blijft wordt op die manier groter, maar het is waar dat het uiteindelijke geluidsdoel hierdoor iets verlaagd wordt. Wezenlijk is het dat de rechtspositie van de omwonenden hersteld wordt, en dat er veel minder geluid wordt geproduceerd. Het aantal nachtvluchten gaat met 20% omlaag.

De heer Elzakalai complimenteert de minister. Voor het eerst in dertien jaar heeft hij het gevoel dat er enig perspectief is. Dat kan dienen als houvast. In Lelystad schijnt bovendien de combinatie F-35 en burgerluchtvaart gerealiseerd te worden! De minister waarschuwt hierop dat Lelystad nog niet een gelopen race is.

Ook de heer Slettenhaar spreekt de hoop uit dat Lelystad opent en wijst erop dat dit ook de lijn is die in de BRS is afgesproken. Verder merkt hij op dat de LVNL de nachtelijke vertrekroute vanaf de Polderbaan naar het noorden wil aanpassen. Met de huidige KUDAD-route stijgen vliegtuigen richting zuidelijke bestemming op voorbij Uitgeest-Krommenie en draaien naar het oosten weg over Zaanstad en Amsterdam. Volgens de nieuwe route zouden ze naar het westen wegdraaien. Ze gaan dan in een route over Uitgeest, Akersloot, Limmen, Heiloo en dan langs Egmond Binnen richting de Noordzee.

Castricum krijgt daarvan 's nachts veel meer geluidshinder. Dit geldt ook voor komende bewoners tussen Limmen en Heiloo. De slaapverstoring wordt dus verplaatst van de regio Amsterdam naar de regio Castricum-Heiloo. Er is geen inzicht gegeven in de consequenties daarvan, zoals voor woningbouw. Er is gekozen voor een heel korte procedure. Hij vraagt om niet in te stemmen met het voorstel van LVNL en te verzoeken de huidige KUDAD-route vast te houden en daarvoor een LVB-wijziging voor te bereiden. Ook vraagt hij LVNL te wijzen op het participatieproces en het democratisch proces binnen de gemeente te respecteren. In reactie hierop merkt de minister op dat iedere wijziging goed nieuws voor de een, en vaak slechter nieuws voor de ander is. Er moet gestreefd worden naar een evenwichtige lastenverdeling. Mevrouw 5.1.2e voegt toe dat de aangekondigde wijziging van de LVNL een veiligheidsissue betreft, met twee bochten die elkaar dreigen te kruisen. Het LVNL heeft van IenW toestemming gekregen om te zoeken naar een mogelijke oplossing. Dat wil niet zeggen dat het ministerie op voorhand al akkoord is met de voorgestelde wijziging. LVNL zal binnen twee weken de informatie – zoals over het gevolgde participatietraject – moeten verzamelen en met een goede onderbouwing/berekening moeten komen. Dat laatste met name in verband met het aantal extra gehinderden dat dit extra op zal leveren, en hoeveel het er minder worden in de regio Amsterdam. Het ministerie zal niet voor het eind van de zomer met een besluit komen. Op dit traject is formeel een zienswijzeprocedure niet verplicht, maar er moet wel fatsoenlijke participatie zijn. Als het blijft bij één informatieavond vindt het ministerie dat wat krap.

De heer Peetom steunt de ingezette lijn. Hij vraagt wat meer informatie te leveren over de verdeling van die stillere vliegtuigen over de verschillende aanvliegroutes. De minister zegt dat toe.

Mevrouw Ruigrok steunt de opening van Lelystad, juist met de combinatie van defensie en handelsverkeer. Zij pleit ervoor ook het LIB aan te pakken, in combinatie met de nieuwe LVB in 2026. De minister antwoordt daarop dat hij net een LIB-verandering heeft geaccordeerd. Mevrouw 5.1.2e voegt toe dat er meerdere LIB-wijzigingen in voorbereiding zijn. Een gaat over de aanpassingen van hoogte, die net is geaccordeerd. Daarvoor is met de minister gesproken over het in gang zetten van de grotere wijziging, waarop mevrouw Ruigrok doelt. Dat wordt dus opgepakt, maar die leidt niet direct tot een wijziging. Die volgt op de LVB-wijziging. De minister wil voorzichtig zijn met bouwen in een zone waar dat eigenlijk niet kan. Als er eenmaal huizen staan, gaan ze nooit meer weg.

De heer Van Wanrooij vraagt aandacht voor de toenemende geluidsoverlast in Wormerland en Zaanstad.

Ook Heemstede is blij met de gepresenteerde, gebalanceerde oplossing. Gevraagd wordt om meer informatie over de stand van zaken voor Lelystad. De heer Klopman vraagt de opening van Lelystad, met een unieke kans voor de combinatie defensie-handelsverkeer, snel te regelen. De heer Grimbergen dankt voor de uitleg en complimenteert de minister met het resultaat. Hij steunt het verzoek van collega's om nog eens zorgvuldig te kijken naar de belasting voor de verschillende gebieden. Mevrouw Veeningen vindt het positief dat er nu maatregelen worden genomen. Voor de inwoners van de gemeente Uitgeest, merkt de heer Oud op, is de nachthinder een punt van zorg. Die veroorzaakt veel gezondheidsschade. Daarom zet de regio in op nachtsluiting. Als de geluidsdoelen niet worden gehaald, kan de minister dan in eerste instantie kijken naar de nachtsluiting? De minister antwoordt hierop dat daarop 20% reductie staat. Als het niet gehaald wordt, moet opnieuw gekeken worden. De nacht komt dan uitdrukkelijk in beeld. Zelfs een vorm van nachtsluiting is dan niet geheel buiten beeld.

Het verhaal van de heer Slettenhaar wordt nadrukkelijk ondersteund door de heer Vennik. De inzet van Lelystad is voor zijn regio helder, maar op voorwaarde dat de druk door charters in de nachten minder wordt. De heer Breunesse ondersteunt het pleidooi van de heer Van Wanrooij met betrekking tot luchtruimherziening en geluidstoename in Wormerland en Zaanstad. Ook eens is hij het met de heer Oud voor wat betreft de nachtsluiting.

De heer Bus wijst erop dat de vermindering van het aantal vluchten ten opzichte van het huidige aantal vluchten geen verbetering is. De vermindering is alleen op papier. En wat betreft de fiftyfifty voor de toekomst is het nog erg onduidelijk hoe de 50% verdeeld wordt. De BRS vindt dat niemand erop achteruit mag gaan, maar toch zijn er plekken met het risico van meer hinder. De minister antwoordt daarop dat je niets meer kunt doen als niemand erop achteruit mag gaan. Bovendien: met de verdeling fiftyfifty gaat niemand erop achteruit. Zonder geluidswinst is er ook geen groei. Toch kan

hij niet garanderen dat niemand erop achteruit gaat. Als er zorgen zijn, kunnen die gemeld worden bij de eerder door hem genoemde commissie. Er zullen bewoners zijn die er niet op vooruit-, of zelfs iets op achteruitgaan. Het is de vraag of dat acceptabel wordt geacht. Hij hoort graag wat de bewoners ervan vinden.

De gemeente Gooise Meren komt binnenkort met een position paper, ook namens de regio Gooi en Vechtstreek. Die zal in de BRS gepresenteerd worden. Verder sluit hij zich aan bij wat al door anderen is gezegd. De heer Hoekstra maakt zich vanuit de zuidoosthoek grote zorgen over waar de vluchten heengaan. Hij roept op om de vluchten niet richting de al zwaar belaste gebieden te sturen. Dat zou de doodsteek zijn voor de regio. Mevrouw Spil merkt op dat Ouder-Amstel ligt bij de A9, de A2 en de A10. Toch mag er niet gestapeld worden in de geluidsbelasting, ook al hebben inwoners daarmee te maken. Zij ervaren op al die fronten ongelofelijk veel geluidsoverlast. De minister begrijpt dit betoog heel goed. De vraag is hoe je de pijn verdeelt. De commissie Herziening zal moeten beoordelen wat in dat opzicht fair is. En is het leed van de een te verzachten door elders wat pijn te accepteren?

De heer Van den Heuvel wenst de minister veel succes bij het realiseren van dit LVB. Namens de gedeputeerde Weverling van Zuid-Holland vraagt hij of bij het monitoren van het geluidsdoel ook regionaal gedifferentieerd wordt gekeken naar de geluidsbelasting per provincie. En zo ja, hoe wordt Zuid-Holland daarin dan meegenomen? De achterliggende gedachte is dat de monitoring bepaalt of de beleidsdoelen worden gehaald en wanneer voor het eerst groei ontstaat. De gedeputeerde vindt het cruciaal dat provincies niet slechts als onderdeel van het nationaal gemiddelde worden gezien, maar dat er ook aandacht is voor lokale piekbelasting en regionale verschillen. Op deze vraag antwoordt de minister dat in het hoofdlijnenakkoord daarmee geen rekening wordt gehouden. Het doel van 20% kan behaald worden als bijvoorbeeld in Noord-Holland veel minder geluidsgehinderden zijn, en in Zuid-Holland meer. Natuurlijk zal ook hij moeten kunnen uitleggen waarom bepaalde keuzes zo gemaakt zijn. Mevrouw 5.1.2e voegt toe dat wat aan de voorkant is gedaan alleen op papier bestaat, omdat het nog niet gerealiseerd is. Zichtbaar is dat het bij de eerste 15% alle gebieden beter worden, hoewel sommige meer dan andere. De primaire banen zitten namelijk helemaal vol. De groei heeft voornamelijk plaatsgevonden op secundaire banen, en nu vindt ook de krimp voornamelijk plaats op secundaire banen. Daar zit dus de grootste afname. Als straks de doelstelling van 20% is gehaald, zal de verdiende groei fiftyfifty verdeeld moeten worden. Maar ook dan zal de groei voornamelijk op secundaire banen plaatsvinden. Het is niet eenvoudig, maar geprobeerd zal moeten worden om waterbedeffect te voorkomen.

Er komt een vraag naar de juridische status van de gemaakte afspraken met de sector. Hoe gaat men monitoren? En welke maatregelen kan de minister nemen als het niet uitgevoerd wordt? De minister antwoordt dat dit kan door minder nachtvluchten af te spreken. 478.000 vluchten en 20% minder nachtvluchten kunnen heel hard afgesproken worden. Het is lastiger antwoord te geven op de vraag hoe het gemeten wordt, en wat je doet als men zich er niet aan houdt. Geprobeerd wordt om convenanten af te sluiten. Er kunnen boetes opgelegd worden. Ook als het hard waait vanuit een bepaalde richting, zal toch zo gevlogen moeten worden dat het veilig is. Dat zal allemaal in balans moeten zijn. In een convenant moet afgesproken worden dat iedereen zich eraan houdt. Afgesproken is dat er meer gemeten zal worden, op meerdere meetpunten. Dat kan bijdragen aan wat meer veiligheid voor de omwonenden. Mevrouw 5.1.2e voegt toe dat in het maatregelenpakket voor de 15% meerdere maatregelen zitten, waarvan sommige worden vastgelegd in het LVB. Met name is dat de krimp, 478.000 vliegtuigbewegingen per etmaal, waarvan 27.000 in de nacht. Dan is er het convenant. Er is de 'regeling lawaaiige toestellen' gepubliceerd op 7 mei. Het is juridisch vastgelegd in een regeling en daarom juridisch bindend. Wat betreft monitoring kunnen sommige dingen gewoon geteld worden, zoals het aantal vliegtuigen dat KLM binnen krijgt.

Opgemerkt wordt dat het gaat om de keuzes die je maakt en de voordelen voor de inwoners. Dat moet transparant en uitlegbaar zijn. De minister antwoordt dat om die reden de commissie in het leven is geroepen. Het is de bedoeling dat de commissie op die manier hiernaar gaat kijken en adviseren. Burgers moeten voelen dat er een eerlijkheid in het beleid zit. Overigens doet het hem plezier hier te horen hoe men in de BRS naar Lelystad kijkt. Toch heeft hij nog geen meerderheid in de coalitie en in de Kamer om Lelystad te openen. Hij vindt zelf de opstelling van Lelystad heel redelijk. Men accepteert de herrie van de straaljagers, maar wil er wel iets voor terug.

De voorzitter wenst de minister veel succes en sluit de vergadering.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
De heer R. Tieman
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

**Bestuurlijke Regie Schiphol**

**Uw contactpersoon**

5.1.2e

BEL/GLK

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

18 December 2025

**Betreft: Internetconsultatie inzake "Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2026"**

Excellentie,

De Bestuurlijke Regie Schiphol (hierna: BRS) heeft met belangstelling kennisgenomen van de aanvraag van de Royal Schiphol Group (Schiphol) voor onderhoud aan de start- en landingsbanen in 2026. Tevens hebben wij kennisgenomen van het concept van de door u vast te stellen Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2026. Deze regeling betreft groot onderhoud aan de rijbanen A en B tussen A21 en A25, alsmede op regulier onderhoud aan de start- en landingsbanen. De BRS maakt graag gebruik van de gelegenheid om een reactie te geven op de regeling en de bijbehorende toelichting.

U verzoekt in deze consultatie specifiek om een reactie op het beoogde gebruik van alternatieve start- en landingsbanen (overdag en in de nacht), op de voorgestelde verhoging van grenswaarden voor geluid op enkele handhavingspuntenen op de hinderbeperkende maatregelen zoals opgenomen in de bijlage Informatiedocument baanonderhoud 2026. De BRS gaat graag op deze onderdelen in en maakt tot slot enkele opmerkingen over het proces voorafgaand aan de vaststelling van de regeling en het afwegingskader voor het beoordelen van maatregelen.

*Vervangend baangebruik en vrijstellingen*

In tegenstelling tot 2025 leiden de onderhoudswerkzaamheden in 2026 niet tot langdurige afsluiting van een specifieke start- of landingsbaan. Wel zullen, in twee perioden van respectievelijk vijf en zeven weken, twee rijbanen buiten gebruik zijn, hetgeen naar verwachting zal leiden tot afwijkend baangebruik.

De BRS begrijpt dat onderhoudswerkzaamheden tijdelijk kunnen leiden tot gewijzigde inzet van banen of routes. Zij is echter geen voorstander van het inzetten van start- en landingsbanen in de nachtperiode die onder normale omstandigheden niet gebruikt mogen worden. De BRS verzoekt u dergelijke vrijstellingen niet te verlenen.

Daarnaast blijkt uit de conceptregeling opnieuw niet op welk type onderhoud de voorgenomen vrijstellingen betrekking hebben. De BRS acht dit in strijd met artikel 8.23 van de Wet luchtvaart, zoals eerder aangegeven in onze zienswijze op de ontwerpregeling voor de onderhoudswerkzaamheden 2025. Wij constateren dat op dit punt geen aanpassing is doorgevoerd.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 5.1.2e

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

*Mitigerende maatregelen*

De BRS waardeert dat zowel Schiphol als het ministerie het belang van mitigerende maatregelen benadrukken en dat hiervoor opnieuw een set maatregelen is opgenomen. Tegelijkertijd constateren wij dat het merendeel van deze maatregelen neerkomt op een verplaatsing van vliegbewegingen, zonder dat duidelijk is wat de effecten hiervan zijn op de lokale geluidbelasting. In het informatiedocument wordt slechts een inschatting van die effecten gegeven.

*Proces en afwegingskader*

De BRS ondersteunt uw voornemen om de procedure, voorafgaand aan de vaststelling van de tijdelijke regeling, te verbeteren en constateert dat hierin eerste stappen zijn gezet. In dat verband willen wij onze waardering uitspreken voor het initiatief van het ministerie om de BRS te betrekken bij het meedenken over het afwegingskader waartegen mitigerende maatregelen worden beoordeeld. Wij beschouwen dit als een belangrijke stap richting een meer transparante en zorgvuldige besluitvorming. Toch blijft de consultatie voor het publiek laat in het jaar plaatsvinden: voor 2026 pas vanaf 1 december 2025. Hierdoor is een wezenlijke aanpassing van de planning, vrijstellingen, grenswaarden of mitigerende maatregelen in de praktijk nauwelijks meer mogelijk.

De BRS beveelt daarom sterk aan de ontwerpregeling in het vervolg aanzienlijk eerder in consultatie te brengen, zodat tijdige bijstelling nog mogelijk is. Wij verzoeken u de exploitant hiertoe nadrukkelijk op te roepen.

De BRS is, zoals u bekend, bereid met u te verkennen welke aanvullende mitigerende maatregelen mogelijk zijn. Wij verwijzen hierbij tevens naar de toezegging van de minister(s) van Infrastructuur en Waterstaat dat geen vrijstelling wordt verleend zonder passende mitigerende maatregelen. De BRS ziet deze toezegging als een oproep om tot nadere kaders voor baanonderhoud te komen. Voor 2026 is dit nog niet gerealiseerd, maar wij gaan ervan uit dat dit vanaf 2027 wel gebeurt, zodat toekomstige aanvragen kunnen worden getoetst aan een in overleg met alle betrokkenen — waaronder de BRS — vastgesteld afwegingskader.

De BRS blijft graag met u in gesprek over verdere verbetering van de procedure rond baanonderhoud en over maatregelen die de effecten daarvan op de omgeving beperken. Daarbij vertrouwt de BRS op tijdige en juiste communicatie met de omgeving, met name wanneer vrijstellingen of ontheffingen worden verleend.

Hoogachtend,

Esther Rommel
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

*Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.*

**BRS - Aanvulling op zienswijze BRS inzake tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol**

Geachte mevrouw Groot,

De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft op 18 december jl. gereageerd op de tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol, die tot en met 9 januari 2026 ter consultatie openstond. Wij verzoeken u onze zienswijze te betrekken bij de vaststelling van deze regeling.

Als voorzitter van de BRS zie ik aanleiding u, in aanvulling op onze zienswijze, het volgende onder de aandacht te brengen. Ons is gebleken dat door een fout in de door Schiphol gehanteerde software de te verwachten geluidsbelasting lager uitvalt dan waarmee is gerekend bij het opstellen van de tijdelijke regeling.

Het zou daarbij gaan om dubbeltellingen in het rekenmodel. De consequentie hiervan lijkt te zijn dat voor een aantal handhavingspunten hogere vervangende grenswaarden in de tijdelijke regeling zijn opgenomen dan strikt noodzakelijk. Deze observatie heeft ons bereikt via de MRS en naar wij hebben begrepen, bevestigt Schiphol deze lezing van de feiten.

Juist wanneer het gaat om maatregelen met een directe impact op de leefomgeving, zoals het groot onderhoud aan het banenstelsel van Schiphol, is een zorgvuldige en correcte onderbouwing van de effecten van groot belang. Omwonenden en andere belanghebbenden moeten daarop kunnen vertrouwen. Dit onderstreept tevens het belang van goed functionerende *checks and balances*, waarbij de gehanteerde cijfers aantoonbaar betrouwbaar en controleerbaar zijn.

Wij gaan er daarom van uit dat u zo spoedig mogelijk onderzoek laat verrichten naar de hierboven geschetste observaties en ons informeert over de uitkomsten daarvan. In afwachting hiervan verzoeken wij u de tijdelijke regeling nog niet vast te stellen. Wij begrijpen dat de MRS u een vergelijkbaar verzoek heeft gedaan.

Vriendelijke groet,

Esther Rommel
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS)

**Planning:**

- Werkgroepje doet opzet van uitgeschreven tekst: **do 8 t/m do 15 jan**
- Feedback 5.1.2e en 5.1.2e: **do 15 januari**
- 5.1.2e vakantie: **za 17 t/m vrij 23 jan.**
- LVB gepubliceerd: **20 jan**
- Gehele WG doorlezen ontwerp LVB en aanpassingen maken zienswijze: **di 20 t/m di 27 jan**
- Concept LVB-zienswijze afgerond en opnieuw met delen wg: **woe 28 jan**
- Deadline feedback 2.0 wg: **di 3 feb**
- Verwerken feedback 2.0 wg: **di 3 t/m do 5 feb**
- Concept gereed en verzonden voor goedkeuring voorzitter: **do 5 feb**
- Feedback voorzitter: **vrij 6 feb**
- Evt. Aanpassen nav feedback voorzitter: **ma 9 feb**
- Feedback bestuurders en brs-a: do 12 feb **– vrij 20 feb (=8 dagen)**
- 5.1.2e vakantie: **di 16 t/m vrij 20 februari**
- Aanpassen nav feedback bestuurders: ma **23 t/m do 26 feb**
- Aanleveren aan voorzitter voor ondertekening: **vrij 27 feb**
- Deadline: **di 3 maart**

**Acties nav brs werkgroep:**

- Nagaan welke documenten evt. Door welke werkgroep gelezen moeten worden.
- Doornemen vergelijking met de oude handhavingspunten bekijken (document nr. 20)

Hoi 5.1.2e,

Kun je de planning in het LVB-document aanpassen nu we weten dat publicatie is uitgesteld naar 20 januari (t/m 3 maart uitgaande van 6 weken)?

Voorstel: morgenmiddag toch alvast een zoveel mogelijk uitgewerkt concept aanleveren in klein comité (is 5.1.2e). Ik zal concrete vragen om nadere uitwerking in het document zetten. Daar hebben jullie dan mijn vakantie week voor om het aan te passen/ aan te vullen.
26 en 27/1 feedback van klein comité verwerken en check met nieuwe LVB. Lijkt me goed om 27/1 (einde dag) met klein comité af te stemmen over de laatste aanpassingen/ aanvullingen en bijzonderheden uit de LVB (ik ga ervan uit dat jullie het LVB ook doornemen*)
28/1 aanleveren concept zienswijze aan werkgroep en vanaf daar de planning verder uitwerken aub.

12 febr. BRS-b kunnen/ moeten we dan gebruiken voor het 1e (en hopelijk enige) rondje afstemmen met bestuurders. Dit heb ik al met 5.1.2e besproken/ kun je opnemen in de planning.

NB. Voor de planning 16 t/m 20 febr. ben ik ook afwezig.

**Actieplan:**

- 5.1.2e : uitwerken hoofdlijnenversie PZH en deze delen met LVB-zienswijze groepje
- 5.1.2e : opzet zienswijze BRS en delen met 5.1.2e
- 5.1.2e naar BRS inzet 1.0
- Uitwerken/organiseren thema's op hoofdlijnen (zoals hieronder; maar dan completer)
- 5.1.2e : Baanonderhoud standpunten uitzetten bij 5.1.2e (hoe zit het met foutieve berekeningen MRS?)
- 5.1.2e : TVG vergelijken (500.000 ten opzichte van 478.000): is die werkelijk lager?
- 5.1.2e : mail opstellen die marnix laat verzenden door Esther naar bestuurders en BRS-a met mededeling publicatie LVB-ontwerp en planning van zienswijze proces en hoe we 12 februari BRS-B willen gebruiken (voor 5.1.2e ). Wanneer moet de mail er dan ook uit? Afstemmen met 5.1.2e dat hij Esther attendeert op datum 28 januari doornemen LVB-zienswijze
- 5.1.2e mailt 5.1.2e en 5.1.2e m.b.t. afspraak donderdag 15 januari en of zij dan tijd willen vrijmaken om te reageren op het stuk.

**Potentiële hoofdthema's voor zienswijze:**

1. **Hinder: Vermindering hinder**

    a. **Rekenmodel ernstig gehinderden:** van een geluidscontour naar bepaling aantal ernstig gehinderden is sterk achterhaald. (Betreft de verouderde BR-relatie, Schiphol uit 2002) - wordt die al geactualiseerd? (in 2026/2027?)
        i. En welke database woningen: basisadministratie gebouwen BAG En BR-relatie uit 2021 die wordt hernieuwd? Hoe worden die nieuwe inzichten op termijn benut en betrokken bij de uiteindelijke geluidsreductie doelstelling?
        ii. Oude gegevens gebruik betekent dat we steeds verder van de realiteit komen te staan.
    b. **Per saldo benadering (***en compenserende maatregelen daar waar het slechter wordt/ niet verbeterd) - ook in relatie met dat elk nieuw LVB een verbetering moet zijn voor de leefomgeving.* In concrete getallen: hoe is de per saldo verbeteren/gelijkwaardig, en hoe werkt dat zich uit voor alle regio's. Maak dit inzichtelijk; waar vindt winst plaats en waar niet? Hoe verhoudt grenswaarden en baangebruik zich tot de regio?
    c. ***Groeiverdienmodel;*** *geluidswinst naar de omgeving (via verstilling). Voor hub en passagiersgroei Schiphol is meer vliegen niet noodzakelijk. Hoe wordt de geluidwinst besloten?*
    d. Hinder in de nacht
    e. *Vastleggen maatregelen laatste 5% geluidsreductie (o.a. nachtsluiting)*
    f. *Borging convenanten cq. afspraken met de sector over vlootvernieuwing/ inzet stillere vliegtuigen? Eerdere toezegging van IenW was om hier in de Nota van Toelichting meer over op te nemen (kan dit vallen onder een LVB?) zorg uitspreken hoe dit geborgd wordt.*
    g. *Baanonderhoud?*

h. *(check:*

*1e monitoring BA van 1/11/25 op koers?*

*Vergelijking nieuwe situatie op oude handhavingspunten eea in relatie tot preferent baangebruik en afwijken als een gw wordt overschreden (toezegging IenW om dit voor publicatie 13/1 beschikbaar te hebben)*

*is een evaluatiebepaling opgenomen die rekening houdt met het herzien van HH-punten om in te kunnen spelen op woningbouwontwikkelingen (toezegging IenW op verzoek BRS)*

*BRS-verzoek van systematiek om grenswaarden tussentijds te verlagen navenant gerealiseerde geluidsreductie en opnemen aanvullende hinderindicator is niet gehonoreerd: nogmaals aankaarten in de zienswijze?*

*vervolg op feitenrelaas NNHS beschikbaar? Nodig om mee te wegen?*

*zijn wijzigingen luchtverkeerswegen aangepast (Oekraïne, NADP1/2 (toezegging IenW om met LVNL af te stemmen)*

*Rmi: Check toezegging IenW om met LVNL te kijken of er mogelijkheden zijn om effect van bochten op vliegprestaties mee te nemen (bij scherpe bocht na start kan minder snel gestegen worden/ effect op NADP2) en ook impact intersectiestart op NADP2*

*Check BRS-input in bijlage 3 van de Nota van Toelichting wat is overgenomen:*

2. **Herstel rechtspositie omwonenden:**

   a. **Individuele rechtspositie:** hoe geborgd in de praktijk?

   b. **Fair Balance** (brief MRS – antwoord IenW) - mogelijk meer concreet maken.
   c. **Grenswaarden:** Hoe wordt omgegaan met grenswaarden als er maatregelen worden geïmplementeerd mbt veiligheid (zoals het voornemen van LVNL om nachtelijk start Polderbaan via andere route af te wikkelen waardoor geluid/ hinder verplaatst) of hinderbeperking

3. **Gezondheid: relatie met gezondheid**
   *resultaten MER?*
   *Emissies anders dan geluid?*
   *Stel vast wat aanvaardbare geluidsbelasting is vanuit gezondheid en stem daar de operatie op af*
   *Commissie MER moet reactie op geven.*
   *Geluidcontouren worden kleiner: aantal ernstig gehinderde worden dus sowieso kleiner: maar als er dan gebouwd wordt?*

4. **Meten van vliegtuiggeluid, burgermeetnetwerken**
   a. Geluidseffecten worden vooral berekend. Beleid wordt bepaald met rekenmodellen. Er is een groot verschil met rekenmodellen en de daadwerkelijke geluidsbelasting. Wat willen we precies hiermee?
   b. *Artikel 4.1.c*

c. *Niet om rekenmodellen te toetsen, maar gewoon validatie: hoe ver zit het uit elkaar? Meldingen en klachten van bewoners; zijn die redelijk?*
d. *Praktijk dichterbij brengen naar de modellering; koppeling maken met ervaren realiteit (BR-relaties, nachthinder etc).*
e.

*Check rapport vergelijking NRM en DOC29-contouren (toezegging IenW) Transitie NRM naar Doc 29 heeft gevolgen voor aantal woningen binnen de contour, moet nog worden toegevoegd, is dat er?)*

### 5. Monitoring en handhaving?

1e monitoringsronde al geweest 1/11/25, wordt de 0 situatie goed betrokken?

Toezegging analyse nieuwe grenswaarden op oude punten is niet opgeleverd!

Toevoegen BRS inzet 2.0 en 1.0 (1.0 is de reactie op de luchtvaartnota, 2.0 is een uittreksel hiervan)

BRS-inzet 3.0 december 2023.docx

## Standpunten BRS - Verminderen geluidshinder

- Sluit aan bij normering van andere geluidbronnen.
  Dit wordt nu uitgewerkt. [5.1.2e]
- Geef aan welke maximale geluidbelasting op de gevel acceptabel wordt geacht.
  Dit wordt nu uitgewerkt. [5.1.2e]
- Een per saldo jaargemiddelde doet geen recht aan de ervaren hinder. Stel daar aanvullende normen naast bijvoorbeeld een maximaal gemiddelde per dag.
- Wij willen dat maatregelen bijdragen aan minder hinder voor alle inwoners maar accepteren dat maatregelen niet overal hetzelfde reducerende effect hebben.
- Verslechtering kan alleen in uitzonderlijke gevallen als daar een substantiële verbetering elders tegenover staat, een goede motivering aan ten grondslag ligt en heldere compensatie tegenover wordt gesteld: isolatie, uitkoop, investeringen in gezondheid bevorderende maatregelen in de leefomgeving.
- Gebruik het Omgevingsfonds voor het borgen van de kwaliteit van de leefomgeving en de vitalisering van gebieden waar ook met innovatieve technieken onvoldoende hinderbeperking kan worden bereikt.
- Stuur niet alleen op geluidhinder maar zet in op het verbeteren van alle negatieve effecten van luchtvaart op mens, milieu en natuur.
- Verminder de geluidsbelasting in de nacht, voorkom slaapverstoring.
- Ontzie daarbij de randen van de nacht en blijf onder de maximale piekbelasting overdag.

*Hoe krijgen uitgangspunten zoals "niemand mag er achteruit op gaan" en "minder hinder voor iedereen" concreet invulling? Kan bijvoorbeeld de per saldo-benadering worden verlaten?*

## Standpunten BRS – ruimtelijke ontwikkeling

- De BRS wil dat het ministerie oog heeft voor andere vraagstukken die ook spelen, zoals de woningbouwopgave en de energietransitie, die ook ruimte nodig hebben;

- Luchtvaart moet over naar de systematiek van de Omgevingswet: grenswaarden en standaardwaarden, individuele normen voor woningen en wederkerigheid in de systematiek;
- Leg de contouren behorend bij de LVB vast in het LIB, tegelijk met het juridisch borgen van het NNHS in het LVB;
- Beoordeel of het LIB nog nodig is met de komst van de Omgevingswet;
- Schrap de verzwaarde formule cumulatie geluid.

Standpunten BRS - aanvullende acties

- De BRS pleit voor een aangepast LVB1 als nieuw nulpunt/referentiepunt voor de verdere ontwikkeling van Schiphol.
- Zolang er geen zekerheid is over de krimpende contouren- aanpak is een maximumaantal nodig voor omgeving en omwonenden om te kunnen toetsen.
- Schaaf het NNHS bij op baangebruik.
- Afwegingen over de luchtruimherziening dienen nadrukkelijk in samenhang bezien te worden met de andere programma's en trajecten op het luchtvaartdossier.

2025-03-11, BRS concept-reactie.docx

- Stel in uw besluitvorming de verbetering van de leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio nadrukkelijker centraal. Dit betreft niet alleen geluidsreductie, maar ook verbetering van de luchtkwaliteit en CO2-reductie.
- Blijf vasthouden aan het uitgangspunt dat vlootvernieuwingseffecten alleen mogen meetellen voor geluidsdoelen als ze bovenop autonome ontwikkelingen komen.

Zienswijze MRS op versneld LVB https://maatschappelijkeraadschiphol.nl/wp-content/uploads/2025/04/MRS-advies-inzake-ontwerpwijziging-Luchthavenverkeerbesluit-Schiphol_zh.pdf .

De MRS stuurde op 31 maart een advies naar Minister Madlener. Hierin stelt de MRS onder meer dat bij de integrale LVB-wijziging een kenbare en navolgbare belangenafweging moet worden gepresenteerd die voldoet aan het fair balance-vereiste uit het EVRM.

**Nota van Toelichting algehele LVB:**

2025-11-27 hoofdlijnenverslag informele consultatie nov 2025.pdf

2025-11-27 Bijlage 1 plan betrokkenheid belanghebbenden lvb _def.pdf

2025-11-27 Bijlage 2 Reactie IenW brief MRS ikv handhavingstelsel LVB.pdf

2025-11-27 Bijlage 3 Tabel voorstellen wijzigingen LVB en RMI en reactie IenW.pdf

Uitvoeringstoets LVNL en ILT nodig?

## BRS Feedback 'Uitwerking toekomstperspectief verstilling en groei Schiphol' - 31 juli 2025

### Inleiding

De BRS heeft kennisgenomen van het conceptdocument *'Uitwerking toekomstperspectief verstilling en groei Schiphol'*. Het document bevat verkennende voorstellen voor het aanwenden van geluidswinst na 2027, waarbij wordt uitgegaan van een 50:50-verdeling tussen hinderbeperking en groei van het aantal vliegtuigbewegingen.

Hoewel het groeiverdienprincipe als uitgangspunt wordt herkend, sluit de voorgestelde aanpak op meerdere punten niet aan bij de standpunten van de BRS.

Onderstaande analyse beschrijft de belangrijkste knelpunten en doet concrete aanbevelingen voor de verdere uitwerking.

### 1. Sturen op normen in plaats van aantallen vliegtuigbewegingen

De voorgestelde benadering werkt met het *Totaal Volume Geluid (TVG)* als maatstaf voor geluidsruimte. TVG is echter een technische maat zonder directe relatie met beleefde hinder, ruimtelijke verdeling of gezondheidseffecten. Hoewel dit wordt erkend, blijft het uitgangspunt voor groeiruimte gebaseerd op TVG en wordt dit concreet gemaakt in aantallen vliegtuigbewegingen. De voorgestelde 50:50-verdeling van geluidswinst kan bovendien lokaal ongelijk uitpakken, wat mogelijk leidt tot verslechtering van de situatie in sommige gebieden.

**BRS-aanbevelingen:**

- TVG kan hoogstens een technisch vertrekpunt zijn, maar mag niet leidend zijn.
- Stuur op milieunormen voor geluid en emissies en hinderindicatoren (zoals ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden), gebaseerd op actuele en onderbouwde blootstellings-responserelaties.
- Wees transparant over de beperkingen van gehanteerde modellen.
- Baseer groeiruimte uitsluitend op aantoonbare verbetering van hinder binnen de relevante contouren, in lijn met het Actieplan Omgevingslawaai en het NNHS.
- Gebruik naast Lden en Lnight aanvullende indicatoren (zoals piekmomenten en aantal vliegbewegingen).
- Veranker het uitgangspunt *'minder hinder voor iedereen'* in het model. Voorkom dat regio's er per saldo op achteruitgaan vanwege een rekenkundige verrekening op Schiphol-niveau. De verdeling van hinder moet uitlegbaar en regionaal toetsbaar zijn.
- Bied garanties dat álle delen van de regio een verbetering ervaren. Indien dat niet lukt, compenseer dan via gebiedsspecifieke maatregelen of inzet van het Omgevingsfonds.

## 2. Voorkeur voor gecontroleerde vrijgave op basis van monitoring

De notitie bespreekt zowel automatische als gecontroleerde vrijgave van groeistappen. De automatische benadering, gebaseerd op verwachte TVG-winst, biedt geen garantie dat daadwerkelijke hinderreductie wordt gerealiseerd. Daarbij ontstaan bij de BRS grote zorgen over de rechtsbescherming van omwonenden, waar het Rijk nu juist stappen richting herstel daarvan probeert te zetten.

**BRS-aanbevelingen:**

- Hanteer uitsluitend *gecontroleerde vrijgave* op basis van jaarlijkse monitoring en evaluatie.
- Leg de verdeling van winst niet (alleen) vast in aantallen vliegtuigbewegingen, maar ook in strengere normering op de handhavingspunten.
- Verleen geluidsruimte alleen wanneer vooraf vastgestelde hinderreductie is gerealiseerd en objectief is vastgesteld.
- Zorg ervoor dat geen van de vier scenario's de rechtsbescherming van omwonenden ondermijnt.

## 3. Nachtvluchten en rustmomenten blijven onbesproken

De notitie geeft geen aandacht aan nachtelijke rust of de spreiding van hinder over de dag, terwijl juist deze elementen cruciaal zijn voor gezondheid en leefkwaliteit.

**BRS-aanbevelingen:**

- Formuleer concrete doelen voor nachtrust, reductie van nachtvluchten en bescherming van rustmomenten overdag.
- Voorkom verschuiving van hinder naar de randen van de dag of naar secundaire banen.

## 4. Gebrek aan samenhang met lopende trajecten

Het is onduidelijk waarom een aparte groeiverdiensystematiek voor Schiphol wordt ontwikkeld, terwijl het ministerie van IenW al meerdere jaren werkt aan een nieuw, generiek geluidstelsel voor luchtvaart. Dit nieuwe stelsel voorziet in een groeiverdiensystematiek die aansluit op andere wettelijke bronnen.

**BRS-aanbevelingen:**

- Zoek aansluiting bij het nieuwe generieke geluidstelsel van IenW.
- Voorkom versnippering en waarborg continuïteit in het geluidbeleid.
- Zorg voor een integrale en stelselmatige benadering, passend binnen bestaande wettelijke kaders.

**Huidige pagina's op www.noord-holland.nl die refereren aan NOVEX:**

https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Luchtvaart/Schiphol

NOVEX-gebied
De Schipholregio is aangewezen als NOVEX-gebied. Dat houdt in dat het Rijk, provincies en gemeenten in de omgeving van de luchthaven samen invulling gaan geven aan maatregelen om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Op 10 oktober tekenden gedeputeerde Jeroen Olthof (voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol) en minister Mark Harbers (Infrastructuur en Waterstaat) de bestuursovereenkomst intenties samenwerking NOVEX Schipholregio (pdf, 12 MB).

Met deze overeenkomst wordt de onderlinge samenwerking versterkt en een integrale afweging van de verschillende opgaven in het gebied gemaakt. Naast het terugdringen van uitstoot en geluid wordt tegelijkertijd gezocht naar ruimte voor natuurherstel, woningbouw, infrastructuur en het verbeteren van het elektriciteitsnet. De ondertekening van de bestuursovereenkomst is een belangrijke eerste stap. Daarna worden afspraken uit de bestuursovereenkomst samen met alle betrokken partijen verder uitgewerkt.

https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Luchtvaart/Bestuurlijke_Regie_Schiphol

NOVEX-gebied
Om de diverse opgaven, waarvoor interbestuurlijke afstemming vereist is, te regisseren is de Schipholregio aangewezen als NOVEX-gebied. Dit betekent dat het Rijk, provincies en gemeenten in de omgeving van de luchthaven samen invulling gaan geven aan maatregelen om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Naast het terugdringen van uitstoot en geluid wordt tegelijkertijd gezocht naar ruimte voor natuurherstel, woningbouw, infrastructuur en het verbeteren van het elektriciteitsnet. Op 10 oktober 2022 ondertekende de BRS daarvoor een bestuursovereenkomst met het Rijk.

**Structuurvoorstel paginaonderdeel Luchtvaart**
Eventueel de pagina 'informatie en vragen' verdelen over overige pagina's en vervangen door een pagina NOVEX Schipholregio.

**Tekstvoorstel NOVEX t.b.v. website Provincie Noord-Holland**

Binnen regio Schiphol werken vier ministeries (I&W, BZK, EZK en LNV), provincies en gemeenten samen aan de ruimtelijke opgaven in regio. Het doel is om zo een impuls te geven aan de kwaliteit van de leefomgeving. Zo komen ze met elkaar tot een nieuwe balans die de gezondheid en kwaliteit van leven in de buurt van de internationale luchthaven Schiphol verbetert. Zij doen dit onder de naam NOVEX regio Schiphol.

*Schaarse ruimte*
Voor regio Schiphol geldt dat er urgentie bestaat voor verschillende ruimtelijke opgaven, zoals bijvoorbeeld woningbouw en infrastructuur. En dat in een omgeving waar maar beperkt ruimte is, de aanwezigheid van een luchthaven een impact heeft op de leefomgeving en er beperkingen vanuit veiligheid en geluid zijn gesteld aan het bouwen van woningen in de buurt van een luchthaven. Voor de NOVEX regio Schiphol is het daarom belangrijk om afspraken te maken over de vermindering van emissies zoals stikstof en geluid, kansen bieden voor natuurherstel, verbetering van het elektriciteitsnet en het verminderen van de CO2-uitstoot.

*Beschermen tegen negatieve effecten van luchtvaart*
De ruimtelijke opgaven hebben invloed op elkaars tempo en invulling. In positieve zin als ze elkaar versterken of juist omdat ze elkaar in de weg zitten. Die versterking is waar we binnen NOVEX naar op zoek zijn, zodat de overheden samen de opgaven versneld kunnen realiseren om de omgeving te beschermen tegen negatieve effecten van de luchtvaart. Maar ook het in kaart brengen van de verschillende belangen helpt om keuzes te maken in de regio Schiphol. Niet alle besluiten en maatregelen in de Schipholregio worden uitgewerkt in de NOVEX Schiphol. Deze krijgen uitwerking in andere, soms al lopende, gebiedsinitiatieven. NOVEX Schiphol heeft een coördinerende rol om trajecten met elkaar te verbinden en een aanjagende functie te vervullen.

*Samenwerken via een Uitvoeringsagenda*
Na de start van de interbestuurlijke samenwerking eerder in 2023 werkten Rijk en regio eerst aan een Ontwikkelperspectief. Hierin staan regionale en nationale overheden op welke manier zij efficiënt samenwerken binnen de vele, samenhangende opgaven in de Schipholregio. Het gaat hier onder meer om het organiseren van verantwoordelijkheden, transparant afwegen van belangen en waar nodig het maken van keuzes die op een specifieke locatie de voorkeur hebben. Het Ontwikkelperspectief is de onderlegger voor de Uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio dat partijen eind 2023 vaststelden.

*Toewerken naar heldere normen voor de luchtvaart*
In de Uitvoeringsagenda staan 33 concrete verkenningen, acties en besluiten. Deze gaan over onder meer het verminderen van geluidbelasting, verbeteren van luchtkwaliteit en de ruimtelijke ontwikkeling in de Schipholregio. Binnen deze onderwerpen werken Rijk, provincies en gemeenten in de Schipholregio samen aan de verkenning van heldere normen voor luchtvaart met bijvoorbeeld als resultaat een nieuw geluidsstelsel. Ook werken zij samen aan niet alleen het beschermen, maar ook het bevorderen van een gezonde leefomgeving binnen de woon(gebieden) dichtbij de luchthaven die nu onder druk staan. In de Uitvoeringsagenda is ook aandacht voor de grote (reeds lopende) programma's vanuit het Rijk, waaronder de Luchtruimherziening en het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB), en de actualisatie van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB).

*Uitvoeringsagenda mijlpaal voor BRS*
Voor de BRS is de NOVEX Schipholregio en de Uitvoeringsagenda die partijen samen vaststelden een mijlpaal. De BRS zet hiermee een volgende stap om haar strategische thema; 'de balans tussen een gezonde leefomgeving en duurzame connectiviteit', te borgen in de uitvoering. De BRS vroeg afgelopen jaren aandacht voor het ontbreken van de samenhang tussen luchtzijdige en landzijdige opgaven. De NOVEX Schipholregio moet deze verbinding herstellen. Daarnaast ziet de BRS de NOVEX Schipholregio als kans om in samenwerking tussen Rijk en regio de juridische basis op orde te brengen en via een nieuw geluidsstelsel te werken naar individuele bescherming van inwoners in de Schipholregio.

Doorverwijzen naar:
https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/schiphol/novex-regio-schiphol

Website actualisatie

RE: https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Luchtvaart/Geluidbewust_ontwikkelen

**Van:** 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>
**Verzonden:** maandag 22 april 2024 08:33
**Aan:** 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @noord-holland.nl>
**Onderwerp:** RE: https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Luchtvaart/Geluidbewust_ontwikkelen

Kijk even op de website bij geluidbewust ontwikkelen. Dan zie je waar hij op wil abonneren. Daar doen we op dit moment niets actiefs meer op.

Je kunt op de S-schijf daar alles over terugvinden. Anders moet je 5.1.2e even vragen.
Je kunt hem dan opnemen op die lijst voor het geval we wel weer wat gaan organiseren.

Hem vervolgens even informeren dat hij opgenomen is maar dat we nu niet meer actief zijn hiermee.
@5.1.2e meenemen in de actualisatie van de website.

**Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) input verkiezingsprogramma – Leefomgeving Schiphol**

De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) is het samenwerkingsverband van 56 gemeenten en 4 provincies in de Schipholregio. Wij behartigen de belangen van de regio op gebied van luchtvaart in relatie tot de omgeving. In aanloop naar de Tweede Kamerverkiezingen vragen wij graag uw aandacht voor de **verbetering van de leefomgeving rondom Schiphol**.

Het huidige kabinet heeft eerste stappen gezet om eindelijk de basis op orde te brengen. De vergunningen voor Schiphol te actualiseren en de **balans** tussen de kwaliteit van de leefomgeving rondom Schiphol en het belang van een internationale luchthaven voor Nederland te herstellen. We willen af van anticiperend handhaven. In afwachting van een nieuw LVB heeft het kabinet een Experimenteerregeling opgesteld als eerste stap om de geluidshinder in de omgeving van Schiphol te reduceren. In het LVB wil het kabinet meer geluidsreductiemaatregelen vastleggen. Daarvoor wordt op dit moment de Europese Balanced Approach-procedure doorlopen. Het doel is om per november 2024 een kwantitatief geluidsdoel en maatregelen om dit geluidsdoel te behalen te introduceren. Daarmee wordt eindelijk gestart met de verbetering van de leefomgeving rondom Schiphol. Omwonenden wachten al jaren op aan hen beloofde bescherming tegen (geluids)hinder en juridische borging hiervan.

De volgende stap in de bescherming van de leefomgeving rondom Schiphol is een **systeemwijziging**. In de afgelopen tien jaar zijn knelpunten in het huidige systeem in de verbetering van de leefomgeving rondom Schiphol in beeld gekomen. Daarnaast zijn er meer grote ruimtelijke opgaven in onze beperkte ruimte bij gekomen. Dat vraagt ook binnen de luchtvaart een actieve sturing op alle emissies. Niet alleen ten behoeve van het klimaat en natuur (EU Green Deal) maar ook voor een gezonde leefomgeving (Omgevingswet). Het huidige kabinet kondigde aan te werken richting een **nieuw stelsel** dat het **sturen op vermindering van omgevingseffecten** mogelijk maakt. Binnen het uitvoeringsprogramma Novex Schipholregio zijn meerdere projecten opgenomen waarbinnen we gezamenlijk werken aan het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio. We willen af van de status aparte van luchtvaart en voor deze sector dezelfde regels laten gelden als voor andere bronnen. Dat maakt het in de ruimtelijke ordening ook makkelijker om integrale afwegingen te maken zoals voorgeschreven in de Omgevingswet.
Om de impact van de luchtvaart op de leefomgeving te beperken vraagt de BRS om **heldere normen**. Eenduidige regels voor alle uitstoot die een impact heeft op de gezondheid, het milieu en het klimaat. Afspraken over geluidshinder maken daar een belangrijk onderdeel van uit. Het aangekondigde nieuwe systeem sluit aan bij belangrijke uitgangspunten van de BRS:

- Sturing op **minder luchtvaartemissies,** waarvan geluid een belangrijke is.

- Scheppen van **helderheid over welke mate van geluidbelasting en hinder voor individuele omwonenden acceptabel is.** Het daarbij **afstappen van de per saldo benadering.** En zorgen dat 'minder hinder voor iedereen' (in meer of mindere mate) het leidend sturingsprincipe wordt bij verdere ontwikkeling van de luchthaven.

- Zorg voor **meer rust in de nacht**, zonder verschuiving naar de randen van de nacht of de zwaarbelaste gebieden overdag nog meer te belasten

Om recht te doen aan de zorgen in de omgeving van Schiphol over gezondheid, milieu en klimaat vragen wij u in het verkiezingsprogramma aandacht te hebben voor bovenstaande punten. Hopelijk kunnen we de **verbetering van de leefomgeving van Schiphol** de komende kabinetsperiode samen **voortzetten**.

**Tabel reacties en voorstellen conceptteksten LVB en RMI inclusief Reactie IenW**
**Datum: 10-04-2025**

## Inhoud

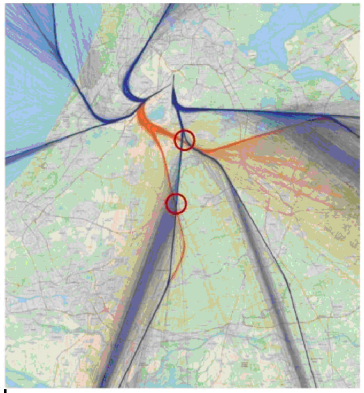

Cluster Aalsmeerbaan Buitengebied (vertegenwoordigd in de MRS) ..... 2
Concept LVB-tekst en toelichting ..... 2
Concept regeling RMI ..... 16
Schiphol ..... 23
Concept LVB-tekst en toelichting ..... 23
Concept regeling RMI ..... 25
LVNL ..... 27
Concept LVB-tekst en toelichting en Concept regeling RMI ..... 27
Reactie IenW ..... 28
KLM ..... 30
Concept LVB-tekst en toelichting ..... 30
Concept regeling RMI ..... 33
Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) ..... 34
Concept LVB-tekst en toelichting ..... 34

## Cluster Aalsmeerbaan Buitengebied (vertegenwoordigd in de MRS)

### Concept LVB-tekst en toelichting

| **Partij** | **Cluster Aalsmeerbaan Buitengebied** | |
|---|---|---|
| **Artikel concepttekst LVB + paginanummer** | **Reactie/voorstel** | **Reactie IenW** |
| Bijlage 4, p.19: punt 16. "Indien er sprake is van wolken met verticale luchtstroming of buien in de TMA Schiphol, de CTR Schiphol of de sectoren die delen van het luchtruim blokkeren voor normaal gebruik, dan hoeft de keuze voor het in gebruik nemen van een baancombinatie niet te worden gebaseerd op de baanpreferentietabellen opgenomen in de punten 2, 3, 5.3 en 6." | Onacceptabel. Deze algemene weersbepaling als eerste criterium geeft Schiphol carte blanche om ongelimiteerd en ongecontroleerd af te wijken van de baanpreferentietabellen onder regel 1. Een dergelijke open norm is nieuw ten opzichte van het LVB2008 en dient alleen de economische belangen van de sector. Het is strijdig met het juridische principe dat ieder volgend LVB dezelfde of betere bescherming aan de omgeving moet geven; dit is duidelijke verslechtering voor de omgeving. Vanwege de algemeenheid van de norm voldoet deze bovendien ook niet aan een zorgvuldige afweging van de belangen van de omgeving tegenover de economische belangen en is daarmee in strijd met de zorgvuldigheid en opdracht van de rechtbank (RBV zaak) om de belangen van de sector niet meer automatisch voorop te stellen. | De insteek is zeker niet om een carte blanche te geven. Het criterium heeft betrekking op de regels voor preferentieel baangebruik en op specifieke situaties, nl. waarin er sprake is van:<br>- Onweer (code TS in TAF)<br>- Significante bewolking (code CB of TCU in TAF)<br>- Sneeuw (code SN in TAF)<br>Alleen in die situaties hoeft de baanpreferentietabel niet gevolgd te worden.<br><br>De regels voor preferentieel baangebruik waren niet opgenomen in het LVB2008; het toevoegen van de regels (met als onderdeel de betreffende clausule) kan dus ook niet een verslechtering zijn van de bescherming voor de omgeving.<br><br>De grenswaarden in handhavingspunten bieden in het stelsel praktische en effectieve rechtsbescherming voor omwonenden tegen geluidshinder en slaapverstoring en borgen de wettelijke eis voor gelijkwaardigheid. De regels voor het baangebruik beperken de geluidhinder voor omwonenden. |
| Bijlage 4, p. 15: de tijdelijke aanpassing baangebruik (preferentie 5) vanwege de oorlog in Oekraïne wordt nu doorgevoerd als definitieve aanpassing, zonder analyse van de impact op de omgeving rond de AB en zonder hindermitigerende maatregelen. | Vanwege de oorlog in Oekraïne en de sluiting van het Russische luchtruim maakt het vliegverkeer naar het Verre Oosten gebruik van een andere route. In plaats van richting het noorden te vertrekken, zoals voorheen, vertrekt dat verkeer nu richting het bosten vanaf Schiphol. Tijdens startpieken waarbij de Aalsmeerbaan in gebruik is, maakt dat verkeer vaker gebruik van de Aalsmeerbaan. Dat leidt tot een aanzienlijke toename van klachten van omwonenden (https://bezoekbas.nl/wp-content/uploads/2023/04/BAS_Jaarrapportage_2023_DEF12042024.pdf) . In gebruiksjaar 2023 bedroeg de verdeling voor | Het is onduidelijk wat hier precies wordt bedoeld door de reageerder. Preferentie 5 in de tabel zoals opgenomen in bijlage 4 van het ontwerp LVB dat is gedeeld voor deze informele consultatie, komt overeen met de tabel zoals gepubliceerd ten tijden van het Aldersadvies.<br><br>Toelichting Aldersadvies |

| | | |
|---|---|---|
| | starts van de Kaagbaan 47,3% versus Aalsmeerbaan 52,7%, terwijl de AB een secundaire baan is.<br><br>Tekstvoorstel om regel 3.a (p.20) aan te vullen door een maximum van startend verkeer van de AB in te voeren, in lijn met regel 3.b bij landend verkeer.<br><br>Tekst 3.a is: "LVNL maakt voor de afhandeling van het startend verkeer met een westelijk gelegen bestemming, sector 4 en 5, gebruik van de meest westelijk gelegen startbaan binnen een baancombinatie indien twee startbanen in gebruik zijn." Aan te vullen met: "Tijdens perioden dat zowel baan 06 (Kaagbaan) als baan 18L (Aalsmeerbaan) in gebruik zijn als startbanen, wordt voor het winter- respectievelijk zomerseizoen voor minimaal 50% van het aantal starts gebruik gemaakt van baan 06." | We hebben de vraag uitgezet bij LVNL en hebben de volgende reactie ontvangen:<br>De baancombinatie 06 + 18L is geen bestaande baancombinatie. Er wordt waarschijnlijk baancombinatie 24 + 18L (zuidelijk baangebruik van Kaagbaan en Aalsmeerbaan) bedoeld.<br>'Het Aldersadvies geeft aan dat in geval er twee start- of landingsbanen in gebruik zijn, de bestemming respectievelijk de herkomst van het verkeer leidend uitgangspunt is voor de verdeling van het verkeer over die twee banen.<br>Bij de toewijzing van banen is het principe dat om veiligheidsredenen conflicten in het luchtruim voorkomen moeten worden (bijv. als gevolg van kruisend verkeer) en er voldoende baancapaciteit behaald wordt ten behoeve van de netwerkkwaliteit. Voor de momenten dat er gelijktijdig twee start- en/of twee landingsbanen in gebruik zijn voor de afhandeling van het verkeer, zijn er regels voor hoe het verkeer over die twee banen verdeeld moet worden.<br>Binnen het leidend principe van herkomst en bestemming van het verkeer wordt tevens een strikt geluidspreferente afhandeling geborgd. Dit betekent dat de geluidspreferente baancombinaties het meest intensief worden ingezet en dat daarbinnen zoveel mogelijk verkeer op de meest preferente baan afgehandeld wordt. Voor startend verkeer geldt hiertoe de regel dat startend verkeer met een westelijk gelegen bestemming gebruik maakt van de meest westelijk gelegen startbaan binnen een baancombinatie."<br>De figuur hieronder laat zien hoe kruisende verkeersstromen ontstaan als verkeer met een oostelijke bestemming of een zuidelijke bestemming in een startpiek van de Kaagbaan (richting 24) moet vertrekken. Deze verkeersstromen zijn in het oranje aangegeven en kruisen de reguliere verkeersstromen van de Aalsmeerbaan (richting 18L). |

| | | |
|---|---|---|
| | |  <br><br>Deze kruisende verkeersstromen zouden het gevolg zijn van het voorstel en daarom is het niet mogelijk om het voorstel over te nemen. |
| Artikel 1.1 (p.2):<br>"zich ontwikkelende geluidbelasting: aan het eind van het gebruiksjaar verwachte<br>a. totale volume van de geluidbelasting uitgedrukt in dB(A) of<br>b. geluidbelasting uitgedrukt in Lden of Lnight in een handhavingspunt,<br>beide bepaald op een eerder moment dan het einde van het gebruiksjaar en<br>berekend aan de hand van het feitelijke gebruik van de luchthaven in de verstreken periode van het gebruiksjaar, gevoegd bij het verwachte gebruik van de luchthaven | Door gebruik van het woord "of" ontstaat er vermenging van twee indicatoren (a) en (b), waardoor hinderverschuiving mogelijk blijft, d.w.z. het verhogen van (b) in bepaalde gebieden binnen de bandbreedte van (a). Dit mechanisme staat haaks op de eis van individuele rechtsbescherming die wordt geëist door de rechter.<br><br>Geluidbelasting in Lden en Lnight zijn onvoldoende om de hinderbeleving weer te geven. 4 jaar onderzoek (PAMV) heeft opgeleverd dat aanvullende hinderindicatoren nodig zijn. Voorstel om in de structuur van LVB nu al ruimte op te nemen voor aanvullende hinderindicatoren (NA en frequentie) zodat dit later kan worden ingevuld.<br><br>In de MER LVB worden de gegevens over piekbelasting in kaart gebracht, dus de baseline scenario is beschikbaar. Zie Reactienota NRD p.23: "Breng de jaargemiddelde en representatieve piekbelasting op basis van de berekende 'Number Above' 60 en 70 dB(A) in beeld." | Dit heeft te maken met juridisch taalgebruik. Het woord 'of' betekent hier 'en'.<br><br><u>Toelichting Aanwijzing 3.12 Aanwijzingen voor de regelgeving:</u><br>Indien in een opsomming van gevallen 'of' wordt gebruikt, is daaronder mede begrepen de situatie dat meer dan een van de genoemde gevallen zich tegelijk voordoen.<br><br>Het woordje 'of' betekent 'en/of', maar dat kan in regelgeving niet worden gebruikt. Het gebruik in artikel 1.1 heeft tot gevolg dat de ZOG wordt bepaald op basis van het TVG en/of op basis van de handhavingspunten. Het ZOG is het criterium wanneer een beheersplan moet worden opgesteld (art. 4.2.1 en 4.2.2). Dat kan dus zijn zowel op basis van de ontwikkelingen van de TVG als ontwikkelingen in de handhavingspunten gedurende het gebruiksjaar als allebei. Verder heeft het ZOG in het LVB geen functie. |

| | | |
|---|---|---|
| in de resterende periode van dat gebruiksjaar." | Onacceptabel. De berekeningsmethodiek van de "zich ontwikkelende geluidbelasting" in lid b gaat uit van het feitelijke en verwachte gebruik van de luchthaven, d.w.z. van de aantallen vtb's die feitelijk plaatsvinden en gewenst worden, waardoor de facto permanente groei kan worden gerealiseerd.<br><br>Tekstvoorstel:<br>Neem op in lid b of voeg toe lid c dat er een grens is aan de zich ontwikkelende geluidbelasting onder verwijzing naar het straks vastgestelde aantal vtb's. | De PAMV-onderzoeken zijn niet zo stellig als beweerd dat aanvullende hinderindicatoren spatienodig zijn. In de kabinetsreactie op de PAMV studie van voorjaar 2024 staat d nader toegelicht. Desondanks heeft ook IenW de wens om r te kunnen sturen op afname van de hinder als gevolg van vliegtuiggeluid. Dat kan onder ander een aanvullende hinderindicator. In de ontwikkeling van het nieuwe stelsel voo luchtvaartgeluid wordt (in de huidige stand van denken) een grondslag gevormd om een aanvullende hinderindicator in een luchthavenbesluit op te kunnen nemen. De Nationale Klankbordgroep voor de ontwikkeling van het nieuwe stelsel is hierover eerder geïnformeerd en de verdere uitwerking gaat eveneens in samenspraak met de Nationale Klankbordgroep.<br><br>IenW sluit aan bij de analyse dat een aanvullende hinderindicator meerwaarde kan bieden bij de reductie van hoge maximale geluidniveaus. IenW heeft de MRS aangegeven dat bij de ontwikkeling van het nieuwe stelsel vliegtuiggeluid dit nadrukkelijk op tafel ligt, waarbij we o.a. kijken naar de haalbaarheid.<br>Echter, om het al in deze LVB-wijziging op te nemen is niet mogelijk. Het nieuwe LVB is op dit moment in voorbereiding en verankert de uitkomsten van de lopende balanced approach-procedure. Het voorziet tevens in een aanpassing van de systematiek van handhavingspunten die moet leiden tot een vergroting van de (individuele rechts)bescherming van omwonenden. Het is niet mogelijk om hierin op dit moment een nieuwe norm op te nemen. Deze normen zijn op dit moment nog niet uitgewerkt, en de exacte effecten hiervan zijn nog onbekend. Vanwege de gerechtelijke uitspraak in de RBV-zaak is het belangrijk om het LVB zo snel mogelijk in werking te laten treden.<br><br>De MRS benoemt dat er binnen het stelsel van grenswaarden meer kan worden gevlogen omdat vliegtuigen langzaam minder lawaaiig worden. Dit levert geluidruimte op binnen de grenswaarden welke dan zou kunnen worden opgebruikt door meer vliegtuigbewegingen.<br>Ten eerste kan hierover worden gezegd dat in het nieuwe stelsel, naast lokale handhavingspunten met grenswaarden, ook een maximum aantal vliegtuigbewegingen wordt opgenomen als norm. Daarnaast wordt preferentieel baangebruik gehanteerd. Beide onderdelen bieden lokale bescherming. |

| | | |
|---|---|---|
| Artikel 1.1, p.3:<br>"7. Van de beperking voor starts vanaf baan 36R en landingen op baan 18L (beide Aalsmeerbaan) kan worden afgeweken voor maximaal 50 starts en landingen per gebruiksjaar van VFR-verkeer als bedoeld in het Besluit luchtverkeer 2014 voor zover het betreft luchtvaartuigen conform tabel I-4-1-1 ICAO, Doc 8168, Vol II,naderingssnelheid-categorie APP A en B." | Onjuiste bepaling. 18L is de aanduiding voor starts van de Aalsmeerbaan, niet voor landingen. 36R is de aanduiding voor landingen op de Aalsmeerbaan.<br><br>Indien wordt bedoeld: starts vanaf baan 18L en landingen op 36R is deze bepaling onacceptabel. Deze maatregel leidt tot een toename van verkeer naar de 18L. Deze maatregel stond niet in het LVB 2008 en is niet volgens de reguliere methode onderzocht. Hiervoor dient eerst een impactanalyse gemaakt te worden en hindermitigerende maatregelen te worden ontworpen.<br><br>Tekstvoorstel: schrappen. | Het betreft artikel 3.1.5. De aanpassing klopt en betreft starts 36R en landingen 18L. Als de Schiphol-Oostbaan (baan 04/22) niet beschikbaar is, moet het kleine en langzame VFR-verkeer worden ingepast in de reguliere verkeersstromen. Dit komt een paar keer per jaar voor en voor in totaal max. 50 vluchten per jaar. Dit leidt tot een vermindering van de afhandelingscapaciteit zowel in de lucht als op de grond. Vanuit milieu- en geluidsoverwegingen heeft dit geen gevolgen. De procedure wordt zelden toegepast en is alleen van toepassing voor kleine propellervliegtuigen, bijvoorbeeld van de kustwacht of politie. De naderingen en starts blijven ten zuiden van de Buitenveldertbaan (baan 09/27) en aan de oostkant van de luchthaven. Er wordt dus niet meer of anders over bewoond gebied gevlogen. Tenslotte wordt de procedure alleen overdag toegepast aangezien deze alleen van toepassing is voor VFR-verkeer. |

| | | |
|---|---|---|
| L. Artikel 4.2.1, toegevoegd lid 5 (p.5):<br>"Indien gedurende een gebruiksjaar de zich ontwikkelende geluidbelasting van het totale volume van de geluidbelasting **of** in een handhavingspunt hoger is dan de in het tweede respectievelijk derde of vierde lid bedoelde grenswaarde, stelt de exploitant zo spoedig mogelijk een beheersplan op met maatregelen waarmee overschrijding van de waarde aan het einde van het gebruiksjaar wordt voorkomen." | Lid 5 splitsen en herformuleren om ongewenste effecten veroorzaakt door het woordje "of" te voorkomen:<br><br>Tekstvoorstellen:<br>5.a. Indien gedurende een gebruiksjaar de zich ontwikkelende geluidbelasting van het totale volume van de geluidbelasting hoger is dan de in het tweede respectievelijk derde lid bedoelde grenswaarde, stelt de exploitant zo spoedig mogelijk een beheersplan op met maatregelen waarmee overschrijding van de waarde aan het einde van het gebruiksjaar wordt voorkomen.<br><br>5.b. Indien gedurende een gebruiksjaar de zich ontwikkelende geluidbelasting in een handhavingspunt hoger is dan de in het tweede respectievelijk vierde lid bedoelde grenswaarde, stelt de exploitant zo spoedig mogelijk een beheersplan op met maatregelen waarmee overschrijding van de waarde aan het einde van het gebruiksjaar wordt voorkomen.<br><br>Deze systematiek ook te gebruiken voor de nacht (art. 4.2.2).<br><br>De tekst "zo spoedig mogelijk" dient aangescherpt te worden om te voorkomen dat de exploitant dit zelf kan interpreteren en bijv. 6 maanden ook al "zo spoedig mogelijk" vindt.<br><br>Hierbij kan aansluiting gezocht worden bij de RMI (Bijlage 1, p.9) waarin art. 4.2.1, lid 3 bepaalt dat binnen 4 werkdagen moet worden gerapporteerd over een overschrijding van de grenswaarde. Dat geeft urgentie weer. Het beheersplan moet dezelfde urgentie hebben.<br><br>In lijn met de andere termijnen in de RMI wordt voorgesteld om de termijn voor indienen beheersplan op "twee weken na ontvangst van de in 4.2.1, lid 3 bepaalde rapportage" te stellen.<br><br>Tekstvoorstel:<br>"....stelt de exploitant binnen 2 weken na ontvangst van de in 4.2.1, lid 3 bepaalde rapportage een beheersplan op met maatregelen waarmee overschrijding van de waarde aan het einde van het gebruiksjaar wordt voorkomen."<br><br>Verder moet opgenomen worden dat de inspecteur-generaal of ILT verplicht zijn het beheersplan te publiceren. Op straffe van een boete. | De juridische betekenis van 'of' is hier 'en/of'. Zie hiervoor bij artikel **1.1.**<br><br>Artikel 4.2.2 gaat over de nacht en daar staat het beheersplan al.<br><br>De bedoelde 4 werkdagen in de RMI betreffen alleen het melden van een overschrijding aan de ILT. Artikel 4.2.1, vijfde lid, heeft betrekking op het opstellen van een beheersplan. In overleg met de ILT is vastgesteld dat er minimaal vier weken nodig zijn om een effectief beheersplan op te stellen.<br>De termijnen in de RMI zijn overigens verruimd naar drie weken. Dit is in lijn met de drie weken die LVNL heeft voor het opleveren van gegevens. De reden is dat Schiphol met het nieuwe handhavingsstelsel uitgebreider moet rapporteren en genoeg tijd moet hebben om dit zorgvuldig te doen. |

| | | |
|---|---|---|
| | Tenslotte moet opgenomen worden dat bij de jaarlijkse eindejaarsrapportage (handhavingsrapportage) een evaluatierapport van het beheersplan wordt gepubliceerd.<br><br>Deze openbaarheids- en publicatievereisten zijn voor de omgeving van groot belang voor het vertrouwen in de handhaving (die heeft ontbroken). Bovendien worden daarmee de beginselen van behoorlijk bestuur gediend. | Het voorstel dat Schiphol na het einde van het jaar een evaluatierapport moet aanleveren bij de ILT als er gedurende het jaar een beheersplan is opgesteld wordt overgenomen. Toegevoegd is een verplichting voor de IG om het beheersplan en een evaluatie daarvan te publiceren bij de handhavingsrapportage. Het is juridisch niet mogelijk hieraan een bestuurlijke boete te koppelen, omdat de ILT zelf de instantie is die op basis van de Wet luchtvaart namens de minister bestuurlijke boetes oplegt.<br><br>De overheid wordt geacht zich aan de wet te houden en belanghebbenden kunnen het bij de rechter voorleggen ter toetsing wanneer zij van mening zijn dat de overheid in gebreke blijft. |

| | | |
|---|---|---|
| Artikel 4A.2, sub e en f, p.7: "een aanduiding van mogelijke oorzaken voor de verschillen..." | Tekst aanscherpen. Van een professionele partij mag je verwachten dat er een sluitende verklaring van oorzaken van verschillen worden gegeven en niet slechts "een aanduiding van mogelijke oorzaken".<br><br>Tekstvoorstellen:<br>e. een sluitende verklaring van de oorzaken voor de verschillen tussen de realisatie in een gebruiksjaar met de gebruiksprognose voor dat gebruiksjaar;<br>f. een sluitende verklaring van de oorzaken in geval van een overschrijding in het gebruiksjaar van een in de artikelen 4.2.1, tweede en derde lid, en 4.2.2, tweede en derde lid, bedoelde grenswaarde. | Er bestaan teveel variabelen om een harde en sluitende verklaring te kunnen eisen, maar de tekst kan inderdaad worden aangescherpt. Het geciteerde zinsdeel zal worden vervangen door "een redelijke verklaring van de oorzaken van de verschillen". |
| Artikel 4.2.3a, p.6:<br>1. Op de luchthaven Schiphol vinden maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen met handelsverkeer per gebruiksjaar plaats. Van dit aantal vinden maximaal 32.000 vliegtuigbewegingen plaats in de periode van 23.00 uur tot 7.00 uur. | Waarom staan hier en op andere plaatsen wel aantallen en niet PM?<br><br>Voor de zekerheid ons standpunt: de groei naar 500.000 vtb's is totstandgekomen door structurele overschrijdingen van de gebieden rond de secundaire banen, inclusief de Aalsmeerbaan.<br><br>Het ministerie heeft geconcludeerd in de Quickscan "dat er daadwerkelijk sprake is van overbelasting (t.a.v. geluid) van het (binnen)gebied van Aalsmeer als gevolg van de ontwikkeling naar 500.000 vliegtuigbewegingen." Dit wordt bevestigd in vele kamerbrieven, zoals in het Onderzoek overschrijdingen grenswaarden geluid Schiphol (Bijlage bij Kamerbrief IENW/BSK-2020/180628, pagina 13): "De overschrijdingen zijn een gevolg van het feit dat de beschikbare geluidsruimte in de Lden-handhavingspunten 20, 24 en 25 onvoldoende is om de groei van het aantal vliegtuigbewegingen te kunnen accommoderen". | Het gedeelte over de maximumaantallen vliegtuigbewegingen in het schrikkeljaar wordt geschrapt. In een schrikkeljaar gelden dezelfde getallen als in andere jaren.<br><br>Dit is eerder andersom, door de groei naar 500.000 vliegtuigbewegingen onder het anticiperend handhaven, zijn enkele grenswaarden uit het LVB in meerdere jaren overschreden. (Overigens zouden die grenswaarden, als we niet in de gedoogsituatie hadden gezeten, in de tussenliggende jaren zijn geactualiseerd. Maar dit neemt niet weg dat bij hogere volumes de secundaire banen, met name de Aalsmeerbaan, inderdaad meer worden ingezet.<br><br>In oktober 2021 is het regioforum van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) geïnformeerd over het voornemen van het ministerie van IenW om, vooruitlopend op de wettelijke evaluatie van het NNHS, een 'QuickScan' uit te voeren naar de impact van het NNHS in de Zuidoosthoek. Doel van deze QuickScan is om de werking van het NNHS in de Zuidoosthoek nader te onderzoeken om zo een beter beeld te krijgen van de factoren die een rol spelen bij de toename van vliegverkeer en van hinder in dit gebied.<br>In juni 2022 is de eerder genoemde QuickScan Zuidoosthoek pdf (overheid.nl) gepresenteerd. In het onderzoeksrapport worden oplossingsrichtingen aangedragen om de hinder in de Zuidoosthoek te kunnen verminderen.<br>Deze oplossingsrichtingen betreffen:<br>1. Benutting capaciteit van de Kaagbaan;<br>2. De verdeling van verkeer over de Aalsmeerbaan en de Kaagbaan; |

| | | |
|---|---|---|
| | | 3. Grondmaatregelen (o.a. isolatie aan woningen);<br>4. Operationeel: beperken van intersectiestarts. |
| | Bovendien is er in dit nieuwe LVB sprake van verdere verzwaring van de door de overheid meermalen geconstateerde overbelasting ZOH door o.a. 1. het niet stellen van een maximum aan de verdeling van starts (regel 3.a.) tussen de Kaag- en Aalsmeerbaan, waardoor in 2023 meer starts in westelijke richting van de Kaag- dan van de Aalsmeerbaan gingen (zie tekstvoorstel hierboven); 2. Uitbreiding vierde baanregel door het maximum op 80 vast te stellen (zonder mitigerende maatregelen secundaire banen); 3. Verzwaring van de geluidbelasting door toe te staan dat van beperkingen voor de Aalsmeerbaan (36R en 18L) mag worden afgeweken voor VFR verkeer (art. 3.1.5.E.nieuw lid 7). 4. In de Balanced Approach ontbreken de eerder door de overheid aangekondigde maatregelen om secundaire banen, en specifiek de Aalsmeerbaan, te ontzien, en daarmee worden de secundaire banen de facto weer zwaarder belast dan de primaire.<br>5. De maatregel om het aantal nachtvluchten te beperken werkt indirect verzwarend op het gebruik van de Aalsmeerbaan omdat er verschuiving naar andere tijdstippen optreedt (waardoor meer secundair baangebruik nodig is) en doordat de ontstane ruimte leidt tot meer vluchten overdag (waardoor meer secundair baangebruik nodig is).6. De limiet voor zijwind voor gebruik van de Kaagbaan voor starts is verlaagd, waardoor de Aalsmeerbaan meer wordt gebruikt (geen onderzoek naar impact geweest, evenmin hinderbeperkende maatregelen). 7. De impact (3-5 dB) van de scherpe bocht die bij starts van de 18L moet worden gemaakt wordt onterecht niet meegenomen. 8. De impact van intersectiestarts (met name van de Aalsmeerbaan, 40% in 2023, is niet meegenomen https://www.ilent.nl/documenten/transport/luchtvaart/geluidsoverlast-luchtvaart/rapporten/feitenonderzoek-intersectiestarts-schiphol-aviation-consultants-to70 (niet onderzocht en geen hindermitigerende maatregelen).<br><br>Bovendien is er sprake van bewust onbehoorlijk bestuur en rechtsongelijkheid voor inwoners van de ZOH omdat het recht op gevelisolatie voor burgers rond Schiphol beperkt is tot 440.000 vtb's terwijl de overheid nu al weet dat dit onvoldoende is: https://wetten.overheid.nl/BWBR0048658/2024-01-01 | Het implementeren van het BA-maatregelenpakket heeft naast het verminderen van het aantal nachtvluchten ook een verlaging van de totale capaciteit op Schiphol tot gevolg. Dit betekent dat ook op de dag het aantal vluchten wordt ingeperkt en dat heeft een positief effect op hinder overdag. Door het lagere verkeersvolume mag juist een sterkere afname van het gebruik van de secundaire banen verwacht worden ten opzichte van de primaire banen.<br>De reductie van 15% van de geluidhinder als gevolg van de BA-maatregelen leidt ook in Zuidoosthoek tot een vermindering van de geluidbelasting.<br><br>In de praktijk vinden er nu 25.000-26.000 nachtvluchten per jaar plaats en feitelijk verandert er niet veel. In sommige blokken (ochtend) wordt de maximale capaciteit al ingezet en dan kunnen daar inderdaad geen vluchten naartoe. Wanneer er een paar vluchten naar de off peak gaan betekent dat niet direct dat er extra secundaire banen moeten worden ingezet.<br><br>In oktober 2021 is het regioforum van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) geïnformeerd over het voornemen van het ministerie van IenW om, vooruitlopend op de wettelijke evaluatie van het NNHS, een 'QuickScan' uit te voeren naar de impact van het NNHS in de Zuidoosthoek. Doel van deze QuickScan is om de werking van het NNHS in de Zuidoosthoek nader te onderzoeken om zo een beter beeld te krijgen van de factoren die een rol spelen bij de toename van vliegverkeer en van hinder in dit gebied.<br>In juni 2022 is de eerder genoemde QuickScan Zuidoosthoek pdf (overheid.nl) gepresenteerd. In het onderzoeksrapport worden oplossingsrichtingen aangedragen om de hinder in de Zuidoosthoek te kunnen verminderen.<br>Deze oplossingsrichtingen betreffen:<br>1. Benutting capaciteit van de Kaagbaan;<br>2. De verdeling van verkeer over de Aalsmeerbaan en de Kaagbaan;<br>3. Grondmaatregelen (o.a. isolatie aan woningen);<br>4. Operationeel: beperken van intersectiestarts.<br>Ten aanzien van het beperken van intersectie starts is eind 2023 samen met IL&T en LVNL gesproken over de mogelijkheden tot het beperken daarvan. Na uitgebreide |

| | | |
|---|---|---|
| | | overleggen is de slotsom dat het niet mogelijk is om de intersectiestarts te beperken en I&W heeft LVNL gevraagd om dit dan ook te communiceren aan de omwonenden. Dit heeft plaatsgevonden middels de website van LVNL. https://www.lvnl.nl/omgeving/gebruik-start-en-landingsbanen-schiphol<br><br>De reden om destijds te kiezen voor gevelisolatie o.b.v. een 60dB Lden contour gebaseerd op een verkeersscenario met 440.000 vliegtuigbewegingen, was naar aanleiding van het hoofdlijnenbesluit van juni 2022. Naarmate de Balanced Approach-procedure vorderde zijn verschillende maximum aantallen vliegtuigbewegingen de revue gepasseerd. Ten tijde van de publicatie van de GIS-4 regeling was 425.500 vliegtuigbewegingen het laatste inzicht. Het maken van nieuwe berekeningen voor de contour in de GIS-4 regeling zou echter maanden vertraging opleveren. Omdat het kabinet de uitdrukkelijke wens had om snel stappen te zetten in de verbetering van de leefomgevingskwaliteit van de omwonenden, is besloten om de contour in de regeling niet aan te passen. Als na afronding van de BA-procedure en de implementatie van de maatregelen blijkt dat de nieuwe 60 dB Lden contour erg afwijkt van het 440.000 scenario, dan kan dat een aanleiding zijn om de regeling te wijzigen en de contour te baseren op het in het LVB opgenomen aantal vliegtuigbewegingen |
| Artikel III, sub 2, p.9 en toelichting p.52:<br>2. Onder 2° wordt "tenzij die een gelijk of beter beschermingsniveau bieden dan de geldende grenswaarden" vervangen door "indien de vaststelling of wijziging leidt tot een hogere grenswaarde". | Waarom wordt de referentie naar "beschermingsniveau" verwijderd, waardoor de relatie tussen hoogte van de grenswaarden en beschermingsniveau wordt verlaten? Daarmee lijkt te worden gebroken met de bepaling dat ieder volgend LVB een gelijk of beter beschermingsniveau moet hebben dan het vorige? Zie Wet luchtvaart, artikel 8.17, zevende lid.<br><br>De gelijkwaardigheid geldt ten opzichte van het beschermingsniveau zoals berekend in het MER voor de wijziging van het besluit in 2004 (zie voetnoot 1 bij LVB 2008). Er moet worden uitgegaan van het beschermingsniveau dat gebaseerd is op het grenswaardenscenario behorend bij het eerste LVB (voetnoot 8 bij LVB 2008).<br><br>Door deze bepaling te wijzigen is een volgend LVB niet mer-plichtig indien het een gelijk beschermingsniveau beoogt, maar alleen bij "een hogere grenswaarde", d.w.z. indien een grenswaarde in 1 handhavingspunt hoger wordt vastgesteld? | De wijziging verandert niets aan het feit dat nog steeds elk nieuw LVB netto hetzelfde of een beter beschermingsniveau biedt. Dit betekent echter niet dat de grenswaarden lokaal niet omhoog kunnen gaan.<br><br>In het huidige Omgevingsbesluit is bepaald dat als een grenswaarde voor geluid in het LVB wordt gewijzigd, er geen mer-beoordelingsplicht geldt wanneer de wijziging een gelijk of beter beschermingsniveau biedt dan de geldende grenswaarden. In het ontwerpbesluit wordt de toevoeging over een gelijkwaardig of beter beschermingsniveau gewijzigd in: indien de vaststelling of wijziging leidt tot een hogere grenswaarde. Het gevolg is dat een verhoging van de grenswaarde geluid mer-beoordelingsplichtig is, ongeacht of de verhoging leidt tot een gelijkwaardig of beter beschermingsniveau. Een verlaging is niet mer-beoordelingsplichting. Dit geldt voor alle grenswaarden geluid, dus de handhavingspunten, het TVG en de maximum aantallen vliegtuigbewegingen. De wijziging heeft alleen betrekking op de mer-beoordelingsplicht. Het |

| | | |
|---|---|---|
| | Omdat straks de mer-beoordelingsplicht niet meer geldt indien een wijziging leidt tot een gelijk niveau van bescherming c.q. gelijke grenswaarde is dit geen verbetering voor de omgeving maar een verslechtering. De tekst dient aangepast te worden om deze consequentie te verduidelijken. | gelijkwaardigheidsprincipe in artikel 8.17, zevende lid, blijft gewoon gelden voor elke wijziging van het LVB. |
| Art. 5.1, groot onderhoud, p.18:<br>"g. … welke maatregelen door de exploitant genomen worden om die toename te beperken" | De gekozen formulering van "beperken van de toename" is de facto een carte blanche. Hoe wordt deze open norm ingevuld? Is 1 % beperken al genoeg? De sector moet baanonderhoud meenemen in de planning van de reguliere operatie en de gevolgen niet afwentelen op de omgeving.<br><br>Tekstvoorstel:<br>g. … welke maatregelen door de exploitant genomen worden om die toename te voorkomen" | Helaas is een toename niet altijd te voorkomen. Er zal een afweging moeten worden gemaakt en die kan worden vastgelegd in een ministeriële regeling.<br>Dat is geen verandering ten opzichte van het vigerende LVB.<br><br>Bij zowel IenW als Schiphol is het beeld dat het proces rondom het baanonderhoud nog steeds beter kan en moet. Het kost alle partijen veel tijd en inzet om ieder jaar een ontheffingsaanvraag te doen en deze te beoordelen. Tegelijkertijd is het moeilijk gebleken (tijdig) bij te sturen.<br><br>De MRS in haar advies aan dat binnen de huidige procedure nauwelijks tijd is voor politieke besluitvorming. Daarom zouden de consequenties van baanonderhoud volgens de MRS meegewogen moeten worden in de capaciteitsdeclaratie. Uit een eerste rondvraag blijkt dat in andere landen het proces rond onderhoud grotendeels voorafgaand aan de capaciteitsverdeling wordt doorlopen.<br><br>Een en ander betekent dat veel eerder helderheid moet ontstaan over groter onderhoud aan de start- en landingsbanen. Om de procedure te veranderen en vast te leggen worden binnenkort de eerste gesprekken gestart. Indien mogelijk en toepasbaar zullen de artikelen in deze LVB-wijziging hier op aangepast worden. |
| Artikel 4.3.1, p. 6 in combinatie met Onderdeel O, p.51<br><br>"De grenswaarde voor SO2 is *opgehoogd* vanwege het gegeven dat het gemiddelde zwavelgehalte in kerosine hoger blijkt te zijn | Dit is in strijd met het principe dat een volgend LVB voor omwonenden gelijke of betere bescherming moet bieden dan het voorgaande. Dat moet ook gelden voor de uitstoot van stoffen.<br><br>Tekstvoorstel ter vervanging van huidige tekst:<br>"De grenswaarde voor SO2 blijft minimaal gelijk aan die in het eerste LVB in 2002." | In het verleden is een emissiefactor bepaald voor zwavel. Die factor is gehanteerd bij het bepalen van de norm en die wordt gebruikt in de handhaving. Gebleken is dat indertijd een fout is gemaakt bij het bepalen van de emissiefactor. Gevolg daarvan is dat de norm te laag is vastgesteld, maar ook in de handhaving wordt uitgegaan van te lage uitstoot. Dat wordt gecorrigeerd.<br>Uiteraard zijn wij nagegaan of het een fout was in het verleden die nu hersteld moet worden, of dat het zo zou zijn |

| | | |
|---|---|---|
| (geweest) dan bij het eerste LVB in 2002 werd aangenomen." | | dat er nu meer zwavel in de kerosine zit. In dat laatste geval zou aanpassing van de norm minder voor de hand hebben gelegen. Omdat het hier een fout betreft is deze hersteld in het voorstel. Doordat dit zowel doorwerkt in de norm als in de handhaving ontstaat er in de praktijk niet meer of minder ruimte. |
| Regel 4. Gebruik vierde baan, p. 22<br>"2. Per dag vinden niet meer dan 80 vliegtuigbewegingen plaats op de vierde baan." | Er heeft geen evaluatie van de gevolgen van deze maatregel plaatsgevonden (geen evaluatie NNHS). Bij gebrek aan evaluatie van het NNHS geldt de Quickscan ZOH: https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/12/16/bijlage-quickscan-zuidoosthoek<br><br>Daarin heeft het ministerie geconstateerd dat er sprake is van overbelasting van de Zuidoosthoek, mede als gevolg van de uitbreiding van deze regel van 40 naar 60 en uiteindelijk 80 vliegtuigbewegingen, zonder hindermitigerende maatregelen voor de getroffen gebieden rond de secundaire banen. Daarom dient deze maatregel aangepast te worden aan de oorspronkelijke uitgangssituatie.<br><br>Tekstvoorstel:<br>"Per dag vinden niet meer dan 40 vliegtuigbewegingen plaats op de vierde baan." | Er vindt momenteel een evaluatie plaats van NNHS. Het conceptrapport van het feitenrelaas wordt op korte termijn voorgelegd aan de begeleidingscommissie van de MRS. De baangebruikregels vinden hun oorsprong in het NNHS.<br><br>In 2022 heeft IenW To70 gevraagd om een Quickscan uit te voeren naar de oorzaken van de ontwikkeling van het vliegverkeer in de zuidoosthoek in de periode vanaf 2013 t/m 2019. Deze periode omvat de groei van het aantal bewegingen richting 500.000 bewegingen en bevat niet het effect van de COVID-19 pandemie op het aantal bewegingen op Schiphol. Belangrijkste doel van de Quickscan is om te duiden welke oorzaken er ten grondslag liggen aan de ontwikkeling van het verkeer in de zuidoosthoek en aan welke oplossingsrichtingen gedacht kan worden om de bijhorende geluidoverlast en/of -hinder door deze ontwikkeling te verminderen. Er wordt een viertal oplossingsrichtingen gepresenteerd, waarvan de verdeling van verkeer over de Aalsmeerbaan en Kaagbaan nog ter beoordeling ligt bij RSG en LVNL dit in het kader van onder andere het minderhinderplan. Door met name capaciteitsgebrek bij LVNL is niet te zeggen wanneer en hoe deze oplossingsrichting zal worden geadresseerd. De evaluatie van het NNHS staat los van de Quickscan en dient daarom voor wat betreft de beantwoording over het aantal vluchten op de vierde baan separaat te worden beantwoord.<br><br>Dat kunnen we niet zomaar halveren. Het is wel mogelijk om hier na de daadwerkelijke evaluatie (onderzoek volgend op feitenrelaas) opnieuw naar te kijken. |
| 4. Wijzigingen luchtverkeerswegen (p.41) | Onvolledig. In ieder geval opnemen wijziging i.a.v. Oekraïne oorlog, zoals hierboven vermeld. | Er wordt hier geconstateerd dat paragraaf 4 op pagina 41 onvolledig is. Wij zullen met LVNL deze paragraaf doornemen en actualiseren. |
| 4. Wijzigingen luchtverkeerswegen (p.41) | Aan te vullen met "Wijzigingen in vliegoperaties", en bovenstaande wijzigingen (o.a. zijwindlimieten) maar ook de impact van NADP1 naar NADP2 (nu ca. 95% van de vluchten) op te nemen. | Er wordt hier geconstateerd dat paragraaf 4 op pagina 41 onvolledig is. Wij zullen met LVNL deze paragraaf doornemen en actualiseren. |
| Algemene opmerkingen | Zie tekstvoorstel bij RMI gedeelte hieronder. | Minder vluchten in de nacht leidt tot extra geluidsruimte voor vluchten overdag (meer dan 1:1), maar deze ruimte is beperkt door de cap op het aantal vluchten én door de |

| | | |
|---|---|---|
| Er ontbreekt een mechanisme in de wet dat voorkomt dat gewonnen geluidsruimte door vermindering van het aantal nachtvluchten wordt omgezet in groei van het aantal vliegbewegingen overdag. | "Bij het reduceren van het aantal nachtvluchten is de weegfactor voor de nacht niet van toepassing". | grenswaarden in de handhavingspunten en het TVG, die zijn gebaseerd op de uitkomsten van de balanced approach-procedure.<br><br>De weegfactor komt voort uit een onderzoek van de NLR uit 2004 (NLR-CR-2004-041). Een "weegfactor" brengt in rekening, dat wanneer een vliegtuig in de nacht (of vroege ochtend of late avond) overvliegt, dit vliegtuig meer hinder veroorzaakt dan wanneer het overdag voorbij vliegt. Als we deze weegfactor buiten beschouwing laten zouden we een minder effectieve aanpak van de hinder hebben. |
| **Toelichting concepttekst LVB + paginanummer** | **Reactie/voorstel** | **Reactie IenW** |
| p. 24 : "Hiermee wordt mede uitvoering gegeven aan het oordeel van de rechtbank…" | Aanvulling van de tekst vereist.<br><br>'mede" suggereert dat naast de uitbreiding van het aantal handhavingspunten nog aanvullende maatregelen worden genomen om invulling aan het oordeel van de rechtbank te geven. Deze maatregelen zijn echter niet te vinden in de tekst. | Mede hiermee wordt uitvoering gegeven betekent dat dit een onderdeel van de uitvoering is en dit kan niet anders worden verwoord.<br>De andere maatregelen worden niet opgenomen in het LVB, maar bijvoorbeeld in convenanten en regelingen.<br>Wanneer de BA-procedure is afgerond zal er in de Nota van Toelichting meer worden gezegd over de andere maatregelen. |
| p.25/26/27 inzake het Alders advies. | Aanvulling van de tekst nodig.<br><br>Hier ontbreken de conclusies uit Alders' eindadvies ten aanzien van de Alders-paradox en de overmatige belasting van de ZOH. Ook ontbreekt zijn advies, later herhaald door opvolger 5.1.2e 5.1.2e om een volwaardige evaluatie van het NNHS te laten plaatsvinden. Dat het ministerie voor de ZOH cruciale adviezen niet overneemt en de redenen waarom niet weergeeft moet op zijn minst helder en transparant naar de omgeving worden verwoord in de NvT. | Niet alles kan terugkomen in een Nota van Toelichting. De Nota van Toelichting is een toelichting op het besluit zelf. De hier genoemde punten zullen terugkomen in de evaluatie van het NNHS. |
| p. 26 : "Inmiddels is er jarenlang ervaring met de regels voor strikt preferentieel baangebruik van het NNHS. Deze is echter niet meer onverdeeld positief." | Te algemeen verwoord. Aanvullingen in de tekst vereist:<br>- Verwijzing naar adviezen ORS/MRS<br>- Verwijzing naar door het ministerie geïnitieerd onderzoek Quickscan ZOH, en de hoofdconclusies. | Een Nota van Toelichting is niet bedoeld om op alle details in te gaan. De Nota van Toelichting is een toelichting op het besluit zelf. Het toevoegen van voorgestelde tekst leidt ook niet tot ander beleid of nieuwe acties. |
| p.27 "Daarnaast is een aantal normen en regels voortvloeiend uit het NNHS opgenomen." | Te vaag. "Aantal normen"? De toelichting moet aangeven welke normen wel, welke normen niet en waarom. | De Nota van Toelichting wordt aangepast na afronding van de balanced approach-procedure en de mer-procedure.<br>Het schrappen van de handhavingspunten zoals voorgenomen in het NNHS gaat niet door.<br>'In de eerste plaats gaat het om normen en regels met betrekking tot het preferentieel baangebruik." Dit wordt letterlijk benoemd in de Nota van Toelichting. |

| | | |
|---|---|---|
| | | Vervolgens wordt in onderdeel 3.1 uitgelegd hoe het combinatiestelsel in de praktijk werkt en daarbij wordt gesproken over normen voor maximumaantallen vliegtuigbewegingen en grenswaarden voor geluid. In de RMI staan alle normen en de wijze om deze te berekenen uitgewerkt.<br>De maximumaantallen zijn opgenomen in de versnelde wijziging van het LVB.<br>De MHG is vervangen door het TGV. Het TVG is een eenmalige norm waar jaarlijks aan moet worden voldaan. Op dit moment is To70 nog bezig met het bepalen van het TVG, dat een sturende werking heeft. De gebruiksprognose en realisatie van het aantal vliegtuigbewegingen moeten worden geëvalueerd door Schiphol. |
| p.33 Regels voor preferentieel baangebruik | Aanvullen met tekst dat een evaluatie vaak is beloofd maar nooit uitgevoerd, en dat uit de door het ministerie geïnitieerde onderzoek Quickscan ZOH de volgende conclusies kwamen: https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/documenten/rapporten/2023/03/06/rapport-quickscan-zuidoosthoek-schiphol | Een Nota van Toelichting is niet bedoeld om op alle details in te gaan. De Nota van Toelichting is een toelichting op het besluit zelf. Het toevoegen van voorgestelde tekst leidt ook niet tot ander beleid of nieuwe acties. |
| p. 28 1e t/m 3e bullet | Inconsistente tekst. De wettelijke verplichting (art. 4.2.1) voor de exploitant om een beheersplan op te stellen bij overschrijding grenswaarde in handhavingspunten ontbreekt geheel!<br><br>De tekst over het Alders-advies is onjuist, want o.a. de afspraken waaronder tot 500K mocht worden gevlogen wordt niet vermeld, evenals de omissie dat het NNHS nooit geëvalueerd is. | Het nieuwe handhavingsstelsel wordt momenteel nog ontwikkeld en de teksten die betrekking hebben op de handhavingspunten, de grenswaarden in de punten en het TVG worden nog aangepast aan de hand van de definitieve keuzes en berekeningen.<br>Artikel 4.1.2, lid 5 en Artikel 4.2.2, lid 5 van de wijziging gaan over de verplichting om een beheerplan op te stellen bij een overschrijding van de grenswaarde in een handhavingspunt. .<br><br>Niet alles wat besproken aan de Alderstafel kan worden opgenomen. Daar is een Nota van Toelichting niet voor bedoeld. De Nota van Toelichting is een toelichting op het besluit zelf.<br>De evaluatie van de regels voor preferentieel baangebruik worden geëvalueerd door To70 en de uitkomsten worden meegenomen in de RMI-wijziging.<br>Daarnaast vindt momenteel een evaluatie van het NNHS plaats. De eerste fase van dit project, het opstellen van een door Adecs, is bijna afgerond en het concept wordt begin april gepresenteerd aan en besproken met de begeleidingscommissie. |
| p.32/33 Beschrijving transitie van NRM naar Doc29 | Dit heeft gevolgen voor het aantal woningen dat zich binnen de geluidscontour bevindt. In de toelichting moet uitgelegd worden hoe daarmee wordt omgegaan, mede in het licht van de Wet luchtvaart art. 8.17. | De grenswaardencontour is aangepast voor Doc29.<br>De handhavingspunten in 2008 zijn met het NRM berekend (en aangepast 2010). De handhavingspunten voor de algehele wijziging van het LVB worden berekend met Doc29. |

| | | |
|---|---|---|
| | | Er wordt een vergelijking tussen de NRM- en Doc29-contouren uitgevoerd en er zal een rapport worden opgesteld. |

## Concept regeling RMI

| **Partij** | **Cluster Aalsmeerbaan Buitengebied - MRS** | |
|---|---|---|
| **Artikel, bijlage of annex RMI+ paginanummer** | **Reactie/voorstel** | **Reactie IenW** |
| Bijlage V, p.16, 3. "De exploitant en LVNL: b. bewaren de geregistreerde en verstrekte gegevens en de resultaten van de uitgevoerde bewerkingen en berekeningen gedurende een periode van 5 jaar;" | 5 jaar is erg kort; meeste bedrijven hebben 7 of 10 jaar als termijn. | Vijf jaar is de wettelijk verplichte minimum termijn. De suggestie om de termijn op 7 jaar te stellen is overgenomen. Bij Schiphol en LVNL is gecheckt of dit tot uitvoeringsproblemen zou leiden. Dat is niet het geval. |
| Bijlage V, p.16, 3 Databeheer.<br><br>In combinatie met 5. Middelen en infrastructuur.<br><br>"E. laten de juiste werking van die wijzigingen onafhankelijk toetsen aan de RMI."<br><br>En in combinatie met 7. Jaarlijkse beoordeling<br><br>"De exploitant en LVNL beoordelen minimaal een | Hier ontbreekt de verplichting om jaarlijks de integriteit van de data, opslag en bewerkingen van alle gegevens die te maken hebben met de verantwoording over de vliegbewegingen door een onafhankelijke partij te laten auditen. Bovendien keurt de slager zijn eigen vlees in de Jaarlijkse beoordeling. Ook zijn exploitant en LVNL niet verplicht het verificatierapport automatisch te verstrekken, maar alleen als de inspecteur-generaal erom vraagt. Deze vrijblijvendheid moet worden weggenomen.<br><br>Voorstel tekst bij 3. Databeheer:<br><br>f. "dragen er zorg voor dat een onafhankelijke partij jaarlijks een audit op de integriteit en kwaliteit, de invoer en bewerkingen van de data uitvoert". | Jaarlijks wordt er al een audit uitgevoerd door de ILT op de kwaliteit van de maandrapportages. Naar aanleiding van de audit worden verbetervoorstellen gedaan. De programmatuur/digitale kwaliteit is geen onderdeel van deze audit.<br><br>De mogelijkheid tot uitvoering van een onafhankelijke eenmalige audit op programmatuur/digitale kwaliteit wordt nader bekeken. |

| | | |
|---|---|---|
| keer per jaar of voldaan wordt aan de kwaliteitseisen zoals gesteld in deze bijlage. De resultaten van deze audit worden vastgelegd in een verificatierapport. Geconstateerde afwijkingen worden in het verificatierapport geregistreerd. Er wordt actie ondernomen om de afwijking en de gevolgen daarvan te herstellen. Dit wordt eveneens vastgelegd in het verificatierapport. In het verificatierapport wordt ook de downtime van de middelen en infrastructuur gerapporteerd. Het verificatierapport is voor de inspecteur-generaal opvraagbaar." | Deze rapportage moet ook apart in de RMI tabel opgenomen worden.<br><br>Tekstvoorstel bij 7.:<br><br>'Het verificatierapport wordt binnen twee weken aan de inspecteur-generaal gezonden en gepubliceerd." | |
| Bijlage VI, deel 1, par. 1 Definities, p.18 | Definitie van handhavingspunten, zie par. 4.3.2., ontbreekt! | Definitie wordt toegevoegd aan de RMI. |
| Par. 3.3.2 vaststellen vliegbaan, p.24 | Hier (of elders, indien beter passend, zoals 3.3.4.1 of als correctie in de correctiesystematiek onder 4.3.4) ontbreekt een correctiefactor voor het moeten maken van een scherpe bocht waardoor er minder snel gestegen kan worden bij starts (NADP2) van sommige banen. Dit komt o.a. voor bij de 18L starts naar het bosten. | Ten behoeve van de rekenmethode voor geluid zijn prestatieprofielen vastgesteld. De prestatieprofielen beschrijven per vliegtuigtype, type startprocedure en categorie startgewicht het verloop van hoogte, snelheid en stuwkracht. De prestatieprofielen worden voor de geluidberekening geprojecteerd op het grondpad van de vastgestelde vliegbaan. Een bocht heeft invloed op het verloop van de hoogte en snelheid, maar een correctiefactor kan niet achteraf worden toegepast om het prestatieprofiel hiervoor te 'corrigeren'. Het is 'standard practice' om in de geluidmodellering o.b.v. Doc29 (en zo was het ook in NRM) met standaard profielen te werken en het effect van bochten op de vliegprestaties buiten beschouwing te laten.<br>We zijn ons ervan bewust dat het een serieuze impact heeft op de daadwerkelijke geluidbelasting (en hinderbeleving) en zullen met To70 nader bekijken of er mogelijkheden zijn om het effect van bochten op vliegprestaties mee te nemen. |
| Par. 3.3.4.1 Vertrek (p.26) | Hoe wordt omgegaan met de ontwikkeling bij een aantal luchtvaartmaatschappijen dat bij NADP2 startprocedure de huidige overgang naar het klimvermogen (op circa 450 meter) | Voor de NADP2 startprocedure wordt onderscheid gemaakt naar drie uitvoeringen: acceleratie en overgang naar klimvermogen op 800ft, 1000ft en 1500ft. In het MER wordt gemodelleerd op basis van de huidig beschikbare kennis over de toepassing van het type startprocedure per |

| | | |
|---|---|---|
| | hog verder weg van de luchthaven wordt gelegd waardoor er nog langer laag wordt gevlogen in de binnengebieden? | vliegmaatschappij en vliegtuigtype. In de gebruiksprognose en de handhaving wordt dezelfde aanpak gehanteerd. |
| Par. 4.3.1.c Vaststellen TVG | Toevoegen bij "vliegprocedure" de impact (3-5 dB) van scherpe bochten bij starts 7:00 – 23:00 u. | Ten behoeve van de rekenmethode voor geluid zijn prestatieprofielen vastgesteld. De prestatieprofielen beschrijven per vliegtuigtype, type startprocedure en categorie startgewicht het verloop van hoogte, snelheid en stuwkracht. De prestatieprofielen worden voor de geluidberekening geprojecteerd op het grondpad van de vastgestelde vliegbaan. Een bocht heeft invloed op het verloop van de hoogte en snelheid, maar een correctiefactor kan niet achteraf worden toegepast om het prestatieprofiel hiervoor te 'corrigeren'. Het is 'standard practice' om in de geluidmodellering o.b.v. Doc29 (en zo was het ook in NRM) met standaard profielen te werken en het effect van bochten op de vliegprestaties buiten beschouwing te laten.<br>We zijn ons ervan bewust dat het een serieuze impact heeft op de daadwerkelijke geluidbelasting (en hinderbeleving) en zullen met To70 nader bekijken of er mogelijkheden zijn om het effect van bochten op vliegprestaties mee te nemen. |
| Annex 8D Grenswaarden, p. 79 | Hoe verhouden de 66 referentiepunten zich tot rekenpunten en handhavingspunten? | Het TVG heeft een ander doel dan de handhavingspunten. Het TVG heeft als doel om de totale geluidbelasting van het vliegverkeer vast te leggen; de handhavingspunten leggen de lokale maximale geluidbelasting vast en voor de grenswaarden in de handhavingspunten wordt een meteomarge opgenomen. De referentiepunten voor de berekening van het TVG zijn zo vastgesteld dat het TVG een goede correlatie heeft met de geluidbelasting in de omgeving als geheel, uitgedrukt in het aantal geluidbelaste woningen en het aantal ernstig gehinderden, waarbij geen rekening wordt gehouden met de meteomarge.<br>Er is daarmee geen directe relatie tussen de referentiepunten en de handhavingspunten. |
| Annex 8D Grenswaarden Definities, p.79 | Definitie handhavingspunten ontbreekt. | Definitie wordt toegevoegd. |
| Annex 8D, Grenswaarden, p 81 "Baanlengte 3500 m" | 1. Bij de berekening van de TVG wordt uitgegaan van baanlengte 3500 m terwijl als gevolg van intersectiestarts (bijv. 40% op AB, 25% op KB) baanlengte korter is. Impact op dB is aanzienlijk (tot 3 dB). Formule is ten nadele van omgeving en ten voordele van sector.<br>2. Er wordt geen rekening gehouden met extra overlast in geluidvlak als gevolg van NADP2 die met scherpe bocht moet worden uitgevoerd (zoals bij starts AB naar het oosten, maar ook elders). Aanname in de formule is dat er geen scherpe bochten bij aanvang van de start hoeven te worden gevlogen. Formule is ten nadele van omgeving en ten voordele van sector.<br>3. Voorstel om formule aan te passen en genoemde effecten mee te nemen, door 1. de effecten letterlijk te benoemen; 2. De effecten te berekenen, of indien onmogelijk, een standaard correctie voor deze effecten ten gunste van de omgeving op te nemen. | Het TVG legt de totale geluidbelasting van het vliegverkeer vast op een rechte baan, niet de verdeling van de geluidbelasting over de omgeving. Het effect van intersectiestarts is daarom ook geen onderdeel van de berekening van het TVG.<br><br>Ten behoeve van de rekenmethode voor geluid zijn prestatieprofielen vastgesteld. De prestatieprofielen beschrijven per vliegtuigtype, type startprocedure en categorie startgewicht het verloop van hoogte, snelheid en stuwkracht. De prestatieprofielen worden voor de geluidberekening geprojecteerd op het grondpad van de vastgestelde vliegbaan. Een bocht heeft invloed op het verloop van de hoogte en snelheid, maar een correctiefactor kan niet achteraf worden toegepast om het prestatieprofiel hiervoor te 'corrigeren'. Het is 'standard practice' om in de geluidmodellering o.b.v. Doc29 (en zo was het ook in NRM) met standaard profielen te werken en het effect van bochten op de vliegprestaties buiten beschouwing te laten.<br>We zijn ons ervan bewust dat het een serieuze impact heeft op de daadwerkelijke geluidbelasting (en hinderbeleving) en zullen met To70 nader bekijken of er mogelijkheden zijn om het effect van bochten op vliegprestaties mee te nemen. |
| Annex 8F Voorschrift modellering, p. 112 | Er wordt ten onrechte geen rekening gehouden met de effecten van intersectiestarts en de combinatie van scherpe bochten met | Ten behoeve van de rekenmethode voor geluid zijn prestatieprofielen vastgesteld. De prestatieprofielen beschrijven per vliegtuigtype, type startprocedure en categorie startgewicht het verloop van hoogte, snelheid en stuwkracht. De prestatieprofielen worden voor de |

| | | |
|---|---|---|
| | NADP2 terwijl dat grote negatieve impact op de omgeving heeft. Zie verder hierboven. | geluidberekening geprojecteerd op het grondpad van de vastgestelde vliegbaan. Een bocht heeft invloed op het verloop van de hoogte en snelheid, maar een correctiefactor kan niet achteraf worden toegepast om het prestatieprofiel hiervoor te 'corrigeren'. Het is 'standard practice' om in de geluidmodellering o.b.v. Doc29 (en zo was het ook in NRM) met standaard profielen te werken en het effect van bochten op de vliegprestaties buiten beschouwing te laten.<br>We zijn ons ervan bewust dat het een serieuze impact heeft op de daadwerkelijke geluidbelasting (en hinderbeleving) en zullen met To70 nader bekijken of er mogelijkheden zijn om het effect van bochten op vliegprestaties mee te nemen. |
| **Nota van Toelichting RMI** | | |
| f. Inhoud wijzigingen, p. 130<br>"De eis dat de gegevens bruikbaar en betrouwbaar moeten zijn maakt dat de wijze waarop de gegevens verzameld, verwerkt, berekend en geregistreerd worden, volstrekt helder en eenduidig moeten worden vastgelegd. De ervaring leert dat een kleine afwijking in (een onderdeel van) de vaststelling van de geluidbelasting tot grote verschillen in het eindresultaat kan leiden." | Bevestiging van de noodzaak om onafhankelijke audit op data (kwaliteit, integriteit, bewerkingen) te doen. | Zie opmerking bij dit onderwerp op pagina 13 van tabel.<br><br>De mogelijkheid tot uitvoering van een onafhankelijke eenmalige audit op programmatuur/digitale kwaliteit wordt nader bekeken. |
| i. Afstemming en procedure, p. 132<br>"De conceptwijziging van de regeling milieuinformatie (RMI is afgestemd met Schiphol, LVNL, de ILT, de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) en de Bestuurlijke Raad Schiphol (BRS)." | 'MRS is geïnformeerd." Met link naar MRS brief over RMI.<br><br>Correctie : BRS is Bestuurlijke **Regie** Schiphol.<br><br>'De conceptwijziging van de regeling milieuinformatie (RMI is gedeeld met Schiphol, LVNL, de ILT, de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS), de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) ***en luchtvaartmaatschappijen en zij hebben de mogelijkheid gekregen om hierop te reageren.***" | Volgens onze informatie is er geen openbare brief rondom de RMI verstuurd aan IenW. Deze kunnen wij dus ook niet toevoegen.<br><br>Bestuurlijke Raad Schiphol is in tekst veranderd in Bestuurlijke Regie Schiphol.<br><br>Vetgedrukte tekst wordt toegevoegd aan de RMI. |

| | | |
|---|---|---|
| Deel II – par. 4.2.1, p. 145<br>Criterium 1<br>"Ook is het baangebruik verantwoord als op basis van de opgetreden meteorologische omstandigheden geen combinatie uit de baanpreferentietabel ingezet zou hoeven te worden." | Carte blanche voor Schiphol, zie eerdere opmerking bij LVB. | De insteek is zeker niet om een carte blanche te geven. Het criterium heeft betrekking op de regels voor preferentieel baangebruik en heeft betrekking op specifieke situaties, nl. waarin er sprake is van:<br>- Onweer (code TS in TAF)<br>- Significante bewolking (code CB of TCU in TAF)<br>- Sneeuw (code SN in TAF)<br><br>Alleen in die situaties hoeft de baanpreferentietabel niet gevolgd te worden.<br><br>De regels voor preferentieel baangebruik waren niet opgenomen in het LVB2008; het toevoegen van de regels (met als onderdeel de betreffende clausule) kan dus ook niet een verslechtering zijn van de bescherming voor de omgeving.<br><br>De grenswaarden in handhavingspunten bieden in het stelsel praktische en effectieve rechtsbescherming voor omwonenden tegen geluidshinder en slaapverstoring en borgen de wettelijke eis voor gelijkwaardigheid. De regels voor het baangebruik beperken de geluidhinder voor omwonenden. |
| Annex 8 E 1, p.95 : Eenduidige beschrijving emissie rekenmodel | Uitbreiden. Slechts 4 stoffen worden nu opgenomen: NOx, VOS, SO2, PM10. Terwijl TNO adviseert om meer stoffen mee te nemen vanwege de schadelijkheid voor de gezondheid.<br>https://open.overheid.nl/documenten/ronl-ba42ee1763a15d1bd35e566e99992568ba1f7a47/pdf<br><br>Voor de MER moet de impact van meer stoffen dan deze vier worden meegenomen. Het is daarom niet uitlegbaar dat deze wel in de MER maar niet in het LVB moeten worden opgenomen.<br><br>Zie het advies op. 25 Reactienota NRD wat betreft emissies, dat het ministerie zal volgen: "De Commissie adviseert in ieder geval de emissies voor stikstofoxides (NOx), fijn stof (PM10 en PM2,5), zwaveldioxide (SO2), vluchtige organische stoffen (VOS), elementair koolstof (EC) en ultrafijne deeltjes (UFP) te onderzoeken.<br><br>Zie p.26 Reactienota NRD wat betreft concentraties in de lucht:<br><br>'Bekijk hierbij in ieder geval stikstofoxides (NOx), fijn stof (PM10 en PM2,5), zwaveldioxide (SO2), elementair koolstof (EC) en ultrafijne deeltjes (UFP). Presenteer de modelresultaten op basis van verschilcontouren, en geef de ligging van woning en gevoelige locaties aan."<br><br>En over zeer zorgwekkende stoffen, p.26: | In de wijziging worden de stoffen overgenomen die zijn opgenomen in het eerste LVB en de eerste RMI. Dit in verband met de gelijkwaardigheid.<br><br>$PM_{10}$ en $PM_{2,5}$ zijn 1:1 aan elkaar gerelateerd en dat hetzelfde geldt voor VOS en de ZZS. Het toevoegen van grenswaarden voor $PM_{2,5}$ en ZZS geeft daardoor geen extra slot op de deur.<br><br>Het feit dat er meer stoffen worden onderzocht heeft te maken met de berekeningen voor het deelonderzoek Luchtkwaliteit. De Reactienota NRD richt zich specifiek op de berekeningen voor het MER. Dat staat los van de stoffen die worden meegenomen voor de berekeningen in de RMI. In de RMI wordt ook niet gewerkt met een referentiesituaties. Voor het MER volgen wij het advies van de cie-m.e.r. |

| | | |
|---|---|---|
| | "De Commissie adviseert aan te geven welke (potentieel) zeer zorgwekkende stoffen ((p)ZZS) geëmitteerd worden als gevolg van de verschillende alternatieven en referentiesituatie. Maak een inschatting van de emissies en immissies van deze (p)ZZS, en beoordeel deze in relatie tot het maximaal toelaatbaar risico." | |
| Weegfactor Berekeningen geluidbelasting, p. 83 e.v. (op alle plaatsen met deze berekeningen) | Weegfactor tabel aanvullen met bepaling:<br><br>"Bij het reduceren van het aantal nachtvluchten is de weegfactor voor de nacht niet van toepassing".<br><br>Hierdoor wordt voorkomen dat bij de geleidelijke reductie van het aantal nachtvluchten de omzetting van een nachtvlucht naar 10 dagvluchten (of 3 aan de randen van de dag) en verschuiving naar andere tijdstippen mogelijk is. | Minder vluchten in de nacht leidt tot extra geluidsruimte voor vluchten overdag (meer dan 1:1), maar deze ruimte is beperkt door de cap op het aantal vluchten én door de grenswaarden in de handhavingspunten en het TVG, die zijn gebaseerd op de uitkomsten van de balanced approach-procedure.<br>De vermindering van zo'n 5.000 nachtvluchten kan niet leiden tot een toename van 50.000 dagvluchten.<br><br>De weegfactor komt voort uit een onderzoek van de NLR uit 2004 (NLR-CR-2004-041). Een "weegfactor" brengt in rekening, dat wanneer een vliegtuig in de nacht (of vroege ochtend of late avond) overvliegt, dit vliegtuig meer hinder veroorzaakt dan wanneer het overdag voorbij vliegt. Als we deze weegfactor buiten beschouwing laten zouden we een minder effectieve aanpak van de hinder hebben. |

## Schiphol

### Concept LVB-tekst en toelichting

| **Partij** | **Schiphol** | |
|---|---|---|
| **Artikel concepttekst LVB + paginanummer** | **Reactie/voorstel** | **Reactie IenW** |
| Artikel 3.1.6, eerste lid *'regels voor het preferentieel baangebruik door handelsverkeer'* | Hier wordt alleen handelsverkeer genoemd, dit klopt volgens ons niet de regels zijn ook van toepassing op GA-verkeer. | De afdeling juridische zaken heeft ernaar gekeken en de regels zijn niet van toepassing op GA-verkeer. Klein GA-verkeer maakt in principe alleen gebruik van de Oostbaan.<br>IenW zal in overleg gaan met Schiphol om het onderwerp GA-verkeer met Schiphol te bespreken. |
| Artikel 3.2.2, tweede lid | Klein woordje, maar ik zou zeggen en eventueel de toevoer van geconditioneerde lucht beschikbaar zijn, omdat je volgens mij niet altijd een PCA nodig hebt. | Het artikel wordt aangepast: "…voor zover de infrastructuur en voorzieningen voor de elektriciteitsvoorziening en, zo nodig, de toevoer van geconditioneerde lucht beschikbaar zijn." |
| Artikel 3.2.2, derde lid | Ook kleine nuance, maar meteorologische redenen is niet het bordeel van de gezagvoerder toch? Hier hebben we harde richtlijnen voor in het AIP. Daarbij vind ik zelf de uitzonderingsregels in het AIP duidelijker, willen ze dat niet gewoon overnemen in het LVB of gaat dat te ver? | Dit zal worden besproken met Schiphol. |
| Artikel 3.2.2, vierde lid | Verwacht wordt dat in 2030 de PCA's nog niet op alle locaties gebruikt kunnen worden. We voorzien constructieve belemmeringen (vanwege voorgespannen beton) op het AB-platform. | We nemen een uitzondering op voor het AB-platform. Dit is niet de officiële benaming. Aan het betreffende artikel wordt toegevoegd: '…tenzij dat vanwege constructieve belemmeringen technisch niet haalbaar is." |
| - Hoofdstuk 4 | Er is nog niet duidelijk beschreven dat maatschappelijk verkeer niet wordt meegerekend bij de toets aan grenswaarden. Het LVB moet consistent zijn met de methode die wordt toegepast om de grenswaarden vast te stellen. Daarin wordt maatschappelijk verkeer, in ieder geval voor de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten nu niet meegerekend. Logisch lijkt dat dit ook voor de andere grenswaarden consistent wordt doorgevoerd. | Er wordt intern overlegd hoe maatschappelijk verkeer moet worden meegenomen voor de grenswaarden van externe veiligheid en emissies. |
| - Artikel 4.2.1 | Doel van het nieuwe LVB is zoveel mogelijk preferentieel baangebruik waarbij de start en landingsbanen worden ingezet die de minste hinder leveren. Bij de vaststelling van de grenswaarden | Het preferentieel baangebruik is meegenomen bij het bepalen van de grenswaarden. IenW is nog bezig om het handhavingsstelsel samen met To70 verder uit te werken. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | Is preferentieel baangebruik daarom ook het uitgangspunt. Een zorg is daarbij de uitvoerbaarheid als preferentieel baangebruik in de praktijk zou conflicteren met de grenswaarden in handhavingspunten. Geconstateerd wordt dat nu nog niet goed is uitgewerkt hoe dit in de praktijk zou moeten functioneren. | De regel is dat de grenswaarden leidend zijn en dat er bij een dreigende overschrijding van een handhavingspunt mag worden afgeweken van het preferentieel baangebruik. |
| - | Artikel 4.2.3a | Maak hier duidelijk dat de exploitant een capaciteitsdeclaratie opstelt met de gestelde maximum aantal vliegtuigbewegingen. Dit geldt zowel voor het jaarvolume als voor de nachtperiode.<br>Algemene opmerking: het is belangrijk om taken van de verschillende actoren zo helder mogelijk in LVB te beschrijven zodat verantwoordelijkheden - en aansprakelijkheden - duidelijk zijn, ook ten aanzien van eventuele handhaving. | De Nota van Toelichting van het LVB en de RMI zijn doorlopen en de actoren worden benoemd. |
| - | Artikel 4.2.3a | In dit artikel wordt nu alleen het handelsverkeer begrensd. Dit zou betekenen dat er een onbeperkte toestemming is voor GA-verkeer. Dat is niet gewenst en mogelijk ook niet juridisch houdbaar. Is dan ook relevant voor de definities van artikel 1.1. Het is belangrijk dit te adresseren omdat in sommige handhavingspunten GA een significante bijdrage kan leveren en het risico op mogelijke overschrijdingen zo sluitend mogelijk geregeld zou moeten worden. | Maatschappelijk verkeer is uitgezonderd. Bij de berekeningen voor de grenswaarden van de handhavingspunten en het TVG wordt GA meegenomen. Er zal overleg plaatsvinden met Schiphol over het onderwerp GA-verkeer en hoe daarmee kan worden omgegaan. |
| - | Bijlage 4 | Normaal onderhoud (jaarlijks één week per start-/landingsbaan) wordt opgenomen in de grenswaarden voor geluid in de handhavingspunten. Hiervoor moeten ook de regels in bijlage 4 worden aangepast. Geconstateerd is dat dit nog niet consistent is doorgevoerd:<br>Onduidelijk is welke preferenties van toepassing zijn bij het niet beschikbaar zijn van de Aalsmeerbaan, Buitenveldertbaan en Zwanenburgbaan in de nachtperiode (inclusief verlengde nachtregime)<br>De beperkingen in baangebruik zijn (artikel 3.1.5) is niet aangepast en daardoor niet consistent met de tabellen 3 t/m 7 in bijlage 4 en landen 22 moet mogelijk zijn als andere banen niet beschikbaar zijn | Het ministerie kijkt samen met LVNL kijkt naar de vervangende baanpreferenties bij normaal onderhoud. |
| - | Artikel 5.1: *'De exploitant van de luchthaven verstrekt Onze Minister uiterlijk twee PM maanden voor aanvang* | Hoewel het aantal maanden nog niet is ingevuld lijkt dit geen realistisch uitgangspunt. Op dit moment wordt als termijn drie maanden voor aanvang van het baanonderhoud gehanteerd. Eerder lijkt erg moeilijk te realiseren, o.a. door de afhankelijkheid met de Gebruiksprognose. | Bij zowel IenW als Schiphol is het beeld dat het proces rondom het baanonderhoud nog steeds beter kan en moet. Het kost alle partijen veel tijd en inzet om ieder jaar een ontheffingsaanvraag te doen en deze te beoordelen. Tegelijkertijd is het moeilijk gebleken (tijdig) bij te sturen.<br><br>Een en ander betekent dat veel eerder helderheid moet ontstaan over groter onderhoud aan de start- en landingsbanen. Om de procedure te veranderen en vast te leggen worden binnenkort de eerste gesprekken gestart. Indien mogelijk en toepasbaar zullen de artikelen in deze LVB-wijziging hier op aangepast worden. |

| | | |
|---|---|---|
| *van het gebruiksjaar waarin groot onderhoud plaatsvindt een informatiedocument'* | | |
| **Concept toelichting LVB** | | |
| **Pag. 51:** Het eerste en tweede lid van artikel 3.2.2 regelen dat de exploitant moet zorgen voor de elektriciteitsvoorziening en de infrastructuur voor de toevoer van geconditioneerde lucht aan stilstaande vliegtuigen op afhandelingsplaatsen. | Dit klopt niet helemaal, dit zijn lid 1 en 4, en lijkt me goed om te herhalen dat de toevoer van pre-con air dus niet nu al geregeld is. | Eerste en tweede lid moet eerste en vierde lid zijn. Dit wordt aangepast.<br>Regels zijn niet bedoeld om de praktijksituatie te beschrijven. |

## Concept regeling RMI

| **Partij** | **Schiphol** | |
|---|---|---|
| **Artikel, bijlage of annex RMI+ paginanummer** | **Reactie/voorstel** | **Reactie IenW** |
| Artikel 3.3.4.1, lid c: *"…indien geen startprocedure kan worden toegekend, dan wordt een NADP1 procedure toegekend…"* | Deze keuze moet consistent zijn met de methode die wordt toegepast om de grenswaarden vast te stellen. Daar wordt in een dergelijk geval de NADP2 variant met acceleratie op 1500 ft toegepast, neem dat hier ook op. | Opgenomen in RMI. |

| | | |
|---|---|---|
| Artikel 5.4.2.1: *"Voor bepaling van de geluidbelasting is het uitgangspunt dat de vliegbanen van het maatschappelijk verkeer worden begrensd."* | Dat is nog niet consistent met de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten. Zie ook eerdere opmerking op het LVB t.a.v. dit punt. | Maatschappelijk verkeer is uitgezonderd. Bij de berekeningen voor de grenswaarden van de handhavingspunten en het TVG wordt GA meegenomen. Er zal overleg plaatsvinden met Schiphol over het onderwerp GA-verkeer en hoe daarmee kan worden omgegaan. |
| Bijlage I | In deze bijlage staan rapportagetermijnen en deze zijn niet aangepast t.o.v. de vigerende RMI. Omdat de complexiteit is toegenomen met de combinatie van preferentieel baangebruik en de grotere aantallen handhavingspunten is het niet realistisch om binnen dezelfde termijnen te rapporteren. Er is daarbij het risico dat de kwaliteit van de rapportage onder druk komt te staan. Voorstel is om binnen een maand na afloop van de tijdvak te rapporteren i.p.v. de huidige twee weken. | De termijn in de RMI is, na overleg met de ILT, aangepast naar drie weken. Dit is in lijn met de termijn die LVNL heeft voor het rapporteren. Doordat er met de invoering van het nieuwe handhavingsstelsel meer gegevens moeten worden gerapporteerd is er meer tijd nodig om de kwaliteit hiervan te borgen. |

**1. Een stelsel met normen voor handhavingspunten én preferent baangebruik is niet uitvoerbaar**
Bij het stellen van normen op zowel grenswaarden in handhavingspunten als preferent baangebruik moet er gestuurd worden op twee stelsels. De combinatie van een stelsel met handhavingspunten samen met de regels voor preferent baangebruik is niet verenigbaar. Wisselende afhandelingsvormen, die invloed hebben op baangebruik, vertrekroutes of vectorpatronen, introduceren frequente aanpassingsperioden waarin luchtverkeersleiders steeds opnieuw een andere balans moeten vinden tussen verschillende operationele factoren en beslissingen. Deze beslissingen worden in de praktijk gemaakt op basis van jarenlange training, kennis en ervaring. De twee tegenstrijdige juridisch systemen leiden tot een verhoogde werklast, situaties van vliegverkeersoverbelasting, algemene misverstanden en vergissingen bij wijzigingen en is daarmee niet veilig uitvoerbaar.

**2. Een stelsel met handhavingspunten in het buitengebied is niet uitvoerbaar**
Er komen met name handhavingspunten bij in het buitengebied van Schiphol. Het geven van een specifieke koers, snelheid of hoogte instructie (een zogenaamde 'vector' instructie) door de verkeersleider en de uitvoering van deze instructie door de vlieger bepalen gezamenlijk de resulterende verdeling van de geluidbelasting in het vectorgebied voor elke individuele vlucht. De instructie die de verkeersleider geeft wordt ingegeven door alle op dat moment relevante operationele omstandigheden die samenkomen in elke afweging van de verkeersleider. Het geven van een instructie is altijd een tactische keuze en laat zich niet vooraf voorspellen. De geografische verdeling van de geluidbelasting in een vectorgebied is dus niet vooraf te bepalen. Voor een luchtverkeersleider is het onuitvoerbaar om tijdens het vectoren gelijktijdig rekening te houden met overschrijdingen van de grenswaarden van handhavingspunten in het buitengebied. De vliegtuigen die over de handhavingspunten in deze gebieden vliegen worden bovendien niet bepaald door het gebruik van een specifieke baan, maar door de windrichting. Stuurmaatregelen die leiden tot het inzetten van een andere baancombinatie hebben dus geen effect op de geluidsbelasting in deze handhavingspunten. Het ontzien van handhavingspunten in de vectorgebieden vraagt om stuurmaatregelen die de beoordelingsruimte van verkeersleiders beperken. Beoordelingsruimte die zij juist nodig hebben om voldoende handelingsruimte te hebben om vliegtuigen veilig van en naar Schiphol te begeleiden. Het beperken van deze beoordelingsruimte heeft een negatieve invloed op het veiligheidsniveau en is daarmee niet uitvoerbaar.

**3. Een stelsel met handhavingspunten veroorzaakt meer hinder voor omwonenden en is niet wenselijk**
Het stelsel met handhavingspunten is in het Algemeen Overleg op 6 februari 2008 door de Tweede Kamer als onbegrijpelijk bestempeld. In het geval van een dreigende overschrijding van de grenswaarde op een handhavingspunt bij een primaire start- of landingsbaan verschuift het vliegverkeer (wanneer de weersomstandigheden dat toelaten) van een primaire naar een secundaire start- of landingsbaan. Deze verschuiving is in strijd met het uitgangspunt van strikt preferentieel baangebruik. Het verplaatsen van vliegverkeer van een primaire start- of landingsbaan naar een secundaire baan levert een per saldo negatief effect op de totale hoeveelheid ernstig gehinderden en vermindert de uitlegbaarheid van de afhandeling van het vliegverkeer naar de omgeving. In

de praktijk betekent dit, bijvoorbeeld, het verplaatsen van het vliegverkeer van de Kaagbaan naar de Aalsmeerbaan. Deze situaties hebben zich in 2007 en 2008 herhaaldelijk voorgedaan en hebben destijds geleid tot de ontwikkeling van de regels voor het strikt preferentieel baangebruik. Het LVB dat nu voor ligt is met de toevoeging van een groot aantal handhavingspunten en het toevoegen van preferent baangebruik nog complexer en daarmee nog onbegrijpelijker geworden en bovendien niet veilig uitvoerbaar.

**Kansen om tot een uitvoerbaar stelsel te komen**
LVNL denkt graag mee over manieren om tot een veilig uitvoerbaar stelsel te komen die tegelijkertijd tot de minste hinder voor de omgeving leidt. Het voeren van strikt preferent baangebruik leidt tot de miste hinder voor de omgeving en zou het uitgangspunt van het stelsel moeten zijn.

**Integrale veiligheidsanalyse**
In 2017 heeft de OVV in haar rapport 'Veiligheid vliegverkeer Schiphol' geschreven: *"Er zijn geen aanwijzingen dat de luchthaven op dit moment onveilig is, maar partijen moeten de veiligheidsrisico's structureel verminderen."*. Het concept-LVB voegt complexiteit toe en om tot een duidelijk en eenduidig beeld te komen van de effecten van het concept-LVB op het gebied van veiligheid dient een dekkende integrale veiligheidsanalyse uitgevoerd te worden. In deze veiligheidsanalyse dient expliciet rekening te worden gehouden met alle voorgenomen wijzigingen in het concept-LVB. Voor een integraal beeld op veiligheid is het iSMS opgericht. Expertise vanuit LVNL en het iSMS is essentieel om tot een gedegen en breed gedragen duiding van de veiligheidseffecten van het concept-LVB te komen.

**Afsluitend**
De zorgen die hierboven zijn genoemd zijn eerder met I&W gedeeld en besproken. In oktober 2024 heeft LVNL een notitie met IenW gedeeld met de titel 'Notitie handhavingsstelsel uitgangspunten'. Ik heb deze notitie gemakshalve ook bijgevoegd en de in die notitie genoemde punten zijn nog steeds van toepassing. LVNL ziet graag een stelsel dat leidt tot de minste hinder en veilig uitvoerbaar is. De afgelopen periode hebben wij met elkaar constructieve gesprekken gevoerd over het ontwerp LVB. Ook de komende periode levert LVNL graag haar bijdrage om ervoor te zorgen dat er een nieuw LVB wordt vastgesteld en ziet uit naar de verdere samenwerking om het woon- en leefklimaat in de omgeving van de luchthaven te blijven verbeteren.

## Reactie IenW

Er wordt gewerkt aan een handhavingsstelsel met zowel handhavingspunten als baangebruikregels. Door het opnemen van meer handhavingspunten in een groter gebied rondom de luchthaven wordt de rechtszekerheid van omwonenden geborgd. Hiermee geven we invulling aan de uitspraak van de rechter in de RBV-zaak en IenW ziet weinig ruimte voor hele andere beleidsmatige keuzes. De baangebruikregels zorgen dat die banen worden ingezet die voor de minste hinder voor de omgeving zorgen. Bij het bepalen van de geluidnorm in de handhavingspunten wordt uitgegaan van vliegen volgens de baangebruikregels.
LVNL wordt niet aan twee normen tegelijk gehouden. Als het toch voorkomt dat een grenswaarde dreigt te worden overschreden mag worden afgeweken van die baangebruikregels. De grenswaarden zijn dus leidend. Zo borgen we de rechtsbescherming van omwonenden. In principe zou afhandeling van het

verkeer volgens de baangebruikregels afdoende moeten zijn om binnen de grenswaarden te blijven. Alleen bij een dreigende overschrijding moet worden overgegaan op stuurmaatregelen.

IenW begrijpt dat er beperkingen zijn ten aanzien van de uitvoerbaarheid en de effectiviteit in het sturen op grenswaarden in handhavingspunten en dat sturen op grenswaarden consequenties kan hebben voor omgeving (zoals de inzet van minder preferent baangebruik) én sectorpartijen (zoals delay, performance en kosten). Tegelijkertijd zijn er in de periode 2003-2008 ook stuurmaatregelen ingezet.
Hier speelt het punt dat IenW gelet op het EVRM geen ruimte ziet voor een stelsel zonder handhavingspunten. Een rechtsgeldige operatie zal binnen de kaders van het EVRM vormgegeven moeten worden.

IenW begrijpt de zorg van LVNL over handhavingspunten in het vectorgebied. In de robuustheidsanalyse van de geluidmodellering is rekening gehouden met onzekerheid in de vliegpaden in de vectorgebieden door vliegpadspreiding als gevolg van vectoring separaat te modelleren uitgaande van afhandeling van het verkeer gedurende het gehele jaar volgens de praktijk in de winter en afhandeling van het verkeer gedurende het gehele jaar volgens de praktijk in de zomer. Dit geeft inzicht in de bandbreedte in geluidbelasting als gevolg van twee (extreme) situaties. Uit de analyse blijkt dat het effect van de spreiding op de geluidbelasting relatief beperkt is, namelijk van ca. -0.3 tot ca. +0.5 dB Lden. Uit de robuustheidsanalyse volgt verder dat op de locaties van de handhavingspunten het totale effect van de beschouwde variaties in de afhandeling van het verkeer (startprocedures, gebruik 2e baan, routespreiding en nachtregime) maximaal 0,6 dB is. Met genoemde effecten zal rekening worden gehouden in de bepaling van grenswaarden.

IenW hecht veel waarde aan de samenwerking met LVNL en waardeert het dat LVNL aangeeft graag mee te willen denken over manieren om tot een veilig en uitvoerbaar stelsel te komen dat tegelijkertijd tot de minste hinder voor de omgeving leidt. Wij blijven graag in gesprek gaan met LVNL.

# KLM

## Concept LVB-tekst en toelichting

| **Partij** | **KLM** | |
|---|---|---|
| **Artikel concepttekst LVB + paginanummer** | **Reactie/voorstel** | **Reactie IenW** |
| Artikel 1.1 "handelsverkeer" | De tekst van de definitie van Handelsverkeer is ongewijzigd t.o.v. huidige LVB. Echter, blijkens de toelichting (pagina's 30-31) vallen ook positioneringsvluchten en een gedeelte van het GA verkeer onder de definitie, terwijl dat op dit moment niet het geval is. | Positioneringsvluchten en GA zijn niet inderdaad opgenomen onder handelsverkeer in definitie Artikel 1.1 op pagina 1 van in ontwerp maatwerkstelsel en wel in Nota van Toelichting op pagina 8. De definitie wordt aangepast.<br><br>'Positioneringsvluchten en GA worden niet meegenomen in de definitie van handelsverkeer. In de RMI definiëren we positioneringsvlucht als: vlucht ter ondersteuning van lijn- of chartervlucht. Die vluchten zijn handelsverkeer, dus is de positioneringsvlucht dat ook. In de Nota van Toelichting bij de wijziging van het LVB waarin alleen maximumaantallen voor het etmaal en de nacht worden vastgelegd is ten aanzien van GA een enigszins gewijzigde tekst opgenomen: "Handelsverkeer betreft verkeersvluchten van luchtvaartmaatschappijen die open staan voor individuele boekingen voor passagiers waarbij er sprake is van een aangekondigd vliegschema, en/of vracht en/of post. Het gaat derhalve om vluchten waarvoor men als gebruiker moet betalen, hetzij via een ticket als passagier, hetzij via transportkosten voor vracht, pakketten, post etc. Het gaat dus om de aard van de vlucht, ongeacht het type toestel. Ander verkeer valt onder GA, dit kan zowel zakelijk als recreatief verkeer betreffen. GA betreft voorts vluchten met politie- en kustwachthelikopters en testvluchten met vliegtuigen die op Schiphol in onderhoud of reparatie zijn." |
| Artikel 1.1 "handelsverkeer" | Hoe wordt dit onderscheid in de praktijk gemaakt en gemonitord? Wat geldt als een kleine zakenjet? Wanneer een bedrijf een eigen vliegtuig heeft, geldt de uitvoering van vluchten daarmee op Schiphol dan als Handelsverkeer of niet? | Het gaat in dit verband om de registratie van het aantal vliegtuigbewegingen met handelsverkeer. In de RMI is opgenomen dat elke vlucht die valt onder het begrip handelsverkeer wordt geregistreerd door de exploitant met de in de RMI opgenomen gegevens, waaronder de vluchtsoort. De geregistreerde gegevens worden vervolgens verstrekt aan de ILT.<br>Als een bedrijf met een eigen vliegtuig personen vervoert niet tegen betaling dan gaat het niet om handelsverkeer.<br>Zakenjets staan niet open voor individuele boekingen, en vallen daarmee niet onder de categorie handelsverkeer. Een |
| Artikel 1.1 "handelsverkeer" | Kleine zakenjets maken veel gebruik van de Oostbaan op Schiphol en worden afgehandeld bij de aan de Oostbaan gelegen General Aviation Terminal Schiphol. Dit lijkt echter strijdig met de passage op pagina 35 van de Toelichting, waarin wordt opgemerkt dat Oostbaan is gesloten voor afwikkeling van handelsverkeer. | |

| | | |
|---|---|---|
| | | passagierscharter is wel handelsverkeer, dus deze type vluchten vallen niet onder die categorie.<br>In de toelichting op het LVB staat nu dat kleine zakenjets GA kunnen zijn maar eventueel ook handelsverkeer. Dit wordt aangepast. |
| Artikel 1.1<br>"vliegtuigbeweging" | Belangrijk om het aantal vliegtuigbewegingen, zoals nu ook plaatsvindt in 'baantijden' te rapporteren. De definitie van 'vliegtuigbeweging' kan aangevuld worden met 'baantijd'. | Dit is aangepast. Vliegtuigbewegingen moeten worden gerapporteerd in baantijden en definitie van 'baantijd' is opgenomen in RMI.<br>*baantijd*; het tijdstip waarop een vliegtuig vertrekt van de startbaan of landt op de landingsbaan. |
| Artikel 3.1.6, lid 3<br>Voorkoming van overschrijding grenswaarden leidend | Door de grenswaarden leidend te laten zijn boven preferent vliegen in het concept LVB zullen deze zeer onwenselijke effecten zich opnieuw voordoen. | In principe wordt er nog steeds gevlogen volgens het preferentieel baangebruik, binnen de grenzen die worden gesteld aan de maximale lokale geluidbelasting. Bij het vaststellen van de hoogte van de grenswaarden wordt rekening gehouden met het preferentieel baangebruik en in principe kan er dus binnen de grenswaarden worden gebleven bij het preferentieel baangebruik. Pas wanneer een grenswaarde in een handhavingspunt dreigt te worden overschreden, wordt er tijdelijk afgeweken van het preferentieel baangebruik. |
| Artikel 3.1.6, lid 3<br>Voorkoming van overschrijding grenswaarden leidend | Voorkoming van overschrijding van de grenswaarden zal leiden tot het niet langer volgens preferentieel baangebruik vliegen, waardoor er per saldo meer gehinderden kunnen zijn dan bij het continueren van het preferent vliegen. Hoe rijmt dat met het Actieplan Geluid? | Het is correct dat er tijdelijk meer gehinderden kunnen zijn wanneer er wordt afgeweken van het preferentieel baangebruik bij dreigende overschrijding van een handhavingspunt.<br>Per saldo zorgt het stelsel binnen de grenzen die worden gesteld aan de maximale lokale geluidbelasting voor de minste geluidhinder.<br>We richten het stelsel zo in dat het uitgangspunt is dat zo min mogelijk mensen worden gehinderd. Tegelijkertijd moeten we ook lokale bescherming bieden. Dit volgt uit het EVRM (zie RBV-zaak). Om het stelsel uitvoerbaar te houden moet duidelijk zijn wat bij een conflict voorrang moet hebben. Dat kan alleen maar de lokale bescherming door middel van handhavingspunten zijn, omdat voorwaardelijke lokale bescherming alsnog geen houvast geeft voor omwonenden. |
| Artikel 3.1.6, lid 3<br>Voorkoming van overschrijding grenswaarden leidend | Het voorstel stelt het minimaliseren van het aantal gehinderden niet langer voorop. Hoe past dit nog binnen de gelijkwaardigheidscriteria? | Nog steeds geldt dat ieder nieuw LVB dezelfde of betere bescherming moet bieden dan de vorige. Overigens zijn de gelijkwaardigheidscriteria ook van voor de 'per saldo benadering' van het NNHS. |
| Artikel 3.1.6, lid 3<br>Voorkoming van overschrijding grenswaarden leidend | Laat preferent vliegen leidend zijn. Anders kan de doelstelling van de BA niet worden gehaald. | Om uitvoering te geven aan de uitspraak van de rechter in de RBV-zaak en de rechtsbescherming van de omwonenden te herstellen is er een handhavingsstelsel met grenswaarden nodig. In principe wordt er nog steeds gevlogen volgens het preferentieel baangebruik, binnen de grenzen die worden gesteld aan de maximale lokale geluidbelasting. Bij het vaststellen van de hoogte |
| Artikel 3.1.6, lid 3<br>Voorkoming van | Wanneer er sprake is van een dreigende overschrijding van een grenswaarde, hoe wordt dan geborgd dat het voorkomen van de | |

| | | |
|---|---|---|
| overschrijding grenswaarden leidend | overschrijding resulteert in een exploitatiebeperking in de zin van de Geluidsverordening? | van de grenswaarden wordt rekening gehouden met het preferentieel baangebruik en in principe kan er dus binnen de grenswaarden worden gebleven bij het preferentieel baangebruik. Pas wanneer een grenswaarde in een handhavingspunt dreigt te worden overschreden, wordt er tijdelijk afgeweken van het preferentieel baangebruik. Er is geen sprake van een (nieuwe) exploitatiebeperking, omdat de grenswaarde blijft gelden en dat het enige is waaraan voldaan moet worden. |
| Artikel 4.2.1/Artikel 4.2.2, lid 5 Beheersplan ter voorkoming van overschrijding grenswaarde | Stuurmaatregelen in het 45 db(A)Lden zijn niet uitvoerbaar. | |
| Artikel 4.2.1/Artikel 4.2.2, lid 5 Beheersplan ter voorkoming van overschrijding grenswaarde | Hoe wordt voorkomen dat het beheersplan resulteert in per saldo meer gehinderden dan het continueren van het preferentieel vliegen met een eventuele overschrijding van de grenswaarde? | |
| Artikel 4.2.1/Artikel 4.2.2, lid 5 Beheersplan ter voorkoming van overschrijding grenswaarde | Voortbouwend op de vorige vraag: hoe wordt voorkomen dat het beheersplan resulteert in een exploitatiebeperking in de zin van de Geluidsverordening? | |
| Artikel 3.1.6, lid 3 Voorkoming van overschrijding grenswaarden leidend | We hebben begrepen dat het maatschappelijk verkeer geen onderdeel meer uit gaat maken van de geluidsruimte. Hoe wordt dit meegenomen in de omschrijving van de grenswaarden? | Dit wordt opgenomen in de Nota van Toelichting van het LVB en aangepast in de regels in de RMI. |
| Artikel 4.2.1/Artikel 4.2.2, lid 5 Beheersplan ter voorkoming van overschrijding grenswaarde | Stuurmaatregelen in het 45 dB(A)Lden zijn niet uitvoerbaar. | IenW is in gesprek met LVNL om te komen tot een handhavingsstelsel waarop te sturen is. Daarnaast voert To70 analyses uit om te toetsen of het stelsel robuust is en de stuurmaatregelen uitvoerbaar zijn. |
| Artikel 4.2.3a maximaal aantal vtb | Welke GA bewegingen vallen hier precies onder? | Met de versnelde wijziging van het LVB is het maximumaantal vliegtuigbewegingen verlaagd naar 478.000. Dit aantal is exclusief GA-verkeer.<br>Zakenjets die worden gebruikt om tegen betaling personen te vervoeren vallen onder handelsverkeer, de overige vluchten met zakenjets vallen onder GA. |
| Hoofdstuk 4a schrappen huidig hoofdstuk 4A | De bestaande bepalingen van Hoofdstuk 4A leggen ook de verplichting tot het volgen van een Balanced Approach op aan de exploitant van de luchthaven en de inspecteur van de ILT. Op welke wijze is gewaarborgd dat ook na het schrappen van Hoofdstuk 4A de exploitant van de luchthaven en de inspecteur van de ILT geen exploitatiebeperking kunnen doorvoeren voordat een balanced approach is doorlopen? | Ten behoeve van een consistente toepassing op de luchtvaartmarkt van de Unie is de richtlijn omgezet in een EU-verordening. Een EU-verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in de lidstaten. Wel dienen de lidstaten de volledige en werkelijke toepassing van de verordening te garanderen door voorschriften vast te stellen ten aanzien van de sancties die van toepassing zijn op overtredingen van de verordening, door de nodige maatregelen te treffen om ervoor te zorgen dat de sancties worden uitgevoerd en door eventuele andere uitvoeringsbepalingen vast te leggen. |

| | | |
|---|---|---|
| Hoofdstuk 4a schrappen huidig hoofdstuk 4A | Zoals ook op pagina 39 van de Toelichting vermeld dienen lidstaten de volledige en werkelijke toepassing van de Geluidsverordening te garanderen door onder meer voorschriften vast te stellen ten aanzien van de sancties die van toepassing zijn op overtredingen. Op welke wijze is de sanctionering in de Nederlandse wetgeving gewaarborgd na het schrappen van Hoofdstuk 4A? | Dit zal worden besproken binnen het ministerie. |
| **Toelichting concept-LVB tekst** | | |
| Pag. 40 | Op pagina 40 wordt gesteld dat de Verordening de keuze van de maatregelen laat aan de lidstaat. Dit is tekort door de bocht. De Verordening bevat wel degelijk een rangorde, waarbij kosteneffectiviteit medebepalend is en exploitatiebeperkingen alleen in beeld komen als 'last resort', dus wanneer de minder ingrijpende maatregelen onvoldoende impact hebben om een geluidsdoel te behalen. | De tekst wordt gecontroleerd. Hier moeten verschillende directies samen naar kijken. |
| Artikel 8.17a (pagina 30) | Bij artikel 8.17a (zie ook pagina 30 Toelichting) is het van belang naast de MRS ook de sectorpartijen om advies te vragen om de gelijkwaardigheid te borgen zoals eerder toegezegd. | Schiphol stelt op basis van input vanuit de sector de gebruiksprognose op en de sectorpartijen zijn in die hoedanigheid betrokken. Daarna komt het advies van de MRS. Daarnaast is er gedurende het proces van het opstellen van de conceptwijzigingen van het LVB en de RMI en het ontwikkelen van het nieuwe handhavingsstelsel met grenswaarden. |
| Pagina 44 | Op pagina 44 wordt gesteld dat bij overschrijding van een grenswaarde een bestuurlijke boete kan worden opgelegd. Hoe werkt dit in de praktijk? Een individuele luchtvaartmaatschappij kan toch niet beboet worden voor de overschrijding van een grenswaarde? Er zal immers niet een aan te wijzen verantwoordelijke luchtvaartmaatschappij zijn. | Bestuurlijke boete wordt opgelegd aan Schiphol of LVNL(normadressaat), niet aan individuele luchtvaartmaatschappijen. Het is juridisch niet mogelijk om een afzonderlijke luchtvaartmaatschappij, of de luchtvaartmaatschappijen tezamen, een boete op te leggen. |

## Concept regeling RMI

| **Partij** | **KLM** | |
|---|---|---|
| **Artikel concepttekst RMI** | **Reactie/voorstel** | **Reactie IenW** |
| 3.3.4.1 | Bij 3.3.4.1. zal indien de combinatie van vliegtuigtype en luchtvaartmaatschappij volgens §3.3.1 onder d niet voorkomt in de lijst, of indien geen startprocedure kan worden toegekend, in plaats van NADP1 , NADP2 moeten worden toegekend. Dit is de meest gangbare standaard vliegprocedure wereldwijd. | IenW zal dit punt bespreken met LVNL en Schiphol. |

| | | |
|---|---|---|
| Algemeen | Zijn de regels voor de baanregels preferent vliegen volgens de verbeterde rekenmethodiek (betere aansluiting daadwerkelijke inzet start en landingsbaan) aangepast? | To70 zal een analyse uitvoeren op de RMI en controleren of de baanregels preferent vliegen correct zijn opgenomen. |
| Artikel 5.4.2.1 | Artikel 5.4.2.1. is nog niet consistent gemaakt dat maatschappelijk verkeer buiten de grenswaarden voor geluidbelasting vallen. | Onderdeel 5.4.2.1 wordt verwijderd uit de RMI. |
| Annex 8C2 | Indeling van vliegtuigen naar categorieën ten behoeve van de berekening en bepaling van het totale risicogewicht voor de gebruiksprognose en de realisatie voor de luchthaven Schiphol. Wellicht nog een goede check op compleet van de lijst. Kan het zijn dat de E195-E2 ontbreekt? | We hebben de meest actuele indelingslijst opgevraagd bij Schiphol en dit type komt er niet in voor. Voor de RMI houden we deze lijst aan. |
| Rapporteren vtb | Het aantal vliegtuigbewegingen zal (zoals in huidige situatie) gerapporteerd worden in baantijden. We zien dit niet in de RMI opgenomen. | Dit wordt aangepast in de RMI. |

## Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS)

### Concept LVB-tekst en toelichting

| **Partij** | **BRS** | |
|---|---|---|
| **Artikel concepttekst LVB + paginanummer** | **Reactie/voorstel** | **Reactie IenW** |
| Artikel 1.1, definitie vlieghoogte | Ik mis de koppeling met luchtdrukcorrectie (is nu punt van onderzoek door LVNL ivm afwijken vlieghoogten volgens LVNL en weergave in verschillende apps). | We zullen naar aanleiding van de uitkomsten van het onderzoek bezien of we de koppeling met luchtdrukcorrectie opnemen. |
| Artikel 3.2.1 eerste lid | Deze formulering biedt ruimte voor interpretatie. Er stond dat drie- of viermotorige vliegtuigen met één uitgeschakelde motor moeten taxiën. Uit de toelichting op dit artikel blijkt dat de bedoeling van de wijziging is dat ook tweemotorige vliegtuigen één motor uitschakelen. De bedoeling is goed, maar is het gevaar nu niet dat er geen enkele motor wordt uitgeschakeld? | In de wijziging van het LVB is de volgende tekst opgenomen:<br>"Voor de start of na de landing van een vliegtuig op de luchthaven draagt de gezagvoerder er zorg voor dat het vliegtuig met het minimaal noodzakelijke aantal motoren van de afhandelingsplaats van, over en naar de start- en landingsbaan taxiet."<br>De regel is aangescherpt en vliegtuigen met meer dan twee motoren moeten zo mogelijk meer dan één motor uitschakelen tijdens het taxiën. |

| | | |
|---|---|---|
| | | Er wordt gerapporteerd door Schiphol aan de Inspecteur-Generaal van de ILT of vliegtuigen met een motor minder taxiën. Regels daarover zijn opgenomen in de wijziging van de RMI. Er moet daarbij worden aangegeven welke acties zijn ondernomen om het vliegtuigen met het minimaal aantal motoren taxiet te vergroten en wat de resultaten van deze acties zijn. |
| Artikel 3.2.2 derde lid | Dit is een vrijbrief voor de gezagvoerder om gewoon de APU aan te zetten. In de regeling is immers niet vastgelegd wanneer sprake is van meteorologische, technische of veiligheidsredenen<br><br>Nieuw artikel. Waarom is deze uitzondering nodig? | Er zijn teveel variabelen om deze redenen sluitend te definiëren. De gezagvoerder moet aantonen wat de reden is geweest om de APU te gebruiken en de ILT zal dan bepalen of dit een redelijke verklaring is of niet. |
| Artikel 4.1.1 tweede lid | Er stond een getal, namelijk per gebruiksjaar mag het totale risicogewicht niet meer dan 9,724 ton. Plus hoe je het berekent. Nu is er niets meer over vastgelegd. Dat lijkt ons onwenselijk. | Dit getal staat nog steeds in art. 4.1.1, eerste lid. Er moet nog worden bezien of het getal een actualisatie nodig heeft. Dit zal in overleg met To70 worden bekeken. |
| Artikel 4.1.2 | Moest voorheen berekend worden op basis van een rapport van de NLR. Zie opmerking vorige artikel. | In de RMI wordt verwezen naar verschillende, geactualiseerde rapporten van de NLR. |
| Artikel 4.2.1 | Wij gaan er van uit dat dit getal lager zal zijn dan 63,54 dB(A). | De grenswaarden worden momenteel berekend we kunnen nog geen getal noemen. |
| Artikel 4.2.1 tweede lid | Oké. Opstellen beheersplan stond niet in het vorige LVB<br>Deze wijze van handhaven komt mij zwak over. Beter is: wie wordt aansprakelijk gesteld voor de overschrijding en wie krijgt een boete?<br><br>en wie constateert op welk moment de ontwikkelende geluidbelasting en hoe wordt daarover gecommuniceerd. En wie beoordeelt het beheerplan en welke borging is er dat het ook echt dat gebruiksjaar verbetert? En hoe wordt omgegaan met constatering aan van overschrijdingen aan het einde van een gebruiksjaar (als maatregelen datzelfde jaar niet meer mogelijk zijn)<br><br>In artikel 4.2.1 lid 3 wordt verwezen naar de bijlage met de grenswaarden van de hhpunten (die er nog niet is) | Schiphol constateert of er gedurende het gebruiksjaar een dreigende overschrijding van een handhavingspunt of het TVG is en stelt zo snel mogelijk een beheersplan op met daarin maatregelen voor de resterende maanden. De exploitant moet gedurende het jaar rapporteren aan de ILT en de ILT zal ook opmerken wanneer er een overschrijding dreigt. Op het moment dat Schiphol niet op eigen initiatief een beheersplan heeft opgesteld is de ILT bevoegd om een opdracht te geven tot het opstellen daarvan.<br>Aan het einde van het gebruiksjaar constateert de ILT of er, ongeacht of er gedurende dat jaar een beheersplan is opgesteld of niet, een overschrijding van een handhavingspunt of het TVG is geweest. Wanneer dat het geval is kan de ILT een maatregel opleggen aan Schiphol of LVNL voor het volgende gebruiksjaar. Wordt deze maatregel niet opgevolgd, dan kan de ILT een bestuurlijke boete uitgeven.<br><br>Het voornaamste doel van het nieuwe stelsel is het voorkómen van een overschrijding. To70 bepaalt momenteel de hoogte van de grenswaarden in de handhavingspunten en voert als onderdeel daarvan robuustheidsanalyses uit om ervoor te zorgen dat het stelsel een zo goed mogelijke bescherming biedt. |
| Artikel 4.2.2 | Wij gaan er van uit dat dit getal lager zal zijn dan 54,44 dB(A). het lawaai van de vliegtuigen moet naar beneden. | De grenswaarden worden momenteel berekend en we kunnen nog geen getal noemen. |
| Artikel 4.2.3a, eerste lid | In dit artikel waren alleen de 32.000 nachtvluchten vastgelegd. Goed dat nu ook het totaal aantal vluchten is vastgelegd. Hier | In de versnelde wijziging van het LVB worden nieuwe maximumaantallen vastgelegd voor het etmaal (478.000) en voor |

| | | |
|---|---|---|
| | zou echter de knip gemaakt moeten worden in de periode tot 1-11-2025 (500.000 en 32.000 vluchten) en vanaf 1-11-2025 (478.000 (?) en 27.000 vluchten).<br><br>En er staat in de periode tussen 23.00 - 7.00 uur, dat stond er al in, maar hoe verhoudt zich dat tot de nachtperiode tot 6.00 uur in tabel 1.3.5?<br><br>Op p.10 staat een andere invulling van artikel 4.2.3a, namelijk voor de situatie na 1-11-2025. | de nacht (27.000). Deze aantallen gaan per november 2025. De nachtperiode duurt van 23:00 – 07:00. |
| Artikel 4.2.3a, tweede lid | Niet akkoord. Een maximum van 478.000 en 27.000 vluchten betekent dat er niet meer vluchten mogelijk zijn, anders is het geen maximum. Als er persé onderscheid moet worden gemaakt tussen gewone jaren en schrikkeljaren, dan geldt het maximum van 478.000 en 27.000 vluchten voor een schrikkeljaar en is het maximum voor de gewone jaren naar rato lager.<br>In het vorige LVB was een maximum van 32.000 nachtvluchten opgenomen, zonder uitzondering voor schrikkeljaren. | Op het moment dat de conceptwijziging werd verstuurd waren de nieuwe maximumaantallen nog niet bekend. Deze getallen worden uiteraard ook opgenomen in de algehele wijziging van het LVB. |
| Artikel 4.3.1 | Vraag over concentraties | |
| Artikel 4.3.1 | Naast genoemde stoffen mist de vermindering van ZZS (Zeer Zorgwekkende Stoffen): Voor ZZS zijn alle bedrijven met een omgevingsvergunning milieu sinds 2016 verplicht om vijfjaarlijks een ZSS-inventarisatie in te dienen bij de OD NZKG. Doel van deze inventarisatie is inzicht te krijgen in de maatregelen die bedrijven hebben genomen om de uitstoot van ZZS-stoffen te verminderen. Ook Schiphol moet hieraan voldoen.<br><br>M.b.t. grondgebonden activiteiten mist PFAS? | In het LVB en de RMI worden in het kader van gelijkwaardigheid dezelfde stoffen aangehouden als in het eerste LVB. Er zijn enkele wijzigingen geweest en daarover is de Kamer steeds geïnformeerd. Daarnaast bestaan er geen wettelijke normen voor deze stoffen. Op Schiphol zijn verschillende maatregelen genomen om de uitstoot van schadelijke stoffen zoveel mogelijk te beperken.<br><br>$PM_{10}$ en $PM_{2,5}$ zijn 1:1 aan elkaar gerelateerd en dat hetzelfde geldt voor VOS en de ZZS. Het toevoegen van grenswaarden voor $PM_{2,5}$ en ZZS geeft daardoor geen extra slot op de deur.<br><br>De vijfjaarlijkse ZZS-inventarisatie is een wettelijke verplichting en wordt daarom niet nogmaals vastgelegd in LVB of RMI.<br><br>In de toekomst komt er zeer waarschijnlijk een Europees verbod, dat ook op Schiphol van toepassing zal zijn. Een ratio voor luchtvaartspecifieke regels ten aanzien van PFAS is er niet. Schiphol doet al sinds 2016 altijd een check op PFAS in de grond bij werkzaamheden en bouwprojecten en gebruikt geen brandblussers meer die PFAS bevatten. |

| | | |
|---|---|---|
| Artikel 4.3.2 | Daar is ie weer. Dus niets vastgelegd. Voorheen werd verwezen naar een rapport van TNO. We willen hier betere bescherming op. | Er wordt verwezen naar art. 8.27, derde lid, van de Wet luchtvaart: *Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld omtrent het registreren en omtrent de metingen en berekeningen die daartoe noodzakelijk zijn.*<br>De grenswaarden voor de stoffen zijn vastgelegd in Artikel 4.3.1 en bieden een gelijkwaardige bescherming ten opzichte van het vigerende LVB. |
| Algemeen | Ik mis een aanpassing in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). De reden is dat gemeenten in de Omgevingswet moeten cumuleren en het gezamenlijke geluid bepalen vanaf de 48 dB contour. Bij luchtvaartlawaai hanteert men bij de gevelwerig een opslag van 7 dB (of 5 dB in de saneringsregeling van het rijk) op de Lden. Dit om ook bij de passage van een vliegtuig de hinder in de woningen enigszins aanvaardbaar te houden. Deze opslag komt nu nog niet voor in het Bbl en dat moet worden verbeterd. | Dit is geen onderdeel van deze LVB-wijziging. |
| Bijlage 4, regel 1, artikel 5.1 | 5.1 De exploitant van de luchthaven verstrekt Onze Minister uiterlijk twee PM maanden voor aanvang van het gebruiksjaar waarin groot onderhoud plaatsvindt een informatiedocument met een overzicht van de gevallen waarin een of meer start- of landingsbanen of rijbanen niet beschikbaar zullen worden gesteld vanwege groot onderhoud voor het komende gebruiksjaar. De exploitant van de luchthaven motiveert in dit informatiedocument ten aanzien van het groot onderhoud.<br><br>Dit [termijn indienen ontheffingsaanvraag] moet veel langer worden namelijk zodanig dat er nog gestuurd kan worden op de cap. | Bij zowel IenW als Schiphol is het beeld dat het proces rondom het baanonderhoud nog steeds beter kan en moet. Het kost alle partijen veel tijd en inzet om ieder jaar een ontheffingsaanvraag te doen en deze te beoordelen. Tegelijkertijd is het moeilijk gebleken (tijdig) bij te sturen.<br><br>Een en ander betekent dat veel eerder helderheid moet ontstaan over groter onderhoud aan de start- en landingsbanen. Om de procedure te veranderen en vast te leggen worden binnenkort de eerste gesprekken gestart. Indien mogelijk en toepasbaar zullen de artikelen in deze LVB-wijziging hier op aangepast worden. |
| Bijlage 4, regel 4 | Vierde baan regel was bedoeld om de secundaire banen te beschermen. Klopt dat nog? Zo ja; Deze was aangepast dat na 15:00 uur geen vierde baan meer zou worden ingezet (onder 5.1.2e Waar kan ik dit terugvinden in deze regels? | Er is geen regel die voorschrijft dat er na 15:00 geen vierde baan mag worden ingezet en het klopt dus dat dit niet te vinden is in de regels. We kennen deze afspraak/regel ook niet. |
| Toelichting, 4.1. | Nieuwe nachtnaderingsroute Polderbaan ontbreekt. Moet ook opgenomen worden, neem ik aan. | Een dergelijk combinatie van routes is ook beschikbaar voor de Polderbaan en wordt opgenomen in de Nota van Toelichting. |
| Toelichting, pagina 58, onderdeel O "De regels met betrekking tot de berekening van de uitstoot van stoffen zijn op basis van artikel 4.3.2 opgenomen in de RMI." | Niet mee eens.<br>Hoe wordt dan gegarandeerd dat de milieu-impact steeds kleiner wordt? | In het LVB (Onderdelen H en I; artikelen 3.2.1 en 3.2.2) worden de regels met betrekking tot onder andere taxiën met zo min mogelijk motoren en het APU-gebruik aangescherpt. Hiermee wordt de uitstoot van schadelijke stoffen gereduceerd en daarmee ook de impact op het milieu. |

# Rust in de nacht



Presentatie voor de BRS –
Donderdag 16 mei 2024

# Verdiepende sessie BRSB

## Context:

- Geen symposium, maar verdieping tijdens BRSB vergaderingen
- Behoefte aan meer profiel voor de BRS: Wie zijn we en waar staan we nu eigenlijk voor? Wat zijn onze prioriteiten?
- Toenemende steun voor nachtsluiting inclusief van Schiphol zelf
- Het BRS standpunt op dit gebied is een compromis met het risico dat we achterblijven in de maatschappelijke discussie
- Daarom "**rust in de nacht**" als keuze voor deze eerste verdieping
- Doel sessie:
  - **willen we als BRS ons standpunt aanscherpen?**
  - **welke effecten willen wij nader onderzocht hebben?**

# Huidige BRS-inzet

Zorg voor meer rust in de nacht, zonder de zwaarbelaste gebieden overdag nog meer te belasten.

**De BRS wil meer rust in de nacht**.

- Onderzoek naar mogelijke maatregelen/instrumenten nodig.
- Vermindering van het aantal nachtvluchten lost het probleem van slaapverstoring niet op.
- Bij zorgen voor meer rust in de nacht moet rekening worden gehouden met randen van de nacht.
- Nachtvluchten moeten niet worden verschoven naar secundaire banen overdag.

# Wat vinden andere partijen? (1/2)

**Schiphol:**

- Niet meer starten tussen 00.00 en 06.00, niet meer landen tussen 00.00 en 05.00 (punt 3 van het 8-puntenplan).

**IenW:**

- Doet een impact analyse naar de effecten van een nachtsluiting. Kijkt naar drie scenario's:
  - Scenario 1: Volledige nachtsluiting van 23:00 tot 07:00.
  - Scenario 2: Gedeeltelijke nachtsluiting conform voorstel Schiphol.
  - Scenario 3: Nader te bepalen.

Resultaten worden eind juni/begin juli verwacht, waarna het kabinet kan besluiten over het vervolg.

**Politieke partijen Tweede Kamer:**

- Omarmen in grote meerderheid het voorstel van Schiphol (alleen PVV en JA21 niet, VVD is zeer kritisch, en wacht eerst rapport van ministerie af).

**Luchtvaartmaatschappijen:**

- Minder hinder in de nacht, via inzet stilste toestellen in de nacht. Kijken naar ruimte elders in de dag.
- Inzet op vlootvernieuwing voor sneller stiller vliegen met aangepaste procedures en zonder nachtsluiting.
- Voorkomen dat NL op slot gaat en vracht en reizigers moeten uitwijken naar buitenlandse luchthavens.

# Wat vinden andere partijen? (2/2)

**MRS:**

- Nachtsluiting conform voorstel Schiphol.
- Verbod op de meest lawaaiige vliegtuigen zoals de Boeing 747-400.
- Geen extra vluchten in de avond en uitbreiding van het nachtregime van 21.40 uur tot 07.00 uur.

**GGD/GHOR Nederland:**

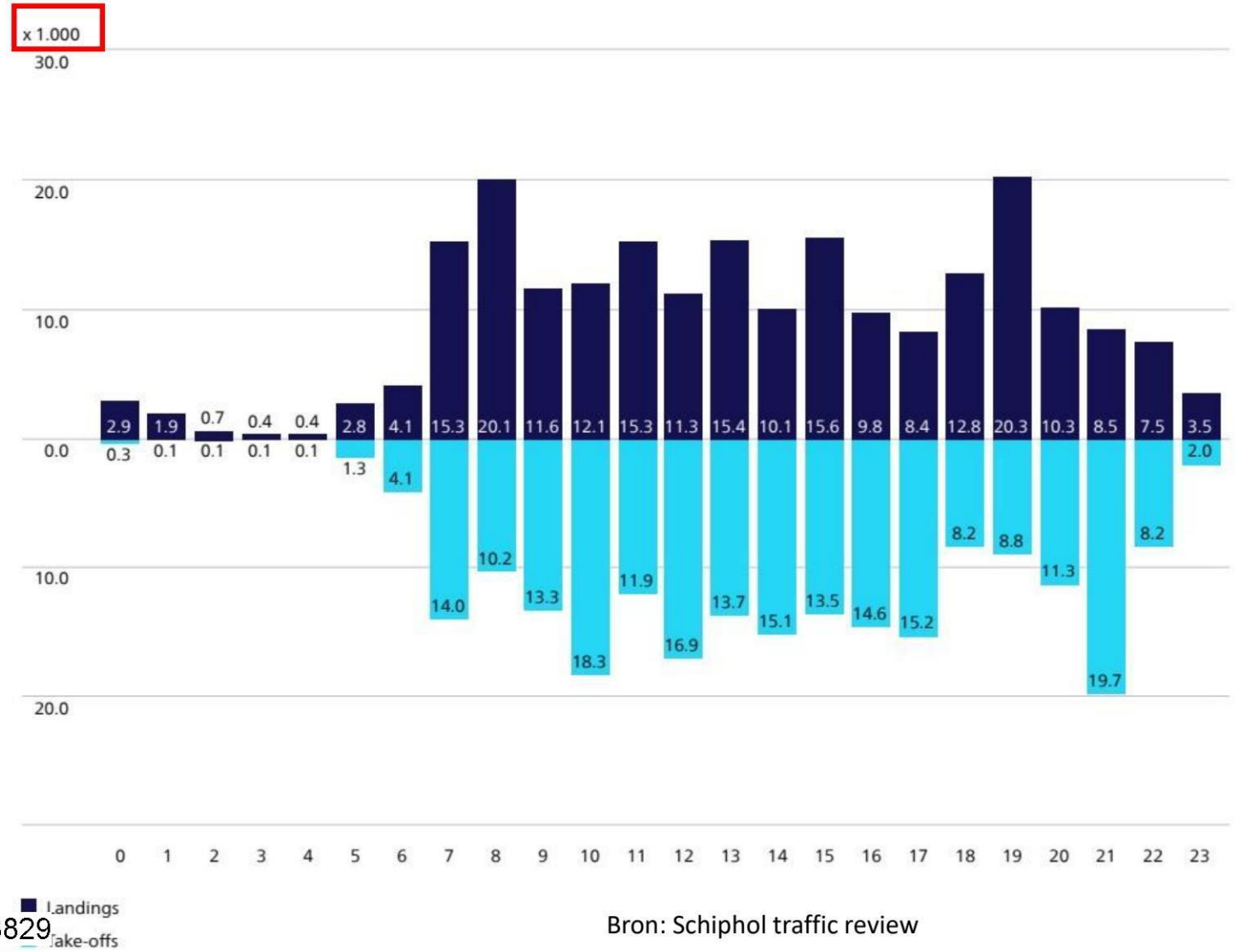
- Slaapverstoring nadelig voor gezondheid, komt vooral voor in randen van de dag tussen 22:00-23:00 uur, en nacht: 06:00-07:00 uur.

**De rechter (RBV vonnis)**

- De Staat handelt onrechtmatig door niet de juiste belangenafweging te maken tussen de belangen van luchtvaart en luchthaven en de belangen van mensen die daar ernstige hinder en slaapverstoring van ondervinden. De Staat schiet tekort in het tegengaan van vliegtuighinder en slaapverstoring.
- De rechtbank draagt de Staat op om **binnen twaalf maanden** de geldende wet- en regelgeving te handhaven en een vorm van praktische en effectieve rechtsbescherming in het leven te roepen die toegankelijk is voor alle ernstig gehinderden en slaapverstoorden. Hierbij wordt ook gedoeld op hen die buiten de huidige vastgestelde geluidscontouren wonen.

# Indicatie van de nacht

Gemiddeld aantal vliegbewegingen per uur in 2023




**Aantal bewegingen per jaar per dagdeel**

| | | Landings | Take-offs | Total |
|---|---|---|---|---|
| Night | 23:00-05:59 | 12,478 | 4,073 | 16,551 |
| Early morning | 06:00-06:59 | 4,103 | 4,050 | 8,153 |
| Day | 07:00-18:59 | 157,768 | 164,915 | 322,683 |
| Evening | 19:00-22:59 | 46,631 | 47,951 | 94,582 |
| **Total** | | **220,980** | **220,989** | **441,969** |

**Uitsplitsing van de nacht (23:00-06:00)**

**23:00-00:00:** 3,500 landingen & 2,000 starts

**00:00-01:00**: 2,900 landingen & 300 starts

**01:00-02:00**: 1,900 landingen & 100 starts

**02:00-03:00**: 700 landingen & 100 starts

**03:00-04:00**: 400 landingen & 100 starts

**04:00-05:00**: 400 landingen & 100 starts

**05:00-06:00**: 2,800 landingen & 1,300 starts

Bron: Schiphol traffic review

# Effecten op gezondheid

## GGD Kennemerland

"Uit het verdiepende onderzoek van de GGD Kennemerland kwam een aantal aandachtspunten naar voren:

- Piekbelasting van vliegtuiggeluid in de vroege ochtend heeft een grote impact op de slaapverstoring
  - In de gemiddelde berekende belasting over de hele nacht is dit niet of nauwelijks waarneembaar.
  - Dit houdt in: een moment van geluidbelasting in de nacht kan al tot (ernstige) slaapverstoring leiden.

- Slaapverstoring vindt vooral plaats aan de randen van de nacht.

- Piekbelasting speelt een rol bij slaapverstoring.

- Slaapverstoring wordt voornamelijk veroorzaakt door de beperkte hoogte waarop vliegtuigen aanvliegen, de toename in frequentie van het vliegverkeer, de bochten en het regelmatig afwijken van de geplande routes. Ook startend, langdurig laagvliegend vliegverkeer geeft hinder.

- Over het algemeen genomen gaven inwoners aan rond 6 uur te slapen per nacht, in de nabijheid van de Polderbaan en de Kaagbaan gemiddeld iets minder."

Bron: 'Geluidhinder en Slaapverstoring van vliegverkeer in de wijde omgeving van luchthaven Schiphol'

# De BRS wil sturen op gezondheid. Wat zijn dan de mogelijkheden?

Dan moeten er maatregelen genomen worden die de ernstige hinder en ernstige slaapverstoring voorkomen.

Welke (aanvullende) maatregelen zijn voor jullie relevant?

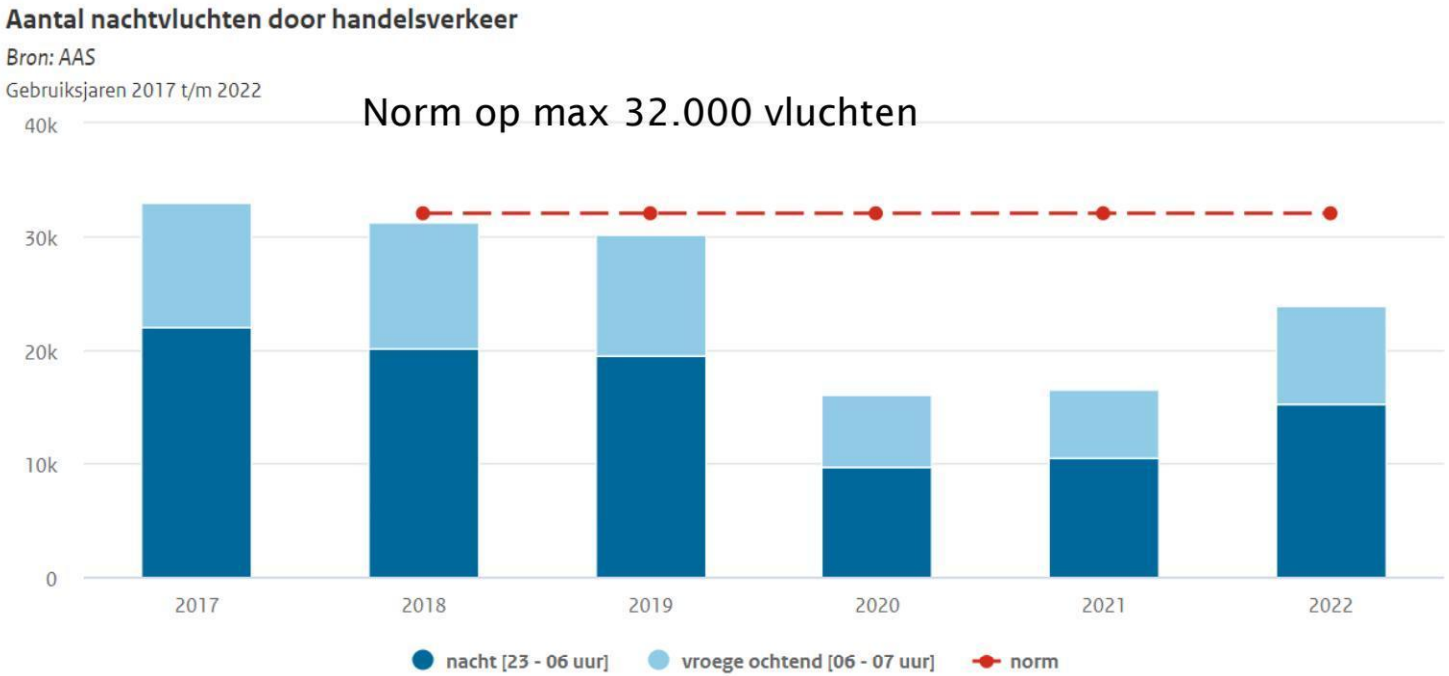
| Aaneengesloten periode van rust | Reductie van geluidhinder |
|---|---|
| Gedeeltelijke nachtsluiting (conform voorstel Schiphol): geen starts tussen 00:00 en 06:00, geen landingen tussen 00:00 en 05:00. | Weren lawaaiige vliegtuigen/Inzet stillere vliegtuigen. |
| Volledige nachtsluiting van 23:00 tot 07:00. | Reductie aantal nachtvluchten. |
| “Frankfurt scenario”: sluiting van 23:00 tot 05:00. | Piekbelasting in de randen van de nacht. |
| | Fading out, fading in aan de randen van de nacht, met inachtneming verschil starts en landingen. |
| | Maatregelen per specifiek tijdslot. |

# Verdiepende vragen

1) Welke (aanvullende) maatregelen zijn voor jullie relevant?
2) Waar zit de overlap in onze regio?
3) Welke effecten willen wij als BRS nader onderzocht hebben?

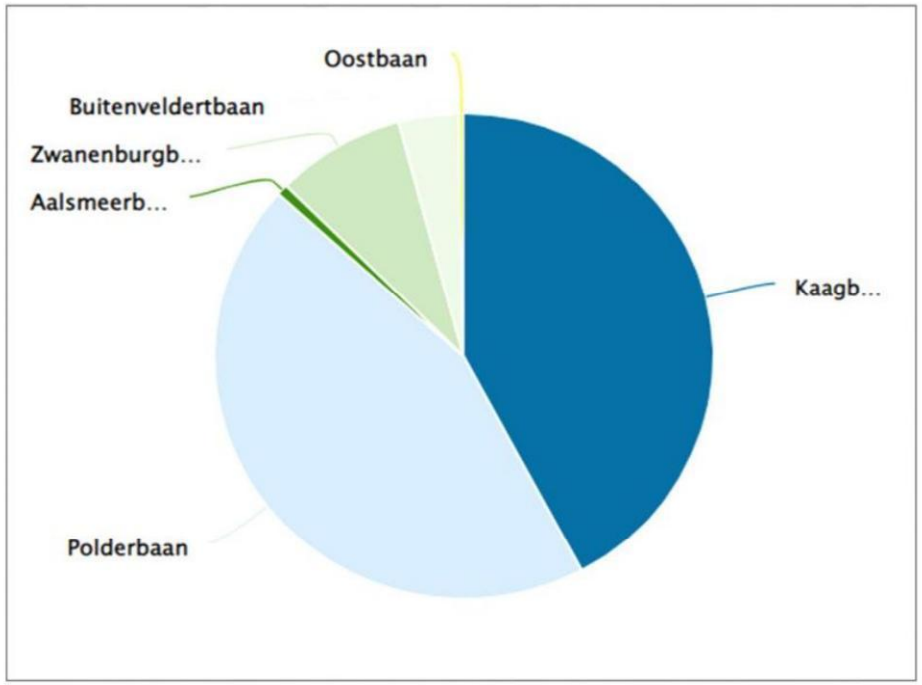
# Achtergrond informatie: Huidige situatie

# Nachtvluchten in cijfers




Cijfers Veilig en Duurzaam Schiphol, *Inspectie voor Leefomgeving en Transport*

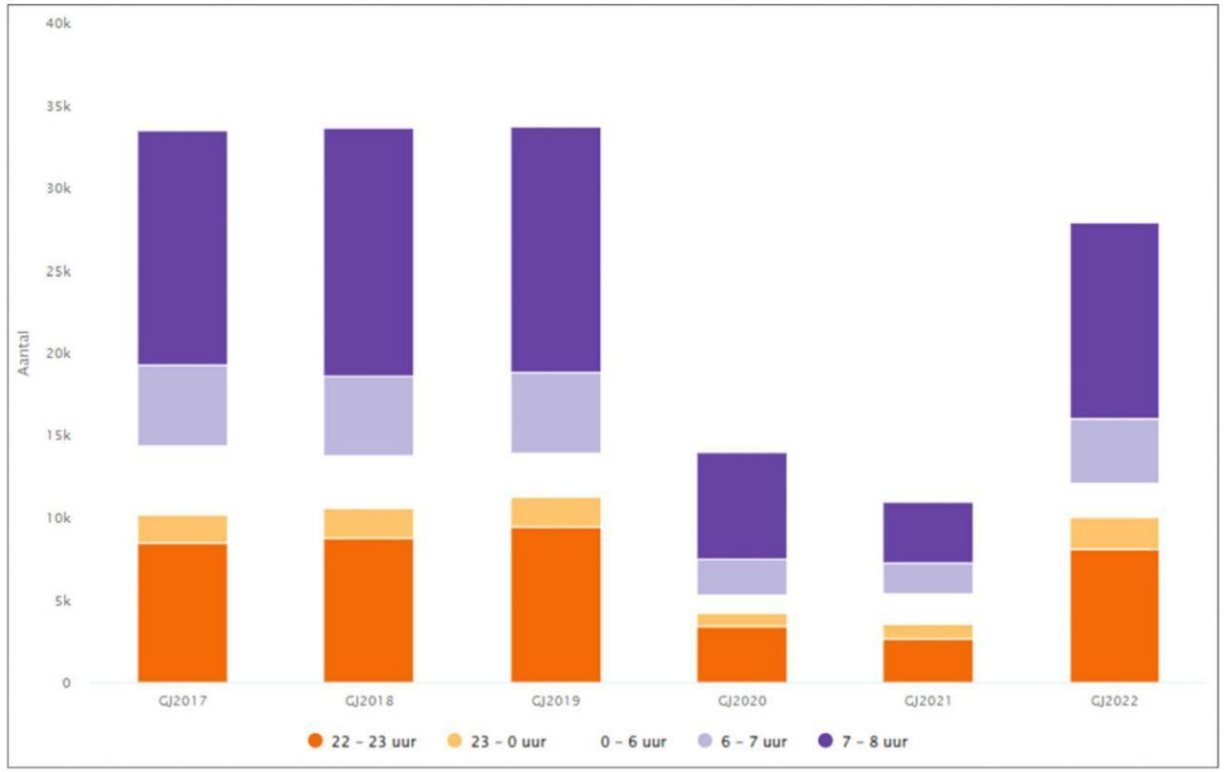
Verdeling van alle vluchten in de nacht en vroege ochtend over de banen in gebruiksjaar 2022




Bron: staat van schiphol 2022

# Nachtvluchten in cijfers

Vertrekkende vluchten nacht en vroege ochtend, 2017 tot 2022





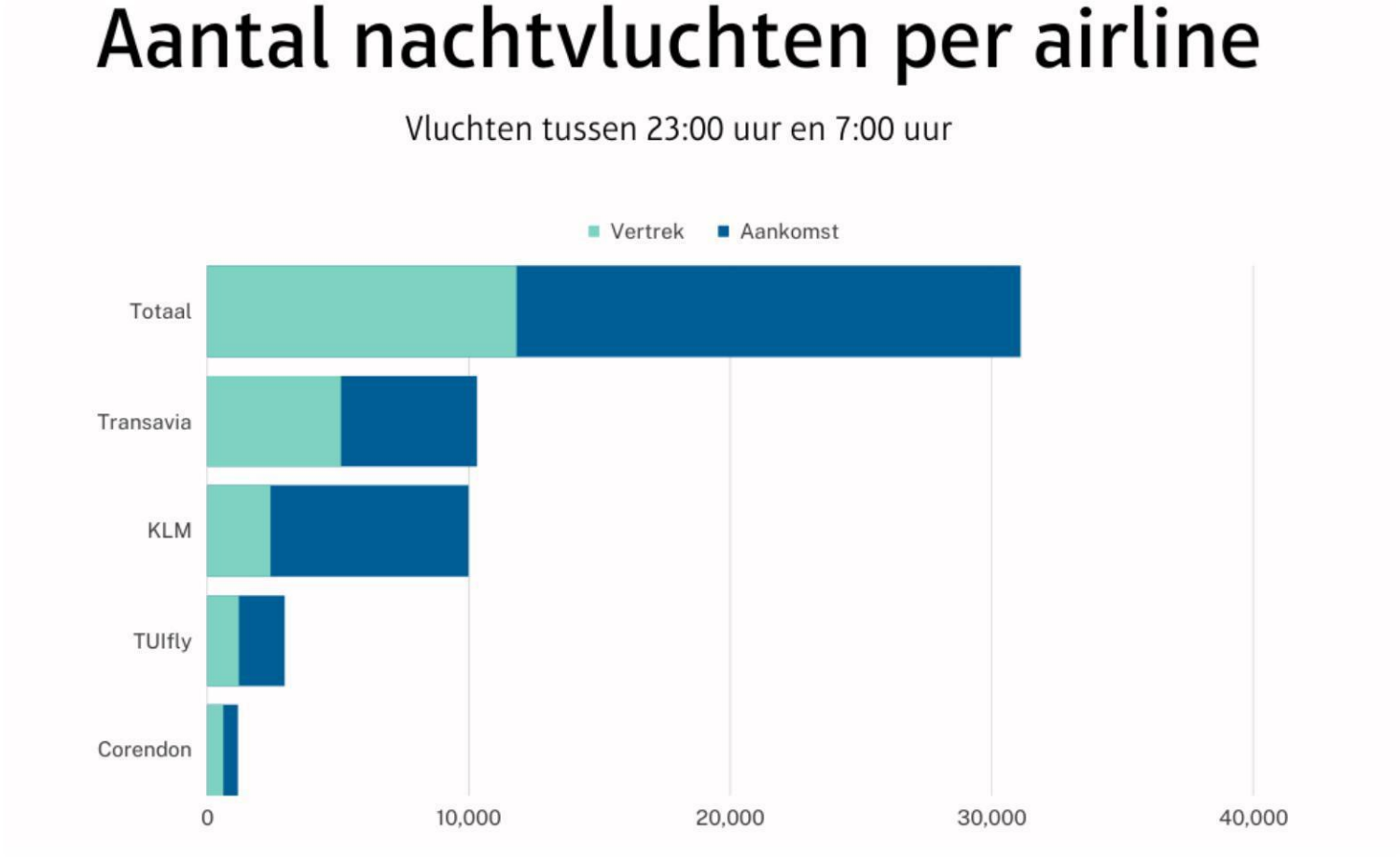


Bron: staat van schiphol 2022

# Nachtvluchten in cijfers

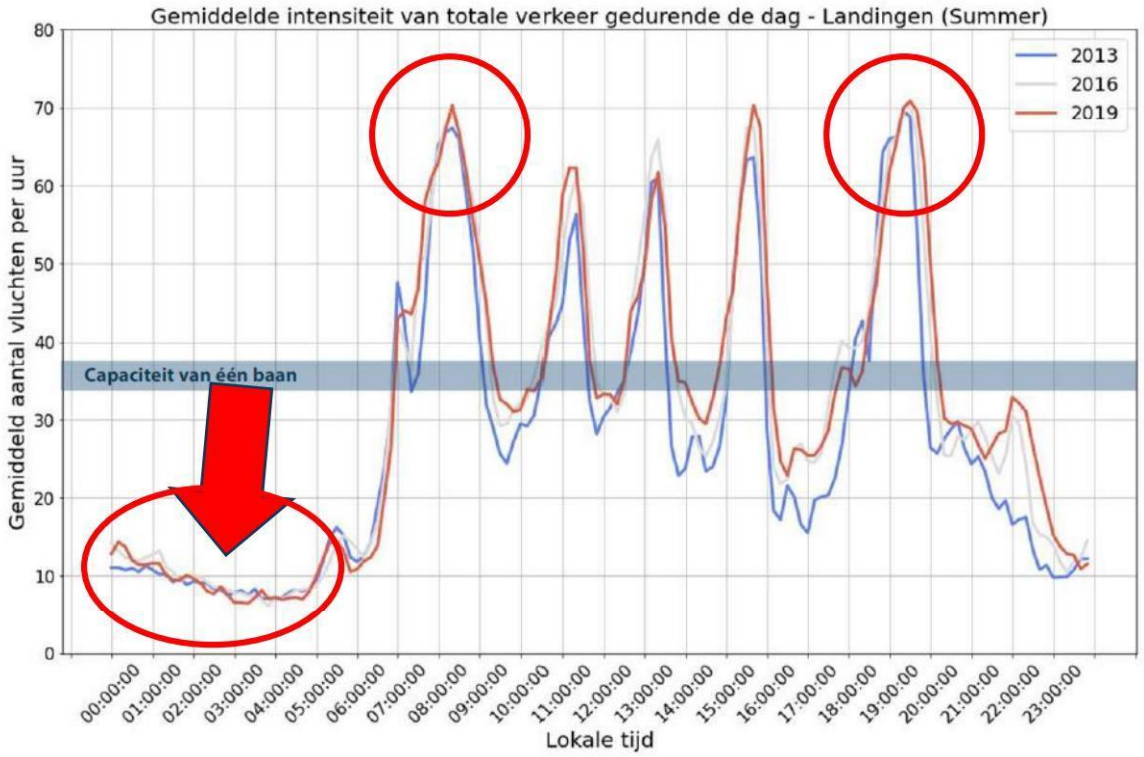
## Wie vliegt er 's nachts?

Transavia telt 27 toestellen, en doet 73% van alle nachtvluchten tussen 0:00 en 05:00uur

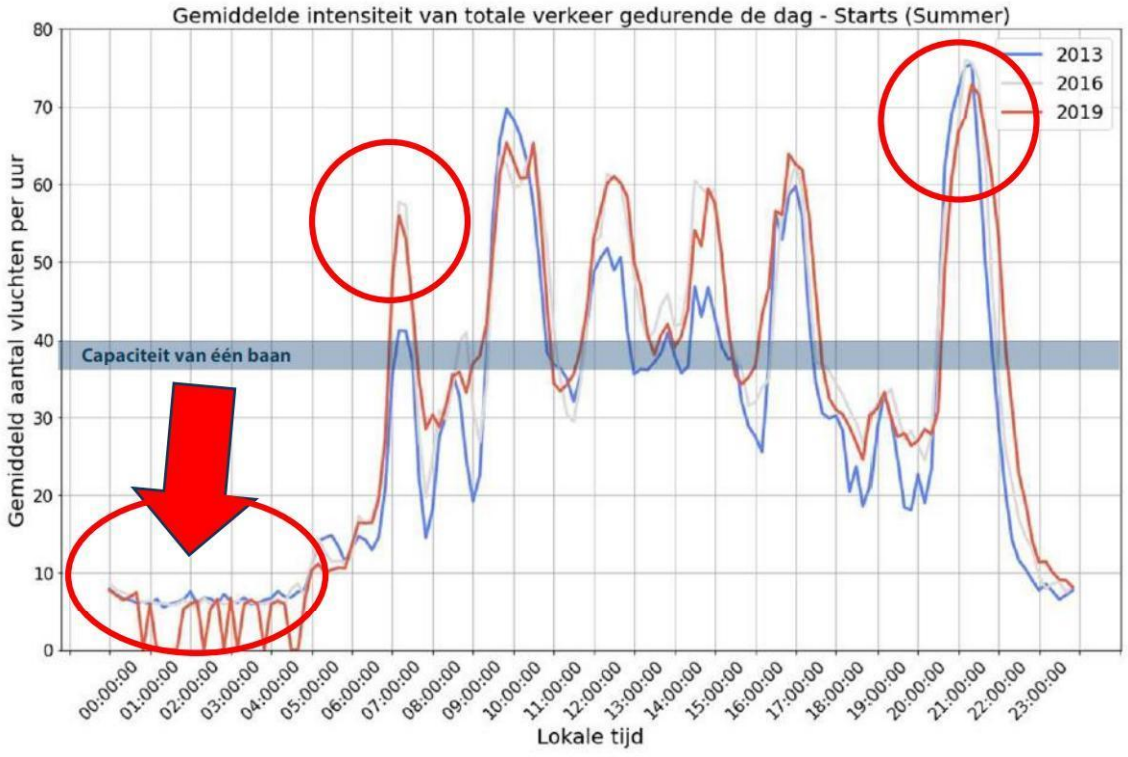


# Nachtvluchten in cijfers

## Vliegbewegingen in de (randen van de) nacht




Landingen




starts

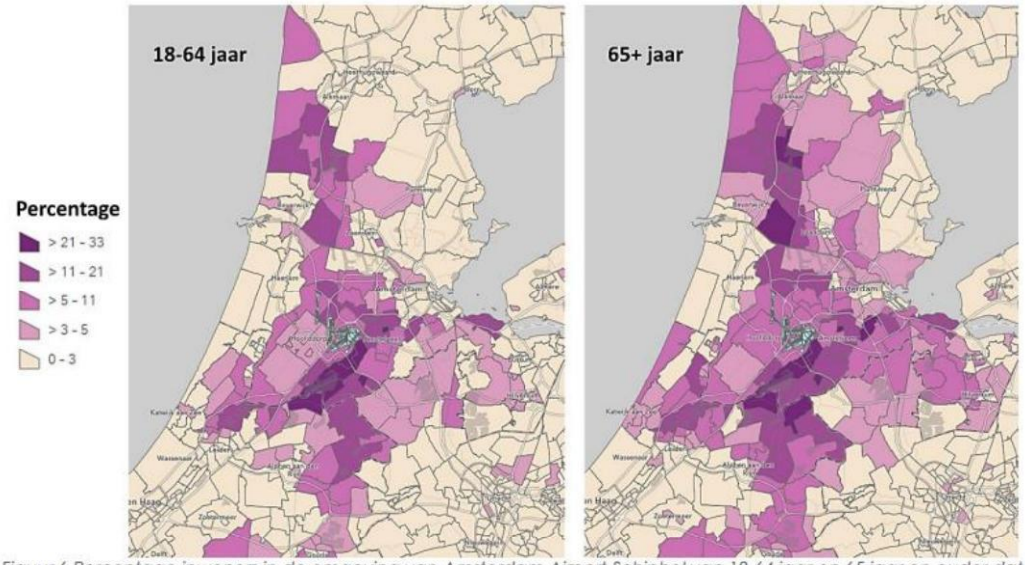
# Nachtvluchten in cijfers

*Tabel 3 Percentage inwoners van 18-64 jaar dat slaapverstoord (enigszins tot ernstig) is door vliegverkeer per tijdstip in 2020*

| Tijdstip | % dat slaapverstoring ervaart door vliegverkeer [a] |
|---|---|
| **Dagperiode Lden (7-19 uur)** | 3,7* |
| **7-8 uur** | 2,2 |
| **8-19 uur** | 2,0 |
| **Avondperiode Lden (19-23 uur)** | 4,2* |
| **19-22 uur** | 2,0 |
| **22-23 uur** | 3,2 |
| **Nachtperiode Lden (23-7 uur)** | 7,2* |
| **23-24 uur** | 3,0 |
| **24-5 uur** | 2,8 |
| **5-6 uur** | 2,4 |
| **6-7 uur** | 3,2 |

[a] *Het tijdstip waarop slaapverstoring door vliegverkeer wordt ervaren, is slechts gemeten door 22 van de 26 regio's en is dus geen landelijk representatieve weergave.*
* *Significant verschil*

De slaapverstoring door geluid van vliegverkeer overschrijdt op veel plekken de WHO-norm van 11% (Figuur 6). In deelgebied 'Aalsmeer, Bovenlanden/Greenpark' ervaart 30% van de 18-64 jarigen ernstige slaapverstoring. In deelgebied 'Aalsmeer, Oosteinde/Schinkelpolder' ervaart 32% van de 65-plussers ernstige slaapverstoring.




*Figuur 6 Percentage inwoners in de omgeving van Amsterdam Airport Schiphol van 18-64 jaar en 65 jaar en ouder dat ernstige slaapverstoring door vliegverkeer ervaart in 2020*

Op gemeenteniveau wordt, net als bij geluidhinder, de meeste slaapverstoring ervaren in Aalsmeer, Uithoorn en Castricum (Tabel 6).

- Bron: onderzoek 2020, Belevingsonderzoek geluidhinder en slaapverstoring luchtvaart 2020

# Achtergrondinformatie: Casestudy nachtsluiting: Frankfurt

# Casestudy: Frankfurt (1/3)

| | FRA | AMS |
|---|---|---|
| **Afstand tot stad** | 15 km | 12 km |
| **Aantal start en landingsbanen** | 4 | 6 |
| **Aantal reizigers 2023** | 59,4 miljoen (Nr. 6 in Europa) | 61,9 miljoen (Nr. 4 in Europa) |
| **Theoretische capaciteit** | 70 miljoen | 65 miljoen |
| **Vracht 2023** | 1.9 miljoen ton (Nr. 1 in Europa) | 1.4 miljoen ton (Nr. 3 in Europa) |
| **Aantal vliegbewegingen 2023** | 430,436 | 442,000 |
| **Vliegbewegingen capaciteit per jaar/uur** | 592,000/106 | 483,000/ 112 |
| **Hub voor:** | AeroLogic, Discover Airlines, Lufthansa, Lufthansa Cargo, Lufthansa CityLine | KLM, KLM Cityhopper |
| **Belangrijke basis voor:** | Condor, SunExpress, TUI fly Deutschland | Corendon, easyJet, Transavia and TUI fly Netherlands |

# Casestudy: Frankfurt (2/3)

**Situatie voor nachtsluiting:**

- Elke nacht gemiddeld **40** starts en landingen tussen 23:00 en 05:00 per nacht of **14.240** bewegingen per jaar.
- **17** bewegingen gepland in het schema, waarvan **11** voor Lufthansa Cargo en 6 voor vakantie maatschappijen.

**Context nachtsluiting:**

- Concessie aan omgeving in ruil voor aanleg 4e start -en landingsbaan .

**Reacties vanuit sector:**

- Grote weerstand met name vanuit vracht sector: "Freight needs the night."

# Casestudy: Frankfurt (3/3)

**Details nachtsluiting:**

- Sinds **Oktober 2011** geldt er een totaal verbod op nachtvluchten **tussen 23.00 uur en 05.00** uur.
- In individuele gevallen kan een uitgestelde start tot maximaal middernacht worden toegestaan, bijvoorbeeld bij onweer, harde wind of hevige sneeuwval.
- Vertraagde landingen zijn toegestaan tot middernacht als de vertraging niet voortvloeit uit het vluchtschema. Er is geen individuele goedkeuring nodig.

**Consequenties:**

- Vracht: verschuiving van verkeer naar de randen van de nacht en focus op andere bestemmingen
- Frankfurt nog steeds de drukste vrachtluchthaven van Europa (AMS nummer 3).
- Vakantievluchten: verschuiving naar randen van de nacht en verplaatsing vluchten naar andere Duitse luchthavens.

# EINDE

## Position Paper nachtsluiting Schiphol

### Inleiding

Nachtvluchten op Schiphol veroorzaken zware geluidsoverlast en verstoren de slaap van duizenden omwonenden. In 2024 vonden er maandelijks gemiddeld meer dan 2400 nachtelijke vliegbewegingen plaats tussen 23:00 en 07:00.[1] Het geluid van een vliegtuig kan oplopen tot 80 decibel, vergelijkbaar met een voorbijrazende trein. Niet voor niets tellen nachtvluchten tien keer zo zwaar mee in de geluidsbelasting als een vlucht op de dag.[2] Langdurige blootstelling aan dit geluid leidt tot slaapproblemen, verhoogde stress en gezondheidsrisico's. Om deze impact te verminderen, zijn maatregelen nodig die de nachtrust van bewoners effectief beschermen.

Daarom pleiten de gemeenten Aalsmeer, Amsterdam, Beverwijk, Haarlem, Heemskerk, Heiloo, Kaag en Braassem, Landsmeer, Leiden, Leiderdorp, Oegstgeest, Teylingen, Uitgeest, Wormerland en Zaanstad gezamenlijk voor een nachtsluiting van Schiphol tussen 23:00 en 07:00 uur. Wij zijn ervan overtuigd dat een dergelijke maatregel de balans tussen luchthaven Schiphol en haar omgeving zal herstellen en de leefbaarheid voor omwonenden merkbaar zal verbeteren.

### Het probleem

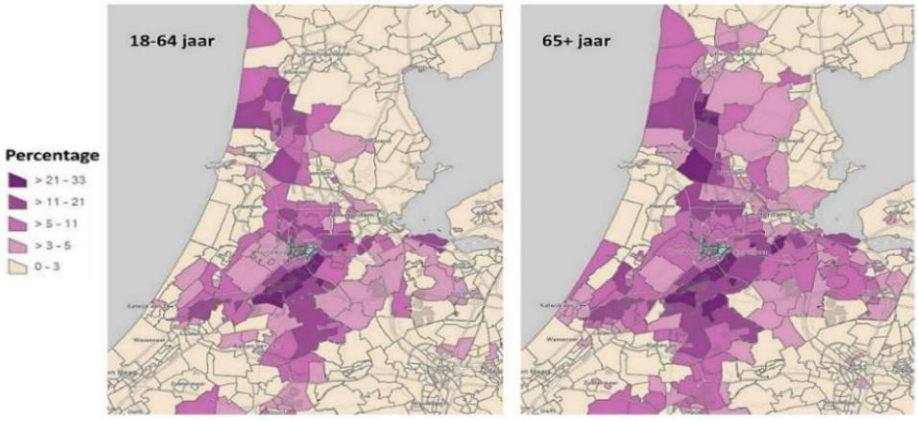
Schiphol is met 473.814 vluchten per jaar (2024) de drukste luchthaven van Europa en behoort hiermee wereldwijd tot de meest intensief gebruikte luchthavens.[3] Ook in de nacht stijgen en dalen vliegtuigen. Volgens *De impactanalyse nachtmaatregelen Schiphol van het ministerie van IenW* (2025)[1] heeft nachtelijk vliegverkeer een grote impact op de gezondheid. Langdurige blootstelling aan vliegtuiggeluid veroorzaakt chronische slaapverstoring, verhoogde stress en hart- en vaatziektes. Dit leidt tot verminderde cognitieve functies, waardoor concentratie en productiviteit aanzienlijk afnemen.

De GGD GHOR heeft in *Het belevingsonderzoek geluidhinder en slaapverstoring luchtvaart 2020*[4] landelijk in kaart gebracht hoe omwonenden van vliegvelden geluidhinder en slaapverstoring door vliegverkeer ervaren. Uit het onderzoek blijkt dat de WHO-norm van 11% slaapverstoring niet alleen in de directe omgeving van Schiphol, maar ook in regio's ver buiten de luchthaven wordt overschreden, zoals weergegeven in Figuur 1.

Een recent RIVM-onderzoek[5] laat zien dat in 2020 meer mensen ernstige slaapverstoring ervaren door vliegtuiggeluid dan in 2002. Het onderzoek wijst erop dat de impact van nachtelijk vliegverkeer op de slaap van omwonenden ernstiger is dan eerder werd aangenomen. Een ander onderzoek van het RIVM[6] toont aan dat niet alleen het aantal vliegbewegingen, maar ook de piekgeluiden bepalend zijn voor de ervaren hinder en slaapverstoring. Bovendien is Schiphol in de afgelopen jaren verder gegroeid, waardoor het totaal aan geluidshinder en slaapverstoring nog verder is toegenomen. Tegelijkertijd baseren beleidsmaatregelen zich vaak op geluidscontouren die zijn afgeleid van theoretische modelberekeningen en niet op feitelijke gemeten hinder. Dit betekent dat de daadwerkelijke geluidsoverlast waarschijnlijk veel groter is dan nu kan worden gemeten in

[1] Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, *Impactanalyse Schiphol*. Beschikbaar via: open.overheid.nl. *Opmerking 1: uit impactanalyse blijkt dat prognose voor het totale aantal nachtvluchten in 2024 30.300 is. Opmerking 2: Vanaf 1 november 2025 is het aantal toegestane nachtvluchten vastgesteld op 27.000 per jaar.*
[2] Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), *Overzicht geluidindicatoren,* gepubliceerd op RIVM. Beschikbaar via: rivm.nl.
[3] Lecca, T. (2025, May 6). *Dutch brawl over airport noise sets tone for the rest of Europe.* POLITICO.
[4] GGD GHOR Nederland, *Belevingsonderzoek geluidhinder en slaapverstoring luchtvaart 2020,* gepubliceerd op 12 juni 2022. Beschikbaar via: ggdghor.nl.
[5] Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). (2023*). Relaties vliegtuiggeluid – hinder en slaapverstoring 2020*. RIVM. Beschikbaar via: rivm.nl
[6] Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). (2025). *GGD-richtlijn MMK – Effecten van omgevingsgeluid op slaap*. RIVM. Beschikbaar via: rivm.nl

contouren.[7] Deze bevindingen benadrukken de noodzaak van een nachtsluiting om de gezondheid en leefomgeving van omwonenden te beschermen.




*Figuur 1. Percentage inwoners in de omgeving van Amsterdam Airport Schiphol dat ernstige slaapverstoring door vliegverkeer ervaart in 2020. (Bron: Belevingsonderzoek geluidhinder en slaapverstoring luchtvaart 2020, GGD*

**De oplossing**

Wij pleiten voor een nachtsluiting van Schiphol tussen 23:00 en 07:00 uur. Uit *De impactanalyse nachtmaatregelen Schiphol van het ministerie van IenW* (2025)[8] blijkt dat een nachtsluiting leidt tot een hinderreductie van 22,6% onder de 119.360 ernstig gehinderden. Ook blijkt dat een ononderbroken nachtrust cruciaal is voor het effectief verminderen van slaapverstoring. Om de effectiviteit van een nachtsluiting te waarborgen is het voorwaardelijk dat vluchten niet verschuiven naar de randen van de nachtsluiting (22:00– 23:00 uur en 07:00–08:00 uur). Een volledige nachtsluiting tussen 23:00 en 07:00 dient daarom altijd gepaard te gaan met een daling in het aantal vluchten.[9]

Een nachtsluiting kent overigens naast economische nadelen ook belangrijke economische voordelen, blijkt uit de impactanalyse. Zo kan de luchthaven kosten besparen doordat er minder arbeid in de nacht nodig is. Daarnaast zullen aantrekkelijkere werktijden en efficiëntere personeelsinzet de werkomgeving van de luchthaven verbeteren. Naast de positieve effecten op de gezondheid en het welzijn van omwonenden, draagt deze maatregel dus bij aan een toekomstbestendige en duurzamere ontwikkeling van Schiphol. Grote luchthavens zoals Londen Heathrow, Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle hanteren al strikte regels voor nachtvluchten, variërend van volledige sluitingen tot beperkingen. Dit toont aan dat een nachtsluiting bij een internationale luchthaven zowel haalbaar als gangbaar is voor een betere balans tussen luchtvaart en leefomgeving.

**Onze oproep**

Wij roepen politieke partijen en een nieuw Kabinet op om de nachtrust van omwonenden de komende jaren stevig te beschermen door een nachtsluiting van 23:00 tot 07:00 door te voeren, zonder verplaatsing van vluchten naar de randen van de nachtsluiting.

Een dergelijke maatregel biedt niet alleen essentiële bescherming van de nachtrust en gezondheid van onze inwoners maar draagt ook bij aan een betere luchtkwaliteit en levert bovendien economische voordelen op voor de luchtvaartsector. Het is een noodzakelijke stap om de verstoorde balans tussen luchthaven en leefomgeving structureel te herstellen.

---

[7] Compendium voor de Leefomgeving (2024). Geluidhinder Schiphol 2004–2022. Geraadpleegd op clo.nl

[8] Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, *Impactanalyse Schiphol*, gepubliceerd op Open Overheid, 2025. Beschikbaar via: open.overheid.nl

[9] In consequentie leidt een nachtsluiting wat ons betreft tot in totaal minder vluchten. Onder het huidige LVB zijn 27.000 nachtvluchten toegestaan- onderdeel van in totaal 478.000. Indien een nachtsluiting leidt tot het schrappen van vluchten, daalt het aantal vluchten naar 451.000 per jaar. Dat zijn nog altijd meer vluchten dan in het oorspronkelijke krimpvoorstel van minister Harbers (440.000).

UITVOERINGSAGENDA NOVEX SCHIPHOL

# Governance en Samenhang van opgaven in beeld houden

| Nr. | Project / Programma | Status | Opgave | Doel | Primaire trekker | Overige betrokkenen | Acties, producten en deadlines (wat & wanneer) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Verkenning 2050, toekomst van de luchtvaart en luchthaven. | Resultaatverantwoordelijkheid bij NOVEX Schiphol | Rijk en regio starten een verdiepende analyse van de toekomst van de luchtvaart en de (ruimtelijke) consequenties daarvan. We brengen veranderingen binnen de luchtvaart in kaart. Daarnaast ook de consequenties daarvan voor de luchthaven en haar omgeving. NOVEX Schipholregio start een gezamenlijk kennisnetwerk. | Er komt een verdiepende analyse over de toekomst van de luchtvaart en de (ruimtelijke) consequenties daarvan. Mondiaal heeft IATA zich gecommitteerd aan een doelstelling van (netto) emissievrije luchtvaart in 2050, Schiphol zet in op emissieneutraal in 2050. Wat betekent verduurzaming voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de Schipholregio? Wat vraagt dat aan ruimte en infrastructuur? Als we gaan sturen op krimpende milieucontouren, welke kansen biedt dat ("doorkijk 2050")? | VRO ( 5.1.2e ) | EZ ( 5.1.2e ), BRS ( 5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e ) | Plan van aanpak en onderzoeks-vragen opstellen, selectie bureau Q4 2023. Opleveren rapport Q2 24 en uitvoeren rapport Q3 24 |
| 2. | Integratieslag van de ontwikkelperspectiev en met de provinciale ruimtelijke voorstellen | Actieve betrokkenheid | Het Ontwikkelperspectief NOVEX Schipholregio met besluiten en uitgangspunten vormt de bijdrage aan de ruimtelijke puzzels die door de provincies worden gemaakt. Vanuit NOVEX Schipholregio wordt aan deze integratieslag een actieve bijdrage geleverd. | Integrale ruimtelijke keuzes vragen om integratie van de verschillende ontwikkelperspectieven van de NOVEX-programma's in de verschillende provincies en de PPLG's, PMIEK, et cetera in het ruimtelijk voorstel. | BRS ( 5.1.2e ) | JenW ( 5.1.2e 5.1.2e ), VRO ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Volgt programmering ruimtelijke voorstellen. |
| 3. | Borgen samenhang met andere nationale opgaven (buiten NOVEX Schipholregio). | Actieve betrokkenheid | n NOVEX Schipholregio borgen we de samenhang tussen de verschillende maatschappelijke opgaven, ook in relatie tot de opgaven uit andere programma's. Denk hierbij aan programma's zoals het Nationaal Milieuprogramma (NMP), Woondeals, provinciale programma's landelijk gebied (PPLG), invoering Omgevingswet en meer. Vanuit de stuurgroep NOVEX Schiphol regio houden we grip op de agendering en bespreking van de samenhang tussen deze opgaven. | Algemeen: ruimtelijk voorstellen en andere Novex programma's. Hoofdopgave 1: NMP, innovatiestrategie luchtvaart, mobiliteitsvisie. Hoofdopgave 2: woondeals. Hoofdopgave 3: PPLG PNH, PPLG PZH, PPLG PU, programma's stikstof PNH, PZH en PU. Hoofdopgave 4: verduurzaming industrie en stikstoftafel industrie. Hoofdopgave 5: MIEK, PMIEK, programma verduurzaming van Schiphol, CES, innovatiestrategie luchtvaart. Hoofdopgave 6: NMP. Hoofdopgave 7: NMP, SLA, verduurzaming industrie, verduurzaming mobiliteit, innovatiestrategie luchtvaart. Hoofdopgave 8: Omgevingswet, sectorale sporen DGMI. | Programmamanagement ( 5.1.2e , 5.1.2e 5.1.2e ) | VRO ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Afstemmingsoverleg organsieren met andere NOVEX'en en overleg provinciale puzzelaars. |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 7 | Governancestructuur Schipholregio (bestuurlijk)  | Afronden | De NOVEX Schipholregio maakt afspraken over de voortzeting van de samenwerking tussen Rijk en regio en kijkt naar wanneer en op welke wijze de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) betrokken wordt bij de uitwerking van plannen. Het gaat hierbij ook om de rolverdeling en verantwoordelijkheid tussen de maatschappelijke en interbestuurlijke (NOVEX) pijler van het advies van Van Geel (Schiphol Vernieuwend Verbinden, 2020). | Dit is de bestuurlijke kant van de implementatie het advies Van Geel over interbestuurlijke en interdepartementale samenwerking. Er is een aparte poot voor maatschappelijke participatie via de MRS. Scherpte aanbrengen wanneer MRS in beeld komt bij uitwerking van plannen. Scherpte houden in beide pijlers, andere rollen en verantwoordelijkheden. | Programmamanagement ([redacted], [redacted]), programmasecretaris (rol moet nog worden belegd) | | Uitvoeringsagenda is (schriftelijke) vaststelling van de bestuurlijke component advies Van Geel. De afspraken worden geborgd in een programmateam (maandelijks) en de stuurgroep (elk kwartaal). Escalatie is mogelijk via bestuurlijke lijn (niveau minister/gedeputeerde/wethouder). Een programmasecretaris is verantwoordelijk voor het proactief monitoren en najagen van de voortgang op de afspraken. De programmasecretaris rapporteert hierover doorlopend aan de programmaleiding op basis hiervan agendeert de programmaleiding onderwerpen en thema's die extra aandacht behoeven eens per maand aan het programmateam en per kwartaal aan de stuurgroep. De programmasecretaris werkt hierbij nauw samen met de programmaplanner POLS en de secretaris BRS om samenhang en uniformiteit te borgen. |
| 8 | Governancestructuur Schipholregio (maatschappelijk)  | Afronden | De NOVEX Schipholregio maakt afspraken met de MRS over de betrokkenheid van de MRS bij de acties uit de Uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio. Belangrijk daarbij is dat NOVEX Schiphol regio alle partijen tijdig en op een pretige en efectieve wijze betrekt. Dat doet het betreffende bevoegde gezag, vaak de trekker van de actie, via haar eigen structuren. | IenW heeft haar governance rond Schiphol opgeknipt in drie pijlers, een interbestuurlijke pijler, de sector en een maatschappelijke pijler. De MRS is geen participatiestructuur van de regio. Het tijdig betrekken op een voor alle partijen prettige en effectieve wijze is belangrijk. Dat doet het betreffende bevoegde gezag via haar eigen structuren. | IenW ([redacted]) | BRS ([redacted]). | De MRS wordt na vaststelling geïnformeerd over de uitvoeringsagenda. Bij formalisering van trajecten in besluitvorming wordt door het betreffende bevoegde gezag een participatietraject uitgewerkt. |

## Verbeteren van de leefomgevingskwaliteit

| Nr. | Project / Programma | Status | Opgave | Doel | Primaire trekker | Overige betrokkenen | Acties, producten en deadlines (wat & wanneer) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 6 8 | Uitwerken transitiepad naar zero emissions en Programma systeemgeluid | Actie samenvoegen met het nieuwe geluidsstelsel | Een gezamenlijk uitgangspunt binnen NOVEX Schipholregio is het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij hoort het uitwerken van heldere normen voor kwalitatieve sturing op een gezonde, schone en veilige leefomgeving. Het komen tot heldere normen en regels voor luchtvaart is verspreid over meerdere programma's. Aanvullend op normering voor luchtvaart kunnen ook contouren zijn voor de ruimtelijke beperkingen gebieden. Naast bronmaatregelen is er aandacht voor een kwaliteitsimpuls in de leefomgeving met gezondheidsbevorde rende elementen. Voor gezondheidsbevorderende elementen is toewerken naar verwaarloosbare gezondheidsefecten (zero emissions) het uitgangspunt. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen concrete tussendoelen voor korte en middellange termijn en ambitieuze streefbeelden voor langere termijn. NOVEX Schipholregio zet in op het niet meer sturen op het aantal vliegtuigbewegingen, maar het sturen op milieunormen om een afname van gezondheidsefecten te realiseren. Daarmee stuurt het ministerie van IenW op een gezonde (stiller en schoner) en veilige leefomgeving. Slaapverstoring is hierbij een specifek aandachtspunt. Het ministerie ontwikkelt hiervoor een nieuw geluidsstelsel dat moet worden ingevuld met normering voor Schiphol. | Instrument bij het maken van integrale afwegingen maken bij ruimtelijke inpassing. Toepassing mengpaneel uit Omgevingswet. | IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e ), VRO ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Directe en actieve betrokkenheid vanuit BRS organiseren bij het uitwerken aanpak leefomgevingskwaliteit in de aandachtsgebieden. Samenhang met systeemgeluid (geluidsaspecten), maatregelen in bouwen (geluidadaptief bouwen) en ruimtelijke inrichting (bevordering leefomgevingskwaliteit). Aansluiten bij aanpak GGD en RIVM gezonde leefomgeving. Eerst overzicht gereed in Q4. |
| | 7 Voorbereiden beleid voor de aandachtsgebieden | NOVEX Schiphol in lead | Vanuit NOVEX Schipholregio werken we aan het vereenvoudigen van de ruimtelijke contouren: sloopzone, beperkingengebied en aandachtsgebied. Daarbij werken we beleid uit voor het aandachtsgebied binnen de extra contour en bekijken we de impact van meerdere bronnen (integraliteit). Via de toepassing van het mengpaneel uit de Omgevingswet is er een instrument bij het maken van integrale afwegingen bij de ruimtelijke inpassing. Als input voeren we gesprekken met programma gezonde leefomgeving en partners als GGD en RIVM op het gebied van gezonde leefomgeving en de invulling hieraan. | Sturen op een gezonde (stiller en schoner) en veilige leefomgeving, met verwaarloosbare gezondheidseffecten. Slaapverstoring is hierbij een specifiek aandachtspunt, meer rust in de nacht. | IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1.2e , 5.1.2e ) | Voor de normstelling Schiphol: BRS en expertgroepen BRS betrekken aan de voorkant van het proces (doelstellingen, tijdslijn en kaders). Met daarbij aandacht voor welke factoren het een succes maken en hoe draagvlak bij bewoners kan worden gezocht. |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 9. | Luchtkwaliteit regio Schiphol | Actieve betrokkenheid | NOVEX Schipholregio werkt aan het stapsgewijs verbeteren van de luchtkwaliteit. Hierbij sluiten we aan bij de doelen uit het Schone Lucht Akkoord (SLA). De sturing hierop vindt plaats vanuit verschillende bronnen en programma's naast luchtvaart, zoals industrie en mobiliteitsector. De intentie is om alle gemeenten in de Schipholregio aan te laten sluiten bij de doelen van het SLA. Vanuit het SLA wordt, los van de bronnen, de luchtkwaliteit gemonitord. | Stapsgewijs verbeteren luchtkwaliteit. | IenW ( 5.1.2e ) | Regio ( 5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e ) | (1) Inzichtelijk maken welke gemeenten niet zijn aangesloten bij het SLA , vervolgens onderzoeken waarom deze gemeenten niet deelnemen en kijken wat we daaraan kunnen doen om toch deel te laten nemen. Voorgaande valt niet onder mijn taken.<br>(2) Uit onderzoeken blijkt dat de relatieve bijdrage van Schiphol aan de lokale luchtkwaliteit gering is en de gemeten waarden van verontreinigende stoffen voor op-één-na alle stoffen onder de EU-limietwaarden vallen. Er zal daarom geen ander beleid worden gevolgd of wetgeving worden aangepast.<br>(3) Daarbij ook kijken naar de lopende acties voor compliance met Europese regelgeving (consequenties van eventuele opname van luchtvaart in het SLA in kaart brengen; onderzoek naar de bijdrage van alle bronnen (wegverkeer, luchtvaart, industrie, landbouw, huishoudens) aan de "deken" of "achtergrondconcentratie" van luchtverontreiniging en onderzoek naar de impact van de deken op de luchtkwaliteit in de Schipholregio. Onderzoeksvragen: (NB deze komen deels overeen met onderzoeken in afronding i.o.v. IenW (Adecs, NLR)): (A) Wat is de bijdrage van de deken/achtergrondconcentratie op de lokale luchtkwaliteit in de Schipholregio? (B) Welke bijdrage leveren de diverse bronnen |
| 10. | Isolatieprogramma en | Afronden en in toekomst toevoegen aan programma systeemgeluid | Woningen met een hoge geluidsbelasting in de nabijheid van luchthaven Schiphol kunnen met het aanvullende isolatie programma (GIS4) worden voorzien van geluidwerende voorzieningen. Het gaat hierbij om de woningen binnen de zogeheten 60dB Lden contour. Geluidwerende voorzieningen dragen bij aan de vermindering van het geluid binnenshuis en daarmee aan de verbetering van de leefomgeving van inwoners in de Schipholregio | Uitvoeren isolatieprogramma en Grondgeluid en/of hinder van grondgeluid beperken. | IenW ( 5.1.2e ), | Regio ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Dit is op dit moment de Regeling Gevelisolatie 2023. Regeling is Q3/4 2023 gepubliceerd en wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat. Blijft in uitvoering. Er wordt voor toekomstige ontwikkelingen de link gelegd met het programma systeemgeluid. |
| 11. | Grondgeluidhinder tegengaan | Actieve betrokkenheid (loopt voldoende) | NOVEX Schipholregio zet in op de toepassing van maatregelen om grondgeluid en de hinder daarvan te verminderen. | Grondgeluid en/of hinder van grondgeluid beperken. | IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Laag Frequent Geluid (LFG): RIVM is gevraagd (door I&W/DGMI) om een vervolgonderzoek te starten om eerst te inventariseren of er LFG klachten zijn rond Schiphol; of er relaties zijn met bepaalde bronnen en hoe deze te identificeren zodat wellicht maatregelen kunnen worden genomen. Schiphol zelf is in het kader van het Minder Hinder Programma ook bezig met LFG en Grondgeluid. Hierbij is 1 voorgestelde maatregel plaatsen van een |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 12. | Opzetten financieringsconstructies ten behoeve van realisatie gezamenlijke (Rijk, re n  | Afronden (wellicht terugbrengen in RA) | NOVEX Schiphol regio zet een financieringsconstructie op voor individuele maatregelen, isolatie en uitkoop. Ook wordt er gebiedsgerichte financiering gekoppeld aan het programma Westeinderscheg. De regio zal rechtstreekse investeringen doen via de structuurversterking Westeinderscheg, financiering vanuit Nationale Programma's. Het Rijk ondersteunt maatregelen en activiteiten met incidentele bijdragen. | Regio zal rechtstreekse investeringen doen via de structuurversterking Westeinderscheg, financiering vanuit Nationale Programma's. Het Rijks ondersteunt maatregelen en activiteiten met incidentele bijdragen. | IenW ( 5.1.2e ) | Regio ( 5.1.2e 5.1.2e ), VRO ( 5.1.2e ), FZ ( 5.1.2e ), VVN ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Er zal in de bestuurlijke overleggen tussen Rijk en regio gekeken worden naar synergie tussen inzet incidentele Rijksbijdragen, inzet gelden uit Nationale Programma's en incidentele bijdragen uit regionale middelen. |
| 13. | Programma luchtruimherziening | Actieve betrokkenheid (middels presentatie terug laten komen in programmateam) | Het programma Luchtruimherziening heef als doelen om het gebruik van het Nederlandse luchtruim efciënter in te richten, te vercuurzamen en om te zorgen voor passence militaire oefenruimte, onder andere voor het nieuwe gevechtsvliegtuig van Defensie, de F-35. Hiermee wordt de hinder per vliegtuig beweging op de leefomgeving beperkt en de waarborging van de grondwetelijke taak op het gebied van de nationale veiligheid versterkt. Met deze doelstellingen geef het programma ook invulling aan de doelstelling van Single European Sky om omvliegen en vertragingen per salco te verminderen. Door de nieuwe indeling van het luchtruim en andere wijze van afancelen wordt het mogelijk om dichterbij de luchthavens de geluidshinder te beperken en beter te voorspellen door langer, hoger te vliegen op vaste naderingsroutes. Dit betref het gebied tussen 15 en 60 kilometer van de banen. | Er wordt niet overal de kortst mogelijke route gevlogen. Dat leidt tot meer uitstoot (CO2 en NOX) dan nodig. De beoogde indeling van het luchtruim zorgt ervoor dat vliegtuigen minder omvliegen en met minder vertragingen. Door de nieuwe indeling en andere wijze van afhandelen wordt het voorts mogelijk om dichterbij de luchthavens de geluidshinder te beperken door langer, hoger te vliegen op vaste naderingsroutes. Dit betreft het gebied tussen 15 en 60 kilometer van de banen. | IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1.2e 5.1.2e ), VRO ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Op 10 oktober 2022 is de bestuursovereenkomst NOVEX-Schiphol door zowel de BRS als het Rijk ondertekend In deze bestuursovereenkomst is vastgelegd dat voor het programma Luchtruimherziening geldt dat "partijen afspreken om tot optimale afstemming te komen tussen aanpassingen van het luchtruim in het kader van de Luchtruimherziening en de ruimtelijke opgaven in het Schipholgebied" In overleg met het programma LRH zal dus gekomen worden tot heldere werkafspraken over de betrokkenheid van BRS partijen bij de uitwerking van het ontwerp voor het gebruik van het luchtruim. Daarnaast is helderheid over vastgestelde uitgangspunten en nog flexibele ontwerpruimte gewenst. Tot slot is een duidelijk overzicht van de landzijdige gebiedsopgaven binnen een provincie of (NOVEX-) regio nodig. |

## vitaal maken beperkt en belast gebied

| Nr. | Project / Programma | Status | Opgave | Doel | Primaire trekker | Overige betrokkenen | Acties, producten en deadlines (wat & wanneer) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 14. | Westeinderscheg | Actieve betrokkenheid (actie: knadere afstemming tussen provincie en VRO) | t programma Westeinderscheg van de provincie Noord Holland verbetert de lokale leefaarheid via integrale structuur versterking in beperkt en belast gebied. De gebiedsuitwerking van onder andere deelgebieden Rijsenhout, Stommeer en Kronenburg krijgen hier als aparte trajecten uitwerking in. | Kent eigen uitvoeringsprogramma. Daarbinnen uitwerking van o.a. de deelgebieden Rijsenhout en Stommeer, Kronenburg. Deze zijn hieronder als aparte projecten opgevoerd. | Provincie Noord-Holland ( 5.1.2e ) | VRO ( 5.1.2e 5.1.2e ), BRS ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Uitvoeringsprogramma medio 2024, bestuurlijk vast te stellen. In september 2024 is er met de opdrachtgevers gesproken over vervolgaanpak Westeinderscheg. Door het wegvallen van een aantal mogelijk financieringsbronnen (PPLG) is het zicht op realisatie van het hele programma onzekerder geworden. Op dit moment wordt een analyse uitgevoerd naar beschikbaarheid van eigen middelen in de regio in relatie tot de geschatte kosten voor het programma. |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 15. | Rijsenhout | Actieve betrokkenheid en stevig sturen (komt periodiek in programmateam tbv de governance) | Voor het gebied Rijsenhout (gemeente Haarlemmermeer) wordt gewerkt aan een oplossing om de leefaarheid te vergroten.<br>Er wordt een integrale gebiedsuitwerking met een eindbeeld opgesteld. Daarbij is afgesproken om met een versnelling in het programma Westeinderscheg te werken aan de leefomgevings kwaliteit in Rijsenhout, met aandacht voor verrommeld glas (jargon voor oude glastuinbouwkassen), maximaal 400 woningen in combinatie met een living lab voor geluidadaptief bouwen | Afgesproken is om middels een versnelling in het programma Westeinderscheg te werken aan de leefomgevingskwaliteit in Rijsenhout. Met aandacht voor verrommeld glas, maximaal 400 woningen in combi met een living lab geluidadaptief bouwen. | Gemeente Haarlemmermeer ( 5.1.2e 5.1.2e ) | IenW ( 5.1.2e 5.1.2e ), VRO ( 5.1.2e , 5.1.2e 5.1.2e ), | Vaststelien gebiedsperspectief Rijsenhout door gemeente Haarlemmermeer (voorjaar 2025)<br>Uitwerken ruimtelijke ontwerp living lab in samenwerking met grondeigenaar (2025)<br>Uitwerken opzet en financiering onderzoeksprogramma door TU Delft / AMS |
| 16. | Stommeer | Actieve betrokkenheid | Voor het gebied Stommeer (gemeente Aalsmeer) wordt gewerkt aan een oplossing om de leefaarheid te vergroten. De gemeente Aalsmeer werkt aan het verbeteren van de leefomgevings kwaliteit: vergroening, verduurzaming en hertructurering.<br>De vergroening vindt plaats door de koppeling met structuur Westeindercheg. De verduurzaming via het verzoek aan het Rijk tot stroomlijnen van de rijksprogramma's voor warmte- en geluidsisclatie. De herstructurering door optimalisering binnen de bestaande wijk. | Gemeente werkt aan verbeteren leefomgevingskwaliteit: vergroening, verduurzaming en hertructurering. Vergroening: koppeling structuur Westeindercheg. Verduurzaming: verzoek aan Rijk tot stroomlijnen van de rijksprogramma's voor warmte- en geluidsisolatie. Herstructurering: opTim Palingalisering binnen bestaande wijk. | VRO ( 5.1.2e ) | IenW ( 5.1.2e 5.1.2e ), Gemeente Aalsmeer ( 5.1.2e 5.1.2e ), Westeinderscheg ( 5.1.2e ) | Uitwerken door Stuurgroep overgenomen advies 5.1.2e vd Vlist. Bestaand uit het op elkaar afstemmen van isolatiemaatregelen voor geluid en warmte. Gereed Q4 2023. Context wordt meegenomen binnen programma Westeinderscheg. |
| 17. | Kronenburg | Actieve betrokkenheid en stevig sturen (periodieke terugkoppeling in programmateam) | Voor het gebied Kronenburg (gemeente Amstelveen) wordt gewerkt aan een interbestuurlijk acceptabele oplossing om de leefaarheid te vergroten. | Het realiseren van een (bestuurlijke) oplossing voor Kronenburg. | VRO ( 5.1.2e ) | IenW ( 5.1.2e 5.1.2e ), Gemeente Amstelveen ( 5.1.2e 5.1.2e | Kamerbrief over ontwikkeling Kronenburg<br>Beantwoording Kamervragen over 438 woningen in Kronenburg |
| 18. | Realisatie woondeals | Actieve betrokkenheid (via monitor) | De samenhang tussen de opgaven die een relatie hebben met de woondeals wordt geborgd en integraal benaderd. Aanvullend worden er regionale versnellingstafels opgezet waar concrete projecten en knelpunten besproken worden. | Het integraal beanderen van de opgaven uit de woondels en de acties binnen de NOVEX Schiphol. | Regio ( 5.1.2e ) | VRO ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Zie woondeals voor programmering. |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 19. | Doorontwikkeling geluidadaptief bouwen | Actieve betrokkenheid (actie: 5.1.2e neemt contact op met collega's om BRS beter te betrekken en Sarina+Jarico nodigen de collega's uit om presentatie in programmateam te geven). | Eén van de manieren om de leefomgeving te verbeteren en hinder te verminderen, is door innovatief te bouwen. Met adaptieve maatregelen bij gebiedsinrichting, bouwontwerpen en materiaal gebruik kunnen effecten van geluid worden gemitigeerd.<br>In NOVEX Schipholregio is de uitwerking opgenomen van de volgende fase van het onderzoeksprogramma geluidadaptief bouwen met onder andere living labs in concrete bouwprojecten, actualisatie van de handreiking en kennisontsluiting. De toepas sing hiervan is zowel binnen als buiten de beperkingengebieden van het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) en er wordt aansluiting gezocht met het Programma Gezonde Leefomgeving. | Met adaptieve maatregelen bij gebiedsinrichting, bouwontwerpen en materiaalgebruik kunnen effecten van geluid gemitigeerd worden. Relatie met Programma Gezonde Leefomgeving. | Geluidapaptief Bouwen (5.1.2e en 5.1.2e) | IenW (5.1.2e 5.1.2e), VRO (5.1.2e 5.1.2e), BRS (5.1.2e 5.1.2e) | Uitwerken onderzoeksagenda als basis voor living labs/onderzoeksprogramma (oktober 2023). Memo maken met beleidsambities als basis onderzoeksagenda en living labs (oktober 2023). Uitwerken living lab Rijsenhout in plan van aanpak voor ontwerp, bouw en onderhoud living lab (januari 2024). Uitwerken plan organisatiestructuur en benodigde middelen voor uitvoering onderzoeksprogramma en toepassing kennis in praktijk middel een organogram (januari 2024). Inventarisaties doen voor locaties voor living labs NOVEX-regio breed met een kaart en rangschikking van locaties op basis van SWOT analyses (april 2024). Aansluiten bij het programma gezonde leefomgeving. |
| 20. | Actualisatie LIB | Afronden | De ruimtelijke beperkingen, met het oog op gezondheid en veiligheid, zijn niet meer in lijn met de huidige vliegoperatie op luchthaven Schiphol. Dit vraagt een aanpassing van de contouren van het LIB. Het betref hier een actualisatie en een technische aanpassing. Door het LIB te wijzigen en daarmee het ruimtelijk beleid te actualiseren sluiten beperkingen op de grond beter aan op activiteiten in de lucht. De aanpassing gaat zowel over de geluidscontouren, als contouren op gebied van externe veiligheid. | De ruimtelijke beperkingen met het oog op gezondheid en veiligheid zijn niet meer in lijn met de huidige vliegoperatie op Schiphol. Actualiseren van ruimtelijk beleid door het Luchthavenindelingbesluit (LIB) te wijzigen zorgt ervoor dat activiteiten op de grond en in de lucht op elkaar aansluiten. Naast geluidscontouren worden ook EV-contouren aangepast. Er komen heldere regels voor gezondheid (mengpaneel Omgevingswet) met flexibiliteit om knelpunten met betrekking tot de leefbaarheid in de beperkingsgebieden aan te kunnen pakken. Samenhang met 6, 7 en 8. Naast geluid en luchtkwaliteit ook kijken naar EV. | IenW (5.1.2e) | BRS (5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e), VRO (5.1.2e 5.1.2e) | Besluit ministerraad ontwerpwijziging LIB (eind 2023/ begin 2024); Zienswijzen en voorhang (2024); Inwerkingtreding wijziging LIB (1 januari 2025). Inventariseren opgave en opstellen plan van aanpak (2024). Uitvoering plan van aanpak (2024-2027). |
| 21. | Aanpassing LIB drie zones voor ruimtelijk beleid, beleidsrijke wijziging | Actieve betrokkenheid (na vaststelling LVB wordt gekeken hoe LIB daarop wordt aangepast) | Rijk en regio werken samen aan het wijzigen van het LIB zodat deze aansluit op de Omgevingswet. Daarbij komen heldere regels voor gezondheid met ook fexibiliteit om knelpunten over leefaarheid in de beperkingsgebieden aan te kunnen pakken | Er komen heldere regels voor gezondheid (mengpaneel Omgevingswet) met flexibiliteit om knelpunten met betrekking tot de leefbaarheid in de beperkingsgebieden aan te kunnen pakken. Samenhang met 6, 7 en 8. Naast geluid en luchtkwaliteit ook kijken naar EV. | IenW (5.1.2e) | BRS (5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e), VRO (5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e) | Op basis van MER LVB wordt besluit genomen over tussentijdse actualisatie LIB. Planning medio 2025 afstemming met NOVEX partijen over besluit<br>-In traject systeemconcept worden regels uitgewerkt voor omzetting LIB naar Omgevingswet. Planning begin 2025 eerste sessie met NOVEX partijen |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 22. | Opheffen reservering Parallelle Kaagbaan  | Afronden | e minister schrapt de reservering op een stuk grond voor de aanleg van de zogeheten 'parallelle Kaagbaan'. Door het opheffen van de reservering voor de parallelle Kaagbaan ontstaat er ruimte voor gebiedsontwikkeling in Rijsenhout | Door het opheffen van de reservering voor de Parallelle Kaagbaan ontstaat er ruimte voor gebiedsontwikkeling in Rijsenhout. | IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Goedkeuring ministerraad (oktober). Goedkeuring Raad van State (oktober/november). Voorhang (cecember/januari/februari). 2e keer ministerraad (maart/april). Inwerkingtreding is niet bekend, maar hoeft niet op 1 juli 2024 te zijn. |

## samenhang bewaken en vinger aan de pols houden

| Nr. | Project / Programma | Status | Opgave | Doel | Primaire trekker | Overige betrokkenen | Acties, producten en deadlines (wat & wanneer) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 24. | Borgen samenhang tussen de verschillende projecten binnen de Novex Schipholregio. | Actieve betrokkenheid | Binnen NOVEX Schipholregio werken Rijk en regio samen aan het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Deze doelstelling komt terug in verschillende projecten en programma's in het Uitvoeringsprogramma. We bewaken de afspraken en borgen de integraliteit. Het programmateam en de stuurgroep van NOVEX Schipholregio monitoren de voortgang van de acties. | Samenhang borgen tussen de verschillende projecten met als doel het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit en de ruimtelijke consequenties in beeld te brengen. | Programmateam (5.1.2e 5.1.2e , 5.1.2e 5.1.2e) | | Agendering door programmaleiding in programmateam van schuurpunten die naar voren komen uit de periodieke voortgangsinventarisatie en -rapportage door de programmasecretaris. Delegaties in het programmateam leggen ten behoeve van de oplossing ook de verbanden met de opgaves in de eigen organisatie. |
| 25, 27 | Realisatie Nationaal Programma Landelijk Gebied, Realisatie Provinciale programma's landelijk gebied, PPLG's integreren in het programma Westeinderscheg | Afronden | De realisatie van het Nationaal Programma Stikstof vindt plaats via de provinciale programma's Landelijk Gebied van de provincie Noord-Holland, provincie Zuid-Holland en provincie Utrecht. Het ministerie van LNV zet in op het meeprogrammeren van de doelen uit het PPLG en zoekt daarbij afstemming over uitvoering. De integrale (ruimtelijke) afweging loopt via het Uitvoerings programma Westeinderscheg. | Natuurvergunning Schiphol ligt voor bij LVVN. Borgen integraliteit in de Westeinderscheg. | LVVN ( 5.1.2e ) | Provincie Noord-Holland ( 5.1.2e 5.1.2e ), Provincie Zuid-Holland, Provincie Utrecht ( 5.1.2e ) en Westeinderscheg ( 5.1.2e ), PPLG ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Samenhang en synergie borgen. |
| 28. | Verduurzaming industrie | Afronden (middels presentatie in programmateam) | zet is het verbreden van het Nationaal Programma Verduur zaming Industrie naar andere emissies dan alleen CO2. Onderdeel van de verduurzaming industrie is ook: maatwerkaanpak van de grootste vervuilers waaronder Tata Steel, generiek instrumen tarium aan subsidies (RVO) en regelgeving die bedrijven laat verduurzamen, versnelde verduurzaming voor het Noordzee kanaalgebied (NZKG), Nationaal Milieuprogramma (NMP). | Betreft het verbreden naar reductie van andere emissies met oog op gezonde leefomgeving. Er is samenhang met de volgende provinciale programma's: expertiseteam Stikstof, roadmap industriële piekbelasters stikstof, OMB pilot scherper vergunnen vanuit SLA, RMP verduurzaming mobiliteit, Green Deal Scheepvaart, Binnenvaart en Havens, inzet Port of Amsterdam op een emissievrije haven. | EZ ( 5.1.2e ) | | Binnen hoofdopgave 7 wordt een analyse gemaakt van de emissies die de meeste impact hebben op de omwonenden van Schiphol. Daaruit moet blijken welk aandeel de industrie heeft en indien significant, welke industriële partijen daar dan voor moeten worden aangepakt. Dit vergt dan, indien bestaande verduurzamingsprogramma's niet voldoen, waarschijnlijk een maatwerkaanpak. |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 29. | Afstemming met PMIEK en Schiphol | Actieve betrokkenheid | Rijk en regio zorgen samen met Schiphol Group dat het PMIEK en de elektrifcatiebehoefe van Schiphol goed op elkaar aansluiten | Monitoren dat PMIEK en elektrificatiebehoefte Schiphol op elkaar aansluiten. | BRS ( 5.1.2e ) | EZ ( 5.1.2e ) PMIEK Provincie Noord-Holland (nntb) | Schiphol doorloopt met gemeente Haarlemmermeer planologische procedure klantaansluiting aan ZO-zijde. Indien noodzakelijk assisteren provincie en/of EZ. Schiphol onderzoekt of veranderende wetgeving omtrent gerealiseerde afname een bedreiging vormen voor de voorgenomen verduurzaming. Als dat het geval blijkt, kijkt EZ wat daaraan gedaan kan worden. |
| 30 & 31 | Naar een nieuwe juridische basis en balans voor Schiphol met een nieuw LVB (experimenteerregeling+BA) | Actieve betrokkenheid (samenhang bewaken met LIB-herziening, stavaza middels presentatie periodiek in programmateam) | De experimenteerregeling, die uitgaat van de regels van het Nieuw Normen- en Handhavingsstelsel (NNHS), resulteert in vermindering van aantal vliegtuigbewegingen naar 460.000 vluchten. Binnen NOVEX Schipholregio maken partijen afspraken met elkaar over het betrekken van de regio. Via een nieuw LVB wil het ministerie van IenW het aantal vliegbewegingen verminderen naar 452.500 en het vaststellen van een nieuw nulpunt qua bijbehorende milieuruimte. Binnen NOVEX Schipholregio maken partijen afspraken over het betrekken van de regio. | Het maken van afspraken binnen de NOVEX over het betrekken van de regio voor eind 2023. | IenW ( 5.1.2e ), Nachtsluiting 5.1 5.1.2e | VRO ( 5.1.2e 5.1.2e ), BRS ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Informeren voortgang experimenteerregeling (september 23 en ntb). Informele afstemming van ontwerp-LVB (najaar 23). Formele zienswijze procedure ontwerp-LVB. (planning PM). September '23 start notificatie ihkv BA procedure en uitwerken zienswijze versie LVB. Q1 '24 zienswijzen en voorhang LVB. Q2 '24 Advisering door RvS. Q3 Publicatie en inwerkingtreding. |
| 32. | Verkennen beleidsgebruik bevindingen uit het Programma Aanpak Meten en Berekenen van Vliegtuiggeluid (PAMV) | Afronden | Het PAMV is een afopend kennisprogramma. De resultaten van dit programma gelden als belangrijke bouwsteen voor het programma nieuw stelsel vliegtuiggeluid (actie 8). Het PAMV gaat in op aanvullende indicatoren voor geluidshinder, toepassings bereik voor het meten en bereken van vliegtuiggeluid en het benuten van metingen voor modelverbeteringen en daarmee het vergroten van het inzicht over de relaties tussen geluidbelasting en hinderbeleving. Waar mogelijk en gewenst worden de opbrengsten uit het PAMV verwerkt in het nieuw te ontwikkelen geluidsstelsel. | Metingen kunnen benut worden voor modelverbeteringen en kunnen het inzicht vergroten over de relaties tussen geluidbelasting en hinderbeleving. Citizen science wordt ingezet als monitoringsinstrument voor geluidbelasting en het signaleren van extremen, benutten kennis voor provinciale traject rondom monitoring en civil science (Hollandse Luchten). Aanvullende indicatoren kunnen benut worden bij gebiedsgerichte aanpak van geluidshinder. | IenW ( 5.1.2e ), BRS ( 5.1.2e ) | VRO ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Delen met de regio van de opgedane kennis in PAMV. Bespreken, met de programmamanager van de beleidsmatige appreciatie van de resultaten van PAMV (adhv de3 rapporten) en de mogelijkheden deze beleidsmatig te benutten voor beleid en uitvoering. Uitlijnen relaties systeemgeluid en integrale monitoring omgevingskwaliteit en lopende citizens science projecten. Overzicht gereed Q4. |
| 33. | Faunabeheer | Actieve betrokkenheid (middels monitor) | Faunabeheer wil vogelaanvaringen met luchtvaart voorkomen. Provincie Noord-Holland stelt hiervoor een nieuw plan op. Het nieuwe plan is interprovinciaal. Het overleg over bevoegcheids verdeling en financiering loopt nog. | Opdracht verstrekt om een nieuw faunabeheerplan op te laten stellen. Er is discussie over over bevoegheidsverdeling en financiering. IenW heeft de landsadvocaat gevraagd daar naar te kijken om juridisch advies uit te brengen hierover. | PNH ( 5.1.2e ) | IenW ( 5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e 5.1.2e ), Gen. Haarlemmermeer ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Is bestuurlijk overleg over geweest voor de zomer, na reces vervolg. |
| 34. | RIVM-gezondheidsonderzoeken | Actief volgen in Programmateam | PM | PM | IenW ( 5.1.2e 5.1.2e ) | PM | PM |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 35. | Nota Ruimte | Actief volgen in Programmateam | PM | PM | BZK ( 5.1.2e ) | PM | PM |

| | | |
|---|---|---|
| **eeld houden** | | |
| **Governance en middelen (hoe)** | | **Toelichting** |
| Werkgroep of begeleidingsgroep starten (VRO, EZ, IenW en BRS die deze actie oppakt. Er zijn middelen nodig (uit SPUK-procesgelden VRO) om onderzoeksbureau onderzoeksvragen en p.v.a. uit te laten werken. | | De Stuurgroep is akkoord gegaan met de uitvraag. Momenteel loopt het offertetraject. Ten tijde van het Programmateam en de Stuurgroep zullen de offertes binnen zijn. Tijdens de volgende Stuurgroep wordt obv de gesprekken en de offertes een keuze gemaakt voor een uitvoerder. |
| 4x per jaar contact over de stand van zaken met programmamanagers ruimtelijke voorstellen PNH, PZH, U en Flevoland. | | |
| Bijeenkomst 1x per kwartaal. | | Op 17 januari hebben we als novex Schipholregio een overleg gehad met de collega's van de vier ruimtelijke voorstellen.<br>Namens het programmateam waren [redacted] en [redacted] daar ook bij.<br>De afspraak is om 4x per jaar een regulier afstemmingsoverleg te prikken en elkaar tussendoor op de hoogte te houden van actuele ontwikkelingen. Waar nodig tussendoor bij elkaar te komen. |

Prio

Geen Prio

| | | |
|---|---|---|
| Programmateam (maandelijks) en stuurgroep (elk kwartaal). |  | |
| In de communicatiewerkgroep wordt afgestemd dat de drie kolommen uit het advies van Van Geel (MRS, sector, interbestuurlijk), waar nodig, tijdig op de hoogte worden gebracht. |  | |

## liteit

| Governance en middelen (hoe) | | Toelichting |
|---|---|---|

| | | |
|---|---|---|
| Relatie MNP.<br>Relatie geluid (5.1.2e 5.1.2e)<br>Relatie luchtkwaliteit (5.1.2e) Relatie ruimtelijk kader (5.1.2e 5.1.2e)<br>Relatie GO-methode van RIVM. | | BRS partijen en ministeries zijn gezamenlijk bezig met het maken van een samenhangend overzicht van het voor het nieuwe systeemconcept meest relevante programma's en projecten bij Rijk en regio die relevant zijn voor de uitwerking van het ontwikkelperspectief NOVEX Schipholregio en voor het nieuwe geluidstelsel luchtvaart.<br>(nog steeds:) Overzicht gereed in Q4. |
| De IenW werkgroep betrekt via genoemde NOVEX trekkers de BRS en expertgroepen BRS. Een tijdslijn wordt t.z.t. opgesteld en vormt de basis voor verdere afspraken. | | Momenteel wordt er nog gewerkt aan het systeem waar dit in moet landen. |

| | | |
|---|---|---|
| | | Er zijn de afgelopen jaren meerdere onderzoeken naar de effecten van luchtverontreinigende stoffen op en rond Schiphol uitgevoerd en momenteel lopen er nog enkele. Er is een expertgroep opgezet die momenteel de al uitgevoerde onderzoeken individueel en in hun onderlinge samenhang evalueert en mogelijk komt daar in Q1 2025 nog een vervolgonderzoek uit voort. Daarvoor is budget gereserveerd. Verder is er op voorhand geen onderzoek gepland.<br>Het is ook niet aan mij om de bijdrage van andere sectoren zoals industrie te bepalen. |
| Rijk en regio maken afspraken over isolatieprogramma's. |  | |
| Opdracht aan RIVM (door IenW). Medio september 2023 offerte bespreking met RIVM. Start onderzoek medio november. Gereed eind 2024, begin 2025. | | RIVM heeft 1e onderzoeksplan gepresenteerd op 20 maart. Inventarisatie bronnen en klachten gaat nu van start. Juni 2024 zijn voorlopige 1e inzichten gepresenteerd. |



| | | |
|---|---|---|
| Gelden uit Nationale Programma's en incidentele bijdragen. Ook wordt gekeken naar andere financeringsbronnen zoals SLS en Omgevingsfonds Schiphol. |  | IenW heeft geen actieve rol meer bij het oprichten van het fonds. Schiphol pakt dit verder alleen op. Advies is dus afvoeren. SLS wordt deze week opgericht |
| Het programma LRH wordt uitgevoerd binnen een zelfstandige programmadirectie met 5 programmapartners (IenW, DEF, LVNL, CLSK, MUAC). Landelijk traject, afstemming in Schipholregio loopt via BRS. Provincies zijn op het landelijk traject aangehaakt (voor de gebieden buiten Schipholregio). | | De plannen voor de nieuwe indeling van het luchtruim worden naar verwachting eind 2024 gepresenteerd. Na publicatie hiervan wil het programma gebiedsadviezen aan de provincies uitvragen gericht op de plannen die de leefomgevingskwaliteit rond de luchthaven kunnen verbeteren. Immers is een volwaardige belangenafweging o.a. vanuit ontvangen input en gesprekken met provincies over waar vliegroutes dichterbij de luchthaven gesitueerd kunnen worden onderdeel van het proces. In dat kader zijn er meerdere oefensessies samen met de NOVEX Schiphol provincies georganiseerd als pilot om te kijken hoe er gezamenlijk tot zinvolle ontwerpcriteria kan worden gekomen, zowel generiek als specifiek met de opgaven uit de provinciale ruimtelijke voorstellen als vertrekpunt. Terugkoppeling aan de overige provincies over hetgeen besproken in de oefensessies vind eveneens op reguliere basis plaats. De sessies dragen bij om tot een gedragen aanpak en zinvolle ontwerpcriteria voor de toekomstige routes te komen. De conclusies zullen uiteindelijk landen in een bestuurlijke notitie “gebiedsadviezen en interbestuurlijke samenwerking” die gezamenlijk door het Rijk en de provincies zal worden vastgesteld. |

## ied

| **Governance en middelen (hoe)** | | **Toelichting** |
|---|---|---|
| Regie bij Provincie Noord-Holland. Begeleiding bij VRO, BRS. Uitvoering bij 5 gemeenten. | | Er zijn projectbladen opgesteld voor die projecten die naar verwachting binnen 5 jaar gerealiseerd kunnen worden. Er is een programmaraming voor het hele werkprogramma opgesteld.<br>Een aantal projecten is opgenomen in de uitvoeringsagenda van NOVEX MRA en Groene Hart.<br>In opdracht van de opdrachtgevers worden nu een aantal scenario’s uitgewerkt hoe we verder gaan met de realisatie van het toekomstperspectief. |

| | | |
|---|---|---|
| Projectgroep onder leiding van de gemeente Haarlemmermeer, interbestuurlijke samenwerking met PNH, IenW en VRO | | • Haarlemmermeer verwacht eind 2024 gebiedsperspectief Rijsenhout af te ronden. Bestuurlijke besluitvorming in voorjaar 2025. Beschikbare capaciteit zet druk op de planning.<br>• Er is overeenstemming met de grondeigenaar over een intentieovereenkomst voor de locatie van het "Living Lab". Bestuurlijke besluitvorming voor eind 2024.<br>• Er zijn gespreken met de ILT over toestaan van afwijken van de ruimtelijke beperkingen in het LIB. Waarschijnlijk zal voor ieder bouwplan (voor iedere aanvraag omgevingsvergunning) een Verklaring van Geen Bezwaar (VvGB) aangevraagd moeten worden. Er lijkt geen "slimmere" manier, of manier om alles in 1 keer te regelen.<br>• Er zijn gesprekken met TU Delft / AMS over het onderzoeksprogramma van het Living Lab. De uitwerking daarvan zal parallel moeten gaan lopen met het ontwerpproces van de locatie. Om dat te bereiken zullen enkele gezamenlijke werksessies gehouden worden. Mogelijk ligt er nog een budgettair vraagstuk (de termijnen van de huidige subsidies/budgetten zijn korter dan de beoogde langjarige onderzoekstermijn). |
| Middels een werkgroep bestaande uit PNH, VRO, gemeente Aalsmeer en IenW. | | Het plan is opgesteld, er wordt gezocht naar mogelijkheden om het plan te kunnen financieren. Verder komt er een initiatief om woningen te gaan realiseren. Dit is het proefstation. Dit zal naar verwachting in het eerste kwartaal van 2025 gaan spelen. |
| Alles middels gezamenlijk overleg tussen gemeente Amstelveen, PNH, VRO, IenW en ILT. | | De gemeente werkt aan een nieuw plan voor Kronenburg, met daarin circa 438 woningen, mogelijk aangevuld met short-stay. Hierover is contact met het Rijk. Voor het mogelijk maken van deze 438 woningen dient het LIB aangepast te worden. De planning van zowel de LIB-wijziging als de ontwikkeling op Kronenburg worden momenteel op elkaar afgestemd. Voor de zomer is een brief toegezegd aan de Tweede Kamer met een verdere update over het proces. |
| Binnen de woondeals is het volgende afgesproken over de governance: 2 keer per jaar een BO Woondeal per woondealregio. Aanvullend worden regionale versnellingstafels opgezet waar concrete projecten en knelpunten besproken worden. Vanuit het Rijk zorgt VRO directie Woningbouw voor de verbinding met de NOVEX Schiphol waar nodig. Via de Provincie Noord-Holland wordt deze verbinding geborgd tussen de NOVEX en de woondealregio's. | | Er zijn gesprekken met VRO over realisatie en randvoorwaarden. |

| | | |
|---|---|---|
| Governance verloopt via een ambtelijke werkgroep tussen IenW, VRO en de regio. Circa 1x per kwartaal wordt een stuurgroep georganiseerd. | | Het Field Lab is afgerond en projectleider vanaf 1 maart 2024 in dienst van de TU Delft van waaruit ook het vervolgonderzoek, Living Lab in Rijsenhout, zal worden gestart, dat vanaf april 2024 is gaan lopen. Vanuit I&W en VRO is subsidie verleend (respectievelijk 500K en 100K) ten behoeve van het Living Lab. De gemeente Haarlemmermeer is ihkv het vervolgonderzoek bezig met het voorbereiden (projectontwikkelaars) van een geschikte locatie voor een living Lab. Elke 6 weken wordt een stuurgroep geïnformeerd tav de vorderingen. plan van aanpak voor programmastructuur aanjagen, onderscheid overheidsfinanciering en ontwikkelaarsfinanciering. Bespreken in PT. |
| Rijk regio werkgroep herziening ruimtelijk beleid Schiphol LIB | | |
| Rijk en regio werkgroep voor herziening ruimtelijke beleid. | | |



| | | |
|---|---|---|
| Bij al deze acties moet IenW een nota en documenten aanleveren voordat het behandeld kan worden. Alle concepten van nota's en documenten worden gedeeld met de NOVEX-partners voor input. |  | |

## s houden

| Governance en middelen (hoe) | | Toelichting |
|---|---|---|
| In het programmateam (maandelijks). | | |
| LVVN onderhoudt maandelijks contact met Nationaal Programma Stikstof om samenhang te borgen. LVVN en Programma Westeinderscheg hebben maandelijks overleg om samenhang en synergie te bevorderen. | | Door de actuele politieke ontwikkelingen is er helaas nog minder duidelijk dan eerst. In het nieuwe hooflijnenakkoord staat er helemaal niets over het NPLG en dus de PPLG's, dus voor ons en vooral de provincies is het heel erg afwachten wat er de komende tijd uitgevoerd gaat worden. Meer kan ik er helaas niet van maken! |
| Goede verbinding werkgroep 7; nader uitgesplitste analyse van emissies door RIVM of andere partij; middelen afhankelijk van te treffen maatregelen, mogelijk te dekken vanuit bestaand RVO- instrumentarium; contact met provincie, OD en gemeente van betreffende bedrijven. | | Gestagneerd. Om de actie af te kunnen ronden wordt deze in het komend programmateam besproken, waarna een plan gemaakt zal worden voor openstaande acties en een presentatie. |

| | | |
|---|---|---|
| Goed contact Schiphol en eventueel netbeheerders. Taskforce provincie Noord-Holland kan een rol spelen. | | Wij gaan als provincie starten met een PMIEK 2.0, daarnaast wordt uitvoering gegeven aan PMIEK 1.0. Zodra de nieuwe projectleiders zijn aangesteld plannen we een vervolgbijeenkomst met Schiphol. Dat pakken we als provincie op en daar zullen we ook de contactpersonen uit het programmateam bij uitnodigen.<br>B.12e verwacht ergens maart/april die bijeenkomst. |
| Via de ambtelijke BRS werkgroep en BRS-bestuurlijk. Formele zienswijzeprocedure. Via de ambtelijke BRS-werkgroep en BRS-bestuurlijk. | | Het stoppen met anticiperend handhaven en het invoeren van de experimenteerregeling is opgeschort, ten minste tot de uitspraak van de Hoge Raad in de cassatie. De rechter in de RBV-zaak heeft inmiddels uitspraak gedaan. De rechter beveelt de Staat binnen 12 maanden wet- en regelgeving te handhaven. Dit betekent dat moet worden gestopt met anticiperend handhaven. Het kabinet concludeert dat de enige én snelste weg om te starten met opvolging geven aan het RBV vonnis is door voort te bouwen op het fundament van de reeds ingezette balanced approach-procedure. In deze procedure is op 24 mei een aanvullende raadpleging met stakeholders gestart. |
| | ✓ | Deze twee onderdelen zijn expliciet besproken op 30 september. Op 30 september hebben we de nationale klankboordgroep van het nieuw stelsel over luchtvaartgeluid bevraagd over PAMV-onderwerpen (burgerbetrokkenheid/citizen science, aanvullende indicatoren). Het lijkt erop dat via de stelselbeschrijving een beslissing genomen over deze onderwerpen. De verwachting is dat gebeurt met een tweede uitwerking van het stelsel (planning Q1/Q2).<br><br>Het aanbod blijft staan aan de BRS om de brief van 21 mei toe te lichten. Kan mij echter goed voorstellen dat de BRS nu liever afwacht hoe we verder gaan met het onderdeel metingen. In het commissiedebat van 24 oktober 2024 heeft de minister daarover toegezegd aan TK:<br>"De Kamer ontvangt voor zomer 2025 de eerste uitwerking van de wijze waarop het proces van het meten van vliegtuiggeluid concreet zal worden vormgegeven."<br>https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/toezeggingen/detail?id=TZ202410-186&did=TZ202410-186 |
| Op basis van het advies van de landsadvocaat vindt een vervolg op het bestuurlijk overleg plaats. | | De actie is weer opgepakt vanuit IenW. Er ligt een plan om deze op te gaan pakken, welke besproken zal worden in het volgende Programmateam. Dit is ook besproken met verschillende collega's binnen PNH/LVVN/gemeente en IenW |
| PM | | Gaat komend jaar lopen |

| | | |
|---|---|---|
| PM | | houdt het Programmateam op de hoogte van ontwikkelingen en er zullen acties gevormd worden tzt. |

## Governance en Samenhang van opgaven in beeld houden

| Nr. | Project / Programma | Status | Opgave |
|---|---|---|---|
| 1. | Verkenning 2050, toekomst van de luchtvaart en luchthaven. | Resultaatverantwoordelijkheid bij NOVEX Schiphol | Rijk en regio starten een verdiepende analyse van de toekomst van de luchtvaart en de (ruimtelijke) consequenties daarvan. We brengen veranderingen binnen de luchtvaart in kaart. Daarnaast ook de consequenties daarvan voor de luchthaven en haar omgeving. NOVEX Schipholregio start een gezamenlijk kennisnetwerk. |

## Verbeteren van de leefomgevingskwaliteit

| Nr. | Project / Programma | Status | Opgave |
|---|---|---|---|
| 9. | Luchtkwaliteit regio Schiphol | Actieve betrokkenheid | NOVEX Schipholregio werkt aan het stapsgewijs verbeteren van de luchtkwaliteit. Hierbij sluiten we aan bij de doelen uit het Schone Lucht Akkoord (SLA). De sturing hierop vindt plaats vanuit verschillende bronnen en programma's naast luchtvaart, zoals industrie en mobiliteitsector. De intentie is om alle gemeenten in de Schipholregio aan te laten sluiten bij de doelen van het SLA. Vanuit het SLA wordt, los van de bronnen, de luchtkwaliteit gemonitord. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 13. | Programma luchtruimherziening | Actieve betrokkenheid (middels presentatie terug laten komen in programmateam) | Het programma Luchtruimherziening heef als doelen om het gebruik van het Nederlandse luchtruim efciënter in te richten, te verduurzamen en om te zorgen voor passende militaire oefenruimte, onder andere voor het nieuwe gevechtsvliegtuig van Defensie, de F-35. Hiermee wordt de hinder per vliegtuig beweging op de leefomgeving beperkt en de waarborging van de grondwetelijke taak op het gebied van de nationale veiligheid versterkt. Met deze doelstellingen geef het programma ook invulling aan de doelstelling van Single European Sky om omvliegen en vertragingen per saldo te verminderen. Door de nieuwe indeling van het luchtruim en andere wijze van afandelen wordt het mogelijk om dichterbij de luchthavens de geluidshinder te beperken en beter te voorspellen door langer, hoger te vliegen op vaste naderingsroutes. Dit betref het gebied tussen 15 en 60 kilometer van de banen. |

## vitaal maken beperkt en belast gebied

| Nr. | Project / Programma | Status | Opgave |
|---|---|---|---|
| 15. | Rijsenhout | Actieve betrokkenheid en stevig sturen (komt periodiek in programmateam tbv de governance) | Voor het gebied Rijsenhout (gemeente Haarlemmermeer) wordt gewerkt aan een oplossing om de leefaarheid te vergroten. Er wordt een integrale gebiedsuitwerking met een eindbeeld opgesteld. Daarbij is afgesproken om met een versnelling in het programma Westeinderscheg te werken aan de leefomgevings kwaliteit in Rijsenhout, met aandacht voor verrommeld glas (jargon voor oude glastuinbouwkassen), maximaal 400 woningen in combinatie met een living lab voor geluidadaptief bouwen |
| 17. | Kronenburg | Actieve betrokkenheid en stevig sturen (periodieke terugkoppeling in programmateam) | Voor het gebied Kronenburg (gemeente Amstelveen) wordt gewerkt aan een interbestuurlijk acceptabele oplossing om de leefaarheid te vergroten. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 19. | Doorontwikkeling geluidadaptief bouwen | Actieve betrokkenheid (actie: 5.1.2e neemt contact op met collega's om BRS beter te betrekken en 5.1.2e nodigen de collega's uit om presentatie in programmateam te geven). | Eén van de manieren om de leefomgeving te verbeteren en hinder te verminderen, is door innovatief te bouwen. Met adaptieve maatregelen bij gebiedsinrichting, bouwontwerpen en materiaal gebruik kunnen efecten van geluid worden gemitigeerd. In NOVEX Schipholregio is de uitwerking opgenomen van de volgende fase van het onderzoeksprogramma geluidadaptief bouwen met onder andere living labs in concrete bouwprojecten, actualisatie van de handreiking en kennisontsluiting. De toepas sing hiervan is zowel binnen als buiten de beperkingengebieden van het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) en er wordt |

**samenhang bewaken en vinger aan de pols**

| Nr. | Project / Programma | Status | Opgave |
|---|---|---|---|
| 28. | Verduurzaming industrie | Afronden (middels presentatie in programmateam) | zet is het verbreden van het Nationaal Programma Verduur zaming Industrie naar andere emissies dan alleen CO2. Onderdeel van de verduurzaming industrie is ook: maatwerkaanpak van de grootste vervuilers waaronder Tata Steel, generiek instrumen tarium aan subsidies (RVO) en regelgeving die bedrijven laat verduurzamen, versnelde verduurzaming voor het Noordzee kanaalgebied (NZKG), Nationaal Milieuprogramma (NMP). |
| 30 & 31 | Naar een nieuwe juridische basis en balans voor Schiphol met een nieuw LVB (experimenteerregeling+ BA) | Actieve betrokkenheid (samenhang bewaken met LIB-herziening, stavaza middels presentatie periodiek in programmateam) | De experimenteerregeling, die uitgaat van de regels van het Nieuw Normen- en Handhavingsstelsel (NNHS), resulteert in vermindering van aantal vliegtuigbewegingen naar 460.000 vluchten. Binnen NOVEX Schipholregio maken partijen afspraken met elkaar over het betrekken van de regio. Via een nieuw LVB wil het ministerie van IenW het aantal vliegbewegingen verminderen naar 452.500 en het vaststellen |
| 34. | RIVM-gezondheidsonderzoeken | Actief volgen in Programmateam | PM |

# Governance en Samenhang van opgaven i

| Doel | Primaire trekker | Overige betrokkenen |
|---|---|---|
| Er komt een verdiepende analyse over de toekomst van de luchtvaart en de (ruimtelijke) consequenties daarvan. Mondiaal heeft IATA zich gecommitteerd aan een doelstelling van (netto) emissievrije luchtvaart in 2050, Schiphol zet in op emissieneutraal in 2050. Wat betekent verduurzaming voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de Schipholregio? Wat vraagt dat aan ruimte en infrastructuur? Als we gaan sturen op krimpende milieucontouren, welke kansen biedt dat ("doorkijk 2050")? | VRO ( 5.1.2e ) | EZ ( 5.1.2e ), BRS ( 5.1.2e en 5.1.2e ) |

# Verbeteren van de leefomgevingsk

| Doel | Primaire trekker | Overige betrokkenen |
|---|---|---|
| Stapsgewijs verbeteren luchtkwaliteit. | IenW ( 5.1.2e ) | Regio ( 5.1.2e en 5.1.2e ) |

| | | |
|---|---|---|
| Er wordt niet overal de kortst mogelijke route gevlogen. Dat leidt tot meer uitstoot (CO2 en NOX) dan nodig. De beoogde indeling van het luchtruim zorgt ervoor dat vliegtuigen minder omvliegen en met minder vertragingen. Door de nieuwe indeling en andere wijze van afhandelen wordt het voorts mogelijk om dichterbij de luchthavens de geluidshinder te beperken door langer, hoger te vliegen op vaste naderingsroutes. Dit betreft het gebied tussen 15 en 60 kilometer van de banen. | IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1.2e ), VRO ( 5.1.2e ) |

## vitaal maken beperkt en belast g

| Doel | Primaire trekker | Overige betrokkenen |
|---|---|---|
| Afgesproken is om middels een versnelling in het programma Westeinderscheg te werken aan de leefomgevingskwaliteit in Rijsenhout. Met aandacht voor verrommeld glas, maximaal 400 woningen in combi met een living lab geluidadaptief bouwen. | Gemeente Haarlemmermeer ( 5.1 5.1.2e ) | IenW ( 5.1.2e ), VRO ( 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e ), |
| Het realiseren van een (bestuurlijke) oplossing voor Kronenburg. | VRO ( 5.1.2e 5.1.2e ) | IenW ( 5.1.2e ), Gemeente Amstelveen ( 5.1.2e |

| | | |
|---|---|---|
| Met adaptieve maatregelen bij gebiedsinrichting, bouwontwerpen en materiaalgebruik kunnen effecten van geluid gemitigeerd worden. Relatie met Programma Gezonde Leefomgeving. | Geluidapaptief Bouwen ( 5.1.2e en 5.1.2e 5.1.2e ) | IenW ( 5.1.2e ), VRO ( 5.1.2e ), BRS ( 5.1.2e ) |

**samenhang bewaken en vinger aan de**

| Doel | Primaire trekker | Overige betrokkenen |
|---|---|---|
| Betreft het verbreden naar reductie van andere emissies met oog op gezonde leefomgeving. Er is samenhang met de volgende provinciale programma's: expertiseteam Stikstof, roadmap industriële piekbelasters stikstof, OMB-pilot scherper vergunnen vanuit SLA, RMP verduurzaming mobiliteit, Green Deal Scheepvaart, Binnenvaart en Havens, inzet Port of Amsterdam op een emissievrije haven. | EZ ( 5.1.2e ) | |
| Het maken van afspraken binnen de NOVEX over het betrekken van de regio voor eind 2023. | IenW ( 5.1.2e ), Nachtsluiting 5.1.2e 5.1.2e | VRO ( 5.1.2e ), BRS ( 5.1.2e ) |
| PM | IenW ( 5.1.2e 5.1.2e ) | PM |

# ang van opgaven in beeld houden

| | Acties, producten en deadlines (wat & wanneer) | Governance en middelen (hoe) | |
|---|---|---|---|
| | Plan van aanpak en onderzoeks-vragen opstellen, selectie bureau Q4 2023. Opleveren rapport Q2 24 en uitvoeren rapport Q3 24 | Werkgroep of begeleidingsgroep starten (VRO, EZ, IenW en BRS die deze actie oppakt. Er zijn middelen nodig (uit SPUK-procesgelden VRO) om onderzoeksbureau onderzoeksvragen en p.v.a. uit te laten werken. | |
| | | | |

# de leefomgevingskwaliteit

| | Acties, producten en deadlines (wat & wanneer) | Governance en middelen (hoe) | |
|---|---|---|---|
| | (1) Inzichtelijk maken welke gemeenten niet zijn aangesloten bij het SLA , vervolgens onderzoeken waarom deze gemeenten niet deelnemen en kijken wat we daaraan kunnen doen om toch deel te laten nemen. Voorgaande valt niet onder mijn taken.<br>(2) Uit onderzoeken blijkt dat de relatieve bijdrage van Schiphol aan de lokale luchtkwaliteit gering is en de gemeten waarden van verontreinigende stoffen voor op-één-na alle stoffen onder de EU-limietwaarden vallen. Er zal daarom geen ander beleid worden gevolgd of wetgeving worden aangepast.<br>(3) Daarbij ook kijken naar de lopende acties voor compliance met Europese regelgeving (consequenties van eventuele opname van luchtvaart in het SLA in kaart brengen; onderzoek naar de bijdrage van alle bronnen (wegverkeer, luchtvaart, industrie, landbouw, huishoudens) aan de "deken" of "achtergrondconcentratie" van luchtverontreiniging en onderzoek naar de impact van de deken op de luchtkwaliteit in de Schipholregio. Onderzoeksvragen: (NB deze komen deels overeen met onderzoeken in afronding i.o.v. IenW | | |

| | | |
|---|---|---|
| Op 10 oktober 2022 is de bestuursovereenkomst NOVEX-Schiphol door zowel de BRS als het Rijk ondertekend In deze bestuursovereenkomst is vastgelegd dat voor het programma Luchtruimherziening geldt dat "partijen afspreken om tot optimale afstemming te komen tussen aanpassingen van het luchtruim in het kader van de Luchtruimherziening en de ruimtelijke opgaven in het Schipholgebied" In overleg met het programma LRH zal dus gekomen worden tot heldere werkafspraken over de betrokkenheid van BRS partijen bij de uitwerking van het ontwerp voor het gebruik van het luchtruim. Daarnaast is helderheid over vastgestelde uitgangspunten en nog flexibele ontwerpruimte gewenst. Tot slot is een duidelijk overzicht van de landzijdige gebiedsopgaven binnen een provincie of (NOVEX-) regio nodig. | Het programma LRH wordt uitgevoerd binnen een zelfstandige programmadirectie met 5 programmapartners (IenW, DEF, LVNL, CLSK, MUAC). Landelijk traject, afstemming in Schipholregio loopt via BRS. Provincies zijn op het landelijk traject aangehaakt (voor de gebieden buiten Schipholregio). | |

# beperkt en belast gebied

| **Acties, producten en deadlines (wat & wanneer)** | **Governance en middelen (hoe)** | |
|---|---|---|
| Vaststellen gebiedsperspectief Rijsenhout door gemeente Haarlemmermeer (voorjaar 2025)<br>Uitwerken ruimtelijke ontwerp living lab in samenwerking met grondeigenaar (2025)<br>Uitwerken opzet en financiering onderzoeksprogramma door TU Delft / AMS | Projectgroep onder leiding van de gemeente Haarlemmermeer, interbestuurlijke samenwerking met PNH, IenW en VRO | |
| Kamerbrief over ontwikkeling Kronenburg Beantwoording Kamervragen over 438 woningen in Kronenburg | Alles middels gezamenlijk overleg tussen gemeente Amstelveen, PNH, VRO, IenW en ILT. | |

| | | |
|---|---|---|
| Uitwerken onderzoeksagenda als basis voor living labs/onderzoeksprogramma (oktober 2023). Memo maken met beleidsambities als basis onderzoeksagenda en living labs (oktober 2023). Uitwerken living lab Rijsenhout in plan van aanpak voor ontwerp, bouw en onderhoud living lab (januari 2024). Uitwerken plan organisatiestructuur en benodigde middelen voor uitvoering onderzoeksprogramma en toepassing kennis in praktijk middel een organogram (januari 2024). Inventarisaties doen voor locaties voor living labs NOVEX-regio breed met een kaart en rangschikking van locaties op basis van SWOT analyses (april 2024). Aansluiten bij het programma | Governance verloopt via een ambtelijke werkgroep tussen IenW, VRO en de regio. Circa 1x per kwartaal wordt een stuurgroep georganiseerd. | |

## n en vinger aan de pols houden

| **Acties, producten en deadlines (wat & wanneer)** | **Governance en middelen (hoe)** | |
|---|---|---|
| Binnen hoofdopgave 7 wordt een analyse gemaakt van de emissies die de meeste impact hebben op de omwonenden van Schiphol. Daaruit moet blijken welk aandeel de industrie heeft en indien significant, welke industriële partijen daar dan voor moeten worden aangepakt. Dit vergt dan, indien bestaande verduurzamingsprogramma's niet voldoen, waarschijnlijk een maatwerkaanpak. | Goede verbinding werkgroep 7; nader uitgesplitste analyse van emissies door RIVM of andere partij; middelen afhankelijk van te treffen maatregelen, mogelijk te dekken vanuit bestaand RVO-instrumentarium; contact met provincie, OD en gemeente van betreffende bedrijven. | |
| Informeren voortgang experimenteerregeling (september 23 en ntb). Informele afstemming van ontwerp-LVB (najaar 23). Formele zienswijze procedure ontwerp-LVB. (planning PM). September '23 start notificatie ihkv BA procedure en uitwerken zienswijze versie LVB. Q1 '24 zienswijzen en voorhang LVB. Q2 '24 Advisering door RvS. Q3 Publicatie en inwerkingtreding. | Via de ambtelijke BRS-werkgroep en BRS-bestuurlijk. Formele zienswijzeprocedure. Via de ambtelijke BRS-werkgroep en BRS-bestuurlijk. | |
| PM | PM | |

**Toelichting**

De Stuurgroep is akkoord gegaan met de uitvraag. Momenteel loopt het offertetraject. Ten tijde van het Programmateam en de Stuurgroep zullen de offertes binnen zijn. Tijdens de volgende Stuurgroep wordt obv de gesprekken en de offertes een keuze gemaakt voor een uitvoerder.

**Toelichting**

Er zijn de afgelopen jaren meerdere onderzoeken naar de effecten van luchtverontreinigende stoffen op en rond Schiphol uitgevoerd en momenteel lopen er nog enkele. Er is een expertgroep opgezet die momenteel de al uitgevoerde onderzoeken individueel en in hun onderlinge samenhang evalueert en mogelijk komt daar in Q1 2025 nog een vervolgonderzoek uit voort. Daarvoor is budget gereserveerd. Verder is er op voorhand geen onderzoek gepland.
Het is ook niet aan mij om de bijdrage van andere sectoren zoals industrie te bepalen.

De plannen voor de nieuwe indeling van het luchtruim worden naar verwachting eind 2024 gepresenteerd. Na publicatie hiervan wil het programma gebiedsadviezen aan de provincies uitvragen gericht op de plannen die de leefomgevingskwaliteit rond de luchthaven kunnen verbeteren. Immers is een volwaardige belangenafweging o.a. vanuit ontvangen input en gesprekken met provincies over waar vliegroutes dichterbij de luchthaven gesitueerd kunnen worden onderdeel van het proces. In dat kader zijn er meerdere oefensessies samen met de NOVEX Schiphol provincies georganiseerd als pilot om te kijken hoe er gezamenlijk tot zinvolle ontwerpcriteria kan worden gekomen, zowel generiek als specifiek met de opgaven uit de provinciale ruimtelijke voorstellen als vertrekpunt. Terugkoppeling aan de overige provincies over hetgeen besproken in de oefensessies vind eveneens op reguliere basis plaats. De sessies dragen bij om tot een gedragen aanpak en zinvolle ontwerpcriteria voor de toekomstige routes te komen. De conclusies zullen uiteindelijk landen in een bestuurlijke notitie “gebiedsadviezen en interbestuurlijke samenwerking” die gezamenlijk door het Rijk en de provincies zal worden vastgesteld.

**Toelichting**

- Haarlemmermeer verwacht eind 2024 gebiedsperspectief Rijsenhout af te ronden. Bestuurlijke besluitvorming in voorjaar 2025. Beschikbare capaciteit zet druk op de planning.
- Er is overeenstemming met de grondeigenaar over een intentieovereenkomst voor de locatie van het "Living Lab". Bestuurlijke besluitvorming voor eind 2024.
- Er zijn gespreken met de ILT over toestaan van afwijken van de ruimtelijke beperkingen in het LIB. Waarschijnlijk zal voor ieder bouwplan (voor iedere aanvraag omgevingsvergunning) een Verklaring van Geen Bezwaar (VvGB) aangevraagd moeten worden. Er lijkt geen "slimmere" manier, of manier om alles in 1 keer te regelen.
- Er zijn gesprekken met TU Delft / AMS over het onderzoeksprogramma van het Living Lab. De uitwerking daarvan zal parallel moeten gaan lopen met het ontwerpproces van de locatie. Om dat te bereiken zullen enkele gezamenlijke werksessies gehouden worden. Mogelijk ligt er nog een budgettair vraagstuk (de termijnen van de huidige subsidies/budgetten zijn korter dan de beoogde langjarige onderzoekstermijn).

De gemeente werkt aan een nieuw plan voor Kronenburg, met daarin circa 438 woningen, mogelijk aangevuld met short-stay. Hierover is contact met het Rijk. Voor het mogelijk maken van deze 438 woningen dient het LIB aangepast te worden. De planning van zowel de LIB-wijziging als de ontwikkeling op Kronenburg worden momenteel op elkaar afgestemd. Voor de zomer is een brief toegezegd aan de Tweede Kamer met een verdere update over het proces.

| |
|---|
| Het Field Lab is afgerond en projectleider vanaf 1 maart 2024 in dienst van de TU Delft van waaruit ook het vervolgonderzoek, Living Lab in Rijsenhout, zal worden gestart, dat vanaf april 2024 is gaan lopen. Vanuit I&W en VRO is subsidie verleend (respectievelijk 500K en 100K) ten behoeve van het Living Lab. De gemeente Haarlemmermeer is ihkv het vervolgonderzoek bezig met het voorbereiden (projectontwikkelaars) van een geschikte locatie voor een living Lab. Elke 6 weken wordt een stuurgroep geïnformeerd tav de vorderingen. plan van aanpak voor programmastructuur aanjagen, onderscheid overheidsfinanciering en ontwikkelaarsfinanciering. Bespreken in PT. |
| |
| **Toelichting** |
| Gestagneerd. Om de actie af te kunnen ronden wordt deze in het komend programmateam besproken, waarna een plan gemaakt zal worden voor openstaande acties en een presentatie. |
| Het stoppen met anticiperend handhaven en het invoeren van de experimenteerregeling is opgeschort, ten minste tot de uitspraak van de Hoge Raad in de cassatie. De rechter in de RBV-zaak heeft inmiddels uitspraak gedaan. De rechter beveelt de Staat binnen 12 maanden wet- en regelgeving te handhaven. Dit betekent dat moet worden gestopt met anticiperend handhaven. Het kabinet concludeert dat de enige én snelste weg om te starten met opvolging geven aan het RBV vonnis is door voort te bouwen op het fundament van de reeds ingezette balanced approach-procedure. In deze procedure is op 24 mei een aanvullende raadpleging met stakeholders gestart. |
| Gaat komend jaar lopen |

| |
|---|
| Prio |
| Geen Prio |

In rood bij toelichting evt. acties



## Samenvatting – korte analyse

De drie documenten maken duidelijk dat het geplande groot onderhoud aan rijbanen A en B tussen A21 en A25 in 2026 merkbare gevolgen heeft voor zowel het baangebruik als de omgeving.

**Gevolgen voor het baangebruik**

- De werkzaamheden duren in totaal circa 13 weken, verdeeld over twee fasen: rijbaan B in week 11 t/m 15 (9 maart – 12 april) en rijbaan A in week 19 t/m 26 (4 mei – 28 juni).
- Tijdens elke fase moet de andere rijbaan operationeel blijven, waardoor de capaciteit en doorstroming op het grondverkeer beperkt zijn.
- Vooral bij zuidenwind en parallelle landing op Polderbaan (18R) en Zwanenburgbaan (18C) wordt de inzetbaarheid van die combinatie beperkt. De grondafhandelingscapaciteit bij parallel naderen in zuidelijke richting neemt af.
- Om die beperking op te vangen, wordt een aangepaste preferentietabel gevraagd zodat landingen op drukke momenten deels verschuiven naar de Buitenveldertbaan (27/09) in plaats van de Zwanenburgbaan.
- De Schiphol-Oostbaan wordt bewust niet ingezet om de balans te bewaren tussen operationele flexibiliteit en milieubelasting.
- Naast dit groot onderhoud vindt in 2026 ook normaal onderhoud plaats aan alle start- en landingsbanen (ca. 7 werkdagen per baan, doordeweeks), wat kortstondig invloed heeft op inzetbaarheid.

**Gevolgen voor omwonenden**

- Door het afwijkende baangebruik verschuift de geluidsbelasting: minder gebruik van de Zwanenburgbaan betekent een toename van landingen op de Buitenveldertbaan, waardoor andere woongebieden meer hinder zullen ondervinden.
- Er worden vervangende grenswaarden voor geluid in handhavingspunten aangevraagd voor de onderhoudsperiode.
- Schiphol, LVNL en luchtvaartmaatschappijen hebben mitigerende maatregelen onderzocht om hinder te beperken, zoals het clusteren van werkzaamheden, vermijden van uitvoering in drukke vakantieperioden, en het beperken van nachtelijk afwijkend baangebruik. Niet alle maatregelen blijken technisch of operationeel uitvoerbaar.
- Communicatie naar omwonenden krijgt extra aandacht via burennieuwsbrieven, de burenwebsite, social media, advertenties en aanwezigheid op lokale evenementen voor persoonlijk contact.

Kortom: het onderhoud zorgt tijdelijk voor een andere inzet van banen, met name verschuiving van landend verkeer naar de Buitenveldertbaan, en daarmee voor een gewijzigde verdeling van geluidsoverlast over de regio. Schiphol probeert dit te beperken door planning, fasering en aanvullende maatregelen, maar extra hinder in specifieke gebieden is onvermijdelijk.

Zienswijze initiatiefwet GroenLinks nachtvluchten

Van 8 februari tot 24 maart 2021 ligt een initiatiefwet van GroenLinks ter consulatie voor. Deze initiatiefwet maakt een einde aan het nachtelijk gebruik van luchthavens in Nederland. Een ieder kan zienswijzen indienen op de initiatiefwet. De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS*) maakt graag gebruik van deze mogelijkheid.

De BRS is voorstander van meer rust in de nacht. Voor mensen onder de nachtelijke routes zal een nachtsluiting leiden tot minder hinder. Maar er zijn ook neveneffecten die GroenLinks zelf al kort aanstipt in de toelichting, en waarvan nog niet duidelijk is hoe die zich verhouden tot de positieve effecten. De mogelijke verschuiving van hinder naar de late avond en de vroege ochtend baart de BRS daarbij de meeste zorgen.

De BRS roept de Tweede Kamer daarom op om eerst alle effecten van de voorgestelde initiatiefwet goed te onderzoeken en pas daarna tot besluitvorming over te gaan. Daarbij wil de BRS drie aandachtspunten meegeven aan de Tweede Kamer:

- Onduidelijk is of nachtvluchten verschoven gaan worden naar de late avond en de vroege ochtend. Als dat het geval is dan krijgen de gebieden onder de secundaire banen te maken met een 'verzwaring' van de late avond en vroege ochtend, en misschien ook met een verkorting van de nachtrust (de secundaire banen worden in de huidige situatie in principe niet gebruikt tussen 22.30 en 6.30 uur). Juist in deze gebieden liggen woningen vrij dicht op de start- en landingsbanen;
- Onduidelijk is wat het effect is op het grote netwerk van bestemmingen dat nu vanaf Schiphol wordt aangeboden. Gaan er bestemmingen niet meer mogelijk zijn, dan treedt verschraling van het netwerk op, met mogelijke effecten voor de economische positie van Nederland. Wij zien graag dat de Kamer pas een besluit neemt over een eventuele nachtsluiting als de Integrale Mobiliteitsvisie, die in het kader van de verdere uitwerking van de Luchtvaartnota door de minister wordt opgesteld, uitsluitsel heeft gegeven over de effecten op de economie en bereikbaarheid;
- Onduidelijk is wat dit voor de vrachtsector en bijvoorbeeld de (glas)tuinbouwsector betekent. De minister heeft toegezegd bij de verdere uitwerking van de Luchtvaartnota onderzoek te doen naar maatregelen om de hinder in de nacht te verminderen. Wat de BRS betreft horen daar de economische effecten ook bij.

Tot slot, de BRS pleit onverminderd voor minder hinder in de nacht. Of het voorliggende wetsvoorstel daartoe het meest geschikte instrument is kan de BRS pas beoordelen als alle effecten goed onderzocht zijn. De BRS spreekt zich daarom niet uit vóór of tegen het wetsvoorstel maar roept de Kamer op de consequenties en mogelijke alternatieven integraal af te wegen.

Hoogachtend,

Etc.

* BRS: samenwerkingsverband van vier provincies en 56 gemeenten.

**Aandachtspunten voor de uitwerking (agendapunt 4c)**

Opgehaald tijdens online sessie op 9 November en tijdens BRS Bestuurlijk 7 december.

**Algemene opmerkingen op de uitvoeringsagenda**

- **Nachtvluchten**: Het onderwerp ontbreekt in de uitvoeringsagenda (Nachtrust wordt wel genoemd in het doel van Actie 8: Programma Systeemgeluid). Het schrappen van de nachtvluchten niet wordt herkend in de ambities van de uitvoeringsagenda. Ook hecht men sterk aan het inzichtelijk maken van de effecten van een nachtsluiting en het voorkomen van verschuiving naar de randen (ochtend/avond). Antwoord: Nachtvluchten zitten op dit moment geborgd in de trits van experimenteerregeling, LVB, nieuw normeringsstelsel. Misschien moet het meer prominent opgeschreven worden
- **Selectiviteit** wordt niet specifiek genoemd in de uitvoeringsagenda (zal wel ter sprake komen in Actie 1: Verkenning 2050: toekomst van luchtvaart en luchthaven). Voor wat betreft selectiviteit is er nu traject Balanced Approach met experimenteerregeling. Antwoord: Aandacht gaat hierbinnen uit naar het sturen op aantallen. Het nieuwe normenstelsel, waarmee men stuurt op minder emissies, is een ander sturingsmechanisme. De vraag is wat de plek van selectiviteit daarbinnen is/wordt.
- **Effecten per regio:** Aandachtpunt voor het vervolg is hoe het effect van de maatregelen per regio uitpakt. Leveren de nu voorgestelde maatregelen overal voldoende effect op of zijn er regio's die niet of nauwelijks van de maatregelen profiteren, terwijl de hinder daar wel groot is. Dit zou in beeld gebracht moeten worden en zou mogelijk kunnen leiden tot aanvullende maatregelen.

**Algemeen - Governance en samenhang met andere opgaven**

- Men vraagt zich af waarom het ministerie van LNV hier niet in betrokken wordt, aangezien opgaven en ruimtelijke uitdagingen op gebied van natuur- en stikstof en de verbetering van N2000-gebieden juist ook randvoorwaardelijk meegenomen worden in programma's zoals het ZH-PLG.

**Actie 1: Verkenning 2050, toekomst van de luchtvaart en luchthaven.**

- We zien dat NOVEX Schiphol een perspectief en agenda schetsen die loopt tot 2050. Toch ziet men ook nieuwe ontwikkelingen in de luchtvaart – op het gebied van Urban Air Mobility- , waarin wordt gekeken naar het lage luchtruim en mobiliteit binnen de bebouwde kom. Men ziet dat als aandachtspunt om mee te nemen in de verkenningen naar 2050, omdat ook deze luchtvaart nieuwe regelgeving en infrastructurele en ruimtelijke uitdagingen zal vragen.
- Suggestie naam project te veranderen naar: Verkenning 2050, toekomst van de luchtvaart, het Nederlandse luchthavensysteem en Schiphol. Of Verkenning 2050, de toekomst van de luchtvaart en Schiphol binnen het Nederlandse luchthavensysteem.
- Suggestie tekst 'opgave' te veranderen naar: Gezamenlijk kennisnetwerk opzetten. In kaart brengen van de toekomst van de veranderingen in de luchtvaart en het Nederlandse luchthavensysteem, de implicaties daarvan voor de luchthaven en haar omgeving in relatie tot het maatschappelijk en economisch belang en de (internationale) verbondenheid. Met welke ruimtelijke en economische effecten moet de regio rekening houden? En wat is de gewenste ontwikkelrichting? Backcasting vanuit 2050, scenario's met verschillende duurzame energiedragers, technologische ontwikkelingen, impact op de gezondheid. Toepassen innovatiestrategie luchtvaart op Schiphol.
- Doel (nr. 1): Er komt een verdiepende analyse over de toekomst van de luchtvaart en het Nederlandse luchthavensysteem en de (ruimtelijke) consequenties daarvan. Mondiaal heeft IATA zich gecommitteerd aan een doelstelling van (netto) emissievrije luchtvaart in 2050, Schiphol zet in op emissieneutraal in 2050. Wat betekent verduurzaming voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de Schipholregio? Wat vraagt dat aan ruimte en infrastructuur? Als men gaat sturen op krimpende milieucontouren, welke kansen biedt dat ("doorkijk 2050")?
- Waarom zijn de geluidscontouren van Lelystad Airport niet te zien zijn in het ontwikkelperspectief, daar waar die van Schiphol wel te zien zijn? Antwoord: De uitvoeringsagenda gaat in principe over de impact van luchthaven Schiphol. Wat onverlet laat dat er her en der een overlap is met andere luchthavens. Waar men dat ziet moet dat geadresseerd worden net als met overlap impact industrie in NZKG. Voor zover men weet zit er

nu geen overlap in die contouren. Speelt denk ik met name i.r.t. de keuzes bij de LRH. Keuze bij de ene luchthaven heeft dan mogelijk effect op de keuzes bij andere luchthavens.

**Actie 2: Integratieslag van de ontwikkelingsperspectieven & Actie 3: Borgen samenhang met andere nationale opgaven**

- Punten 2 en 3 worden gezien als cruciaal om de juiste balans te kunnen vinden en de belangenafweging precies en volledig te kunnen laten zijn. Ook in het Ruimtelijk Voorstel (van de PZH) zet men in op het versterken van brede welvaart voor toekomstbestendigheid en zijn ook aspecten zoals baanzekerheid, gezondheid, huisvesting etc. van belang om meegenomen te worden.

**Verbeteren leefomgevingskwaliteit (hoofdopgaven 1, 6 en 7)**

**Actie 6: Verkenning heldere normen voor luchtvaart met oog op gezondheid.**

- In dit kader zien men graag dat ook het ministerie van Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) expliciet betrokken dient te worden aangezien 'gezondheid' als prominent thema wordt benoemd. Daarbij is VWS ook opdrachtgever aan het RIVM voor diverse onderzoeken naar gezondheidseffecten als gevolg van vliegverkeer.

**Actie 8: Programma systeemgeluid**

- Slaapverstoring en nachtvluchten vindt men een specifiek aandachtspunt in de relatie van hinder en geluid. Er wordt expliciet gevraagd dat nachtvluchten, en het terugdringen van nachtvluchten, een expliciet onderwerp blijft.
- Er moet aandacht zijn voor de samenhang Omgevingswet
- Nieuw geluidsstelsel met individuele bescherming Vervolg: hoe pakken de effecten nu uit in de regio?

**Actie 9: Analyse emissies luchtvaart.**

- Aansluiting bij het SLA wordt gesteund. Men is daarin geïnteresseerd in de bijdrage van luchtvaart in het totaalbeeld van alle uitstoot boven de Schipholregio. Men wil graag de complete context goed begrijpen voor het correct duiden van de bijdrage van luchtvaart in de emissie-mix.

**Actie 13: Programma Luchtruimherziening**

- Er wordt gestreefd naar het vliegen van de kortste routes om zodanig de uitstoot te beperken. Echter, meerdere partijen wijzen erop dat de korte routes veelal direct over bewoond gebied voeren.

**Actie 13: Programma luchtruimherziening / Actie 18: Realisatie woondeals**

- Het programma van luchtruimherziening wordt met grote belangstelling gevolgd, en er wordt graag actief deelgenomen aan de ontwerpsessies. Ook hier vraagt men zich af of het ministerie van LNV niet ook betrokken zou moeten worden, aangezien de natuur- en stikstofopgaven ook hier een significante rol zullen spelen, en ook vooral in combinatie met de woonopgaven.

**Actie 14: Westeinderscheg**

- Er moet ook aandacht zijn voor verrommeld glas: onderwerp zit nauwelijks in de uitvoeringsagenda. Verrommeld glas was en is onderdeel van de ontwikkeling van de Zuidflank waarvan is afgesproken dat dit uitgevoerd wordt via het programma Westeinderscheg. Het is dus wel degelijk in beeld maar zal bij de programmamanager onder de aandacht worden gebracht.

**Actie 20: Actualisatie LIB**

- Het is nog onvoldoende duidelijk welke effecten de nieuwe rekenregels voor luchtvaartgeluid in de cumulatieve geluidsbelasting voor de woningbouwplanning zullen hebben
- Inzet op geluidstelsel met individuele bescherming, zonder alles op slot te zetten.
- In de tekst worden drie categorieën genoemd: sloop, beperking en aandachtsgebied. Er is verwarring over wat precies wordt bedoeld met "aandachtsgebied" en of het niet te breed is gedefinieerd. Alles rondom Schiphol wordt sowieso als aandachtsgebied beschouwd, maar de term lijkt in de uitwerking niet specifiek genoeg te zijn. Buiten de beperkingsgebieden is er

overlast (gerelateerd aan LIB5). Een nieuw aandachtsgebied wordt geïntroduceerd zonder de bestaande beperkingsgebieden te wijzigen. Het doel is om te voldoen aan WHO-advieswaarden zonder de beperkingsgebieden te vergroten. Er moet beslist worden waar welke eisen gesteld worden. De concrete uitvoering moet nog worden uitgewerkt. Het aandachtsgebied is bedoeld om de focus te verbreden, niet om nieuwe beperkingen op te leggen.

**Ruimtelijke ontwikkeling (hoofdopgaven 2 en 8)**

**Algemene opmerkingen:**

- Zuidoosthoek wordt niet specifiek genoemd. Antwoord: Zuidoosthoek vraagt aandacht en staat ook niet ter discussie

**Samenhang bewaken, vinger aan de pols (hoofdopgaven 3, 4 en 5)**

**Algemene opmerkingen:**

- Er wordt hierin nog de betrokkenheid van het IPO en de VNG gemist. Een belangrijk aandachtspunt is dat de ontwikkeling van wetgeving gelijk blijft lopen (immissiebeleid en emissiebeleid). Het in de pas blijven lopen van bronbeleid met de ambities voor schonere lucht (ook in combinatie met verduurzaming industrie en verbreden van het Nationaal Programma Verduurzaming Industrie) is hier een blijvend aandachtspunt. Zo moet voorkomen blijven worden dat verschillende maatregelen elkaar gaan tegenwerken: de transitie van fossiele brandstoffen naar waterstof kan bijvoorbeeld meer NOx emissie gaan veroorzaken.

**Actie 24: Borgen samenhang verschillende projecten binnen de NOVEX Schiphol**

- Ook hier ziet men graag de andere ministeries als betrokkenen: EZK, BZK, LNV- en waarschijnlijk ook VWS in verband met de integraliteit.

**Actie 25: Realisatie Nationaal Programma Landelijk gebied (NPLG) & Actie 26: Realisatie Provinciale programma's landelijk gebied (PPLG)**

- Men ziet hier, - naast Zuid-Holland en Noord-Holland- , ook graag de betrokkenheid van alle vier de deelnemende provincies in de Schipholregio in de borging van de samenhang en synergie met het Nationaal Programma Stikstof. Het interbestuurlijk overleg kan namelijk leiden tot aanpassing van de regionale doelen.

**Actie 32: Verkennen opbrengsten uit PAMV**

- Men is zeer geïnteresseerd en graag nauw betrokken bij het inzicht over de relaties tussen geluidsbelasting en hinderbeleving. De rol van citizen science heeft hierin ook gerichte aandacht.

UITVOERINGSAGENDA NOVEX SCHIPHOL

# Verbeteren van de leefomgevingskwaliteit

| Nr. | Project / Programma | Status | Opgave | Doel | Primaire trekker | Overige betrokkenen | Acties, producten en deadlines (wat & wanneer) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Verkenning 2050, toekomst van de luchtvaart en luchthaven. | Lead bij Programmateam | Gezamenlijk kennisnetwerk opzetten. In kaart brengen van de toekomst van de veranderingen in de luchtvaart, de implicaties daarvan voor de luchthaven en haar omgeving in relatie tot het maatschappelijk en economisch belang en de (internationale) verbondenheid. Met welke ruimtelijke en economische effecten moet de regio rekening houden? En wat is de gewenste ontwikkelrichting? Backcasting vanuit 2050, scenario's met verschillende duurzame energiedragers, technologische ontwikkelingen, impact op de gezondheid. Toepassen innovatiestrategie luchtvaart op Schiphol. | Er komt een verdiepende analyse over de toekomst van de luchtvaart en de (ruimtelijke) consequenties daarvan. Mondiaal heeft IATA zich gecommitteerd aan een doelstelling van (netto) emissievrije luchtvaart in 2050, Schiphol zet in op emissieneutraal in 2050. Wat betekent verduurzaming voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de Schipholregio? Wat vraagt dat aan ruimte en infrastructuur? Als we gaan sturen op krimpende milieucontouren, welke kansen biedt dat ("doorkijk 2050")? | BZK ( 5.1.2e ) | EZK ( 5.1.2e 5.1.2e ), BRS ( 5.1.2e en 5.1.2e 5.1.2e ) | Plan van aanpak en onderzoeks-vragen opstellen, selectie bureau Q4 2023. Opleveren rapport Q2 24 en uitvoeren rapport Q3 24 |
| 9. | Luchtkwaliteit regio Schiphol | Actief volgen | Luchtkwaliteit aanpakken gericht op stapsgewijze verbetering, aansluiten bij doelen Schone Lucht Akkoord. Sturing vanuit verschillende bronnen/programma's naast luchtvaart, programma's gericht op industrie, mobiliteit en SLA, monitoring via SLA. Intentie is om alle gemeenten in de Schipholregio aan te laten sluiten bij de doelen van het Schone Lucht Akkoord (SLA). Vanuit het SLA wordt de luchtkwaliteit gemonitord (los van de bronnen). | Stapsgewijs verbeteren luchtkwaliteit. | IenW ( 5.1.2e , 5.1.2e 5.1.2e ) | Regio ( 5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e ) | (1) Inzichtelijk maken welke gemeenten niet zijn aangesloten bij het SLA , vervolgens onderzoeken waarom deze gemeenten niet deelnemen en kijken wat we daaraan kunnen doen om toch deel te laten nemen. (2) Emissiedoelen SLA en luchtvaart vergelijken en kijken of en zo ja, welke aanpassing gewenst is en haalbaar? In welke wetgeving moet dat worden aangepast? (3) Daarbij ook kijken naar de lopende acties voor compliance met Europese regelgeving (consequenties van eventuele opname van luchtvaart in het SLA in kaart brengen; onderzoek naar de bijdrage van alle bronnen (wegverkeer, luchtvaart, industrie, landbouw, huishoudens) aan de "deken" of "achtergrondconcentratie" van luchtverontreiniging en onderzoek naar de impact van de deken op de luchtkwaliteit in de Schipholregio. Onderzoeksvragen: (NB deze komen deels overeen met onderzoeken in afronding i.o.v. IenW (Adecs, NLR)): (A) Wat is de bijdrage van de deken/achtergrondconcentratie op de lokale luchtkwaliteit in de Schipholregio? (B) Welke bijdrage leveren de diverse bronnen aan die achtergrondconcentratie? (C) Welke vervolgstappen kunnen we hierna definiëren? |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 7 | Uitwerken transitiepad naar zero emissions, | Actief volgen | Vereenvoudiging contourensystematiek: sloopzone, beperkingengebied en aandachtsgebied. Uitwerken beleid voor het aandachtsgebied binnen de extra contour waarbinnen je integraal naar impact van diverse bronnen moet kijken (mengpaneel Ow) gesprekken met programma gezonde leefomgeving, RIVM en GGD's over hoe je hier invulling aan kan geven. Raakt ook aan discussie over cumulatie. | Instrument bij het maken van integrale afwegingen maken bij ruimtelijke inpassing. Toepassing mengpaneel uit Omgevingswet. | IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1.2e , 5.1.2e , 5.1.2e ), BZK ( 5.1.2e , 5.1.2e ) | Directe en actieve betrokkenheid vanuit BRS organiseren bij het uitwerken aanpak leefomgevingskwaliteit in de aandachtsgebieden. Samenhang met systeemgeluid (geluidsaspecten), maatregelen in bouwen (geluidadaptief bouwen) en ruimtelijke inrichting (bevordering leefomgevingskwaliteit). Aansluiten bij aanpak GGD en RIVM gezonde leefomgeving. Eerst overzicht gereed in Q4. |
| 8 | Voorbereiden beleid voor de aandachtsgebieden en Programma systeemgeluid | Programmateam in lead | Nieuw Geluidstelsel, bestaand programma van IenW. Landelijk traject, afspraak maken hoe BRS hier een goede plek in kan krijgen. | Sturen op een gezonde (stiller en schoner) en veilige leefomgeving, met verwaarloosbare gezondheidseffecten. Slaapverstoring is hierbij een specifiek aandachtspunt, meer rust in de nacht. | IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1.2e , 5.1.2e ) | Voor de normstelling Schiphol: BRS en expertgroepen BRS betrekken aan de voorkant van het proces (doelstellingen, tijdslijn en kaders). Met daarbij aandacht voor welke factoren het een succes maken en hoe draagvlak bij bewoners kan worden gezocht. |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 10 | Isolatieprogramma en | Afronden | Aanvullende isolatieronde (GIS4) en de Inzet van specifieke maatregelen om grondgeluid en de hinder daarvan te verminderen. | Uitvoeren isolatieprogramma en Grondgeluid en/of hinder van grondgeluid beperken. | IenW ( 5.1.2e ), | Regio ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Dit is op dit moment de Regeling Gevelisolatie 2023. Regeling is Q3/4 2023 gepubliceerd en wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat. Blijft in uitvoering. Er wordt voor toekomstige ontwikkelingen de link gelegd met het programma systeemgeluid. |
| 11 | grondgeluidhinder tegengaan | Actief volgen | Inzet van specifieke maatregelen om grondgeluid en de hinder daarvan te verminderen. | Grondgeluid en/of hinder van grondgeluid beperken. | IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Laag Frequent Geluid (LFG): RIVM is gevraagd (door I&W) om een vervolgonderzoek te starten om eerst te inventariseren of er LFG klachten zijn rond Schiphol; of er relaties zijn met bepaalde bronnen en hoe deze te identificeren zodat wellicht maatregelen kunnen worden genomen. Schiphol zelf is in het kader van het Minder Hinder Programma ook bezig met LFG en Grondgeluid. |
| 19. | Doorontwikkeling geluidadaptief bouwen | Programmateam in lead | Uitwerking volgende fase onderzoeksprogramma geluidadaptief bouwen met o.a. living labs in concrete bouwprojecten (waaronder in ieder geval 1 in Rijsenhout), actualisatie handrijking, kennisontsluiting. Toepassing zowel binnen als buiten de beperkingengebieden LI3. | Met adaptieve maatregelen bij gebiedsinrichting, bouwontwerpen en materiaalgebruik kunnen effecten van geluid gemitigeerd worden. Relatie met Programma Gezonde Leefomgeving. | Geluidapaptief Bouwen ( 5.1.2e en 5.1.2e 5.1.2e ) | IenW ( 5.1.2e 5.1.2e ), BZK ( 5.1.2e 5.1.2e ), BRS ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Uitwerken onderzoeksagenda als basis voor living labs/onderzoeksprogramma (oktober 2023). Memo maken met beleidsambities als basis onderzoeksagenda en living labs (oktober 2023). Uitwerken living lab Rijsenhout in plan van aanpak voor ontwerp, bouw en onderhoud living lab (januari 2024). Uitwerken plan organisatiestructuur en benodigde middelen voor uitvoering onderzoeksprogramma en toepassing kennis in praktijk middel een organogram (januari 2024). Inventarisaties doen voor locaties voor living labs NOVEX-regio breed met een kaart en rangschikking van locaties op basis van SWOT analyses (april 2024). Aansluiten bij het programma gezonde leefomgeving. |
| 30 & 31 | Naar een nieuwe juridische basis en balans voor Schiphol. | Actief volgen | Realisatie vermindering naar 452.500 vliegbewegingen en vaststellen van een nieuw nulpunt qua bijbehorende milieuruimte. | Het maken van afspraken binnen de NOVEX over het betrekken van de regio voor eind 2023. | IenW ( 5.1.2e ) | BZK ( 5.1.2e 5.1.2e ), BRS ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Informeren voortgang experimenteerregeling (september 23 en ntb). Informele afstemming van ontwerp-LVB (najaar 23). Formele zienswijze procedure ontwerp-LVB. (planning PM). September '23 start notificatie ihkv BA procedure en uitwerken zienswijze versie LVB. Q1 '24 zienswijzen en voorhang LVB. Q2 '24 Advisering door RvS. Q3 Publicatie en inwerkingtreding. |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 12. | Verkennen beleidsgebruik bevindingen uit het Programma Aanpak Meten en Berekenen van Vliegtuiggeluid (PAMV) | Afronden | PAMV is een aflopend kennisprogramma voor het meten en berekenen van vliegtuiggeluid. Planning is dat eind 2023 de resultaten worden opgeleverd in 3 rapporten over 1. aanvullende indicatoren voor geluidshinder, 2. toepassingsbereik voor het meten en voor het bereken van vliegtuiggeluid, 3. validatie van rekenmodellen door metingen. Deze opbrengst moet vervolgens nog geapprecieerd en beleidsmatig vertaald worden. Rijk en BRS verkennen gezamenlijk de mogelijkheden om de opgedane kennis te benutten (in aanvulling op het programma systeemgeluid - actie 8). | Metingen kunnen benut worden voor modelverbeteringen en kunnen het inzicht vergroten over de relaties tussen geluidbelasting en hinderbeleving. Citizen science wordt ingezet als monitoringsinstrument voor geluidbelasting en het signaleren van extremen, benutten kennis voor provinciale traject rondom monitoring en civil science (Hollandse Luchten). Aanvullende indicatoren kunnen benut worden bij gebiedsgerichte aanpak van geluidshinder. | IenW (5.1.2e), BRS (5.1.2e) | BZK (5.1.2e) | Delen met de regio van de opgedane kennis in PAMV. Bespreken, met de programmamanager van de beleidsmatige appreciatie van de resultaten van PAMV (adhv de3 rapporten) en de mogelijkheden deze beleidsmatig te benutten voor beleid en uitvoering. Uitlijnen relaties systeemgeluid en integrale monitoring omgevingskwaliteit en lopende citizens science projecten. Overzicht gereed Q4. |

## Ruimtelijke Ontwikkeling

| Nr. | Project / Programma | | Opgave | Doel | Primaire trekker | Overige betrokkenen | Acties, producten en deadlines (wat & wanneer) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 14. | Westeinderscheg | Actief volgen | Versterken lokale leefbaarheid via integrale structuurversterking in beperkt en belast gebied. | Kent eigen uitvoeringsprogramma. Daarbinnen uitwerking van o.a. de deelgebieden Rijsenhout en Stommeer, Kronenburg. Deze zijn hieronder als aparte projecten opgevoerd. | Provincie Noord-Holland (5.1.2e) | BZK (5.1.2e), BRS (5.1.2e) | Uitvoeringsprogramma medio 2024, bestuurlijk vast te stellen. Eerste projecten zijn reeds gesubsidieerd (peilmoment zomer 2023). |
| 15. | Rijsenhout | Actief volgen | Voor Rijsenhout wordt gewerkt aan een interbestuurlijk acceptabele oplossing om de leefbaarheid te vergroten. Integrale gebiedsuitwerking met een eindbeeld opstellen (als basis voor een vvb/uitzondering | Afgesproken is om middels een versnelling in het programma Westeinderscheg te werken aan de leefomgevingskwaliteit in Rijsenhout. Met aandacht voor verrommeld glas, maximaal 400 woningen in combi met een living lab geluidadaptief bouwen. | Gemeente Haarlemmermeer (5.1.2e) | IenW (5.1.2e), BZK (5.1.2e), Westeinderscheg (5.1.2e) | Voor Rijsenhout wordt momenteel gewerkt aan een startnotitie over gebiedsontwikkeling in Rijsenhout die bijdraagt aan het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Hier staan nu twee mijlpalen groenblauw raamwerk (uit programma Westeinderscheg, najaar 2023) en geactualiseerd gemeentelijk kader (zomer 2024). Tegelijkertijd met de gemeentelijk kader worden ook opgeleverd planologisch juridische quickscan, privaatrechtelijke quickscan grondbezit, voorkeurslocatie pilot geluidsadaptief bouwen. |
| 16. | Stommeer | Actief volgen | Voor Stommeer wordt gewerkt aan een interbestuurlijk acceptabele oplossing om de leefbaarheid te vergroten. | Gemeente werkt aan verbeteren leefomgevingskwaliteit: vergroening, verduurzaming en hertructurering. Vergroening: koppeling structuur Westeindercheg. Verduurzaming: verzoek aan Rijk tot stroomlijnen van de rijksprogramma's voor warmte- en geluidsisolatie. Herstructurering: opTim Palingalisering binnen bestaande wijk. | BZK (5.1.2e) | IenW (5.1.2e), Gemeente Aalsmeer (5.1.2e), Westeinderscheg (5.1.2e) | Uitwerken door Stuurgroep overgenomen advies 5.1.2e vd Vlist. Bestaand uit het op elkaar afstemmen van isolatiemaatregelen voor geluid en warmte. Gereed Q4 2023. Context wordt meegenomen binnen programma Westeinderscheg. |
| 17. | Kronenburg | Actief volgen | Het Rijk en de gemeente Amstelveen hebben afgesproken om in te zetten op ontwikkeling van het gebied Kronenburg, met daarbij circa 438 woningen. (zie kamerbrief) | Het realiseren van een (bestuurlijke) oplossing voor Kronenburg. | BZK (5.1.2e) | IenW (5.1.2e), Gemeente Amstelveen (5.1.2e) | Kamerbrief over ontwikkeling Kronenburg Beantwoording Kamervragen over 438 woningen in Kronenburg |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 18. | Realisatie woondeals | Actief volgen | Borgen samenhang tussen opgaven | Het integraal beanderen van de opgaven uit de woondels en de acties binnen de NOVEX Schiphol. | Regio ( 5.1.2e ) | BZK ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Zie woondeals voor programmering. |
| 20. | Actualisatie LIB en | Afronden | De LIB-contouren worden aangepast middels een actualisatie en een technische aanpassing. Daarbij Aansluiting van LIB op Omgevingswet. | De ruimtelijke beperkingen met het oog op gezondheid en veiligheid zijn niet meer in lijn met de huidige vliegoperatie op Schiphol. Actualiseren van ruimtelijk beleid door het Luchthavenindelingbesluit (LIB) te wijzigen zorgt ervoor dat activiteiten op de grond en in de lucht op elkaar aansluiten. Naast geluidscontouren worden ook EV-contouren aangepast. Er komen heldere regels voor gezondheid (mengpaneel Omgevingswet) met flexibiliteit om knelpunten met betrekking tot de leefbaarheid in de beperkingsgebieden aan te kunnen pakken. Samenhang met 6, 7 en 8. Naast geluid en luchtkwaliteit ook kijken naar EV. | IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e ), BZK ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Besluit ministerraad ontwerpwijziging LIB (eind 2023/ begin 2024); Zienswijzen en voorhang (2024); Inwerkingtreding wijziging LIB (1 januari 2025). Inventariseren opgave en opstellen plan van aanpak (2024). Uitvoering plan van aanpak (2024-2027). |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 21. | Aanpassing LIB drie zones voor ruimtelijk beleid, beleidsrijke wijziging | Actief volgen | Aansluiting van LIB op Omgevingswet. | Er komen heldere regels voor gezondheid (mengpaneel Omgevingswet) met flexibiliteit om knelpunten met betrekking tot de leefbaarheid in de beperkingsgebieden aan te kunnen pakken. Samenhang met 6, 7 en 8. Naast geluid en luchtkwaliteit ook kijken naar EV. | IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e ), BZK ( 5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e 5.1.2e ) | Inventariseren opgave en opstellen plan van aanpak (2024). Uitvoering plan van aanpak (2024-2027). |

## Samenhang van opgaven in beeld houden

| Nr. | Project / Programma | | Opgave | Doel | Primaire trekker | Overige betrokkenen | Acties, producten en deadlines (wat & wanneer) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2. | Integratieslag van de ontwikkelperspectiev en met de provinciale ruimtelijke voorstellen | Actief volgen | Het ontwikkelperspectief met besluiten en uitgangspunten vormt de bijdrage vanuit de Schipholregio aan de ruimtelijke voorstellen die door de provincies worden gemaakt. Vanuit NOVEX Schiphol wordt aan deze integratieslag een actieve bijdrage geleverd. | Integrale ruimtelijke keuzes vragen om integratie van de verschillende ontwikkelperspectieven van de NOVEX-programma's in de verschillende provincies en de PPLG's, PMIEK, et cetera in het ruimtelijk voorstel. | BRS ( 5.1.2e ) | IenW ( 5.1.2e 5.1.2e ), BZK ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Volgt programmering ruimtelijke voorstellen. |
| 3. | Borgen samenhang met andere nationale opgaven (buiten NOVEX Schipholregio). | Actief volgen | De samenhang tussen verschillende maatschappelijke opgaven wordt geborgd, ook in relatie tot de opgaven die in andere programma's zitten. Continu vinger-aan-de-pols en bespreken in stuurgroep. | Algemeen: ruimtelijk voorstellen en andere Novex programma's. Hoofdopgave 1: NMP, innovatiestrategie luchtvaart, mobiliteitsvisie. Hoofdopgave 2: woondeals. Hoofdopgave 3: PPLG PNH, PPLG PZH, PPLG PU, programma's stikstof PNH, PZH en PU. Hoofdopgave 4: verduurzaming industrie en stikstoftafel industrie. Hoofdopgave 5: MIEK, PMIEK, programma verduurzaming van Schiphol, CES, innovatiestrategie luchtvaart. Hoofdopgave 6: NMP. Hoofdopgave 7: NMP, SLA, verduuzaming industrie, verduurzaming mobiliteit, innovatiestrategie luchtvaart. Hoofdopgave 8: Omgevingswet, sectorale sporen DGMI. | Programmamanagement ( 5.1.2e , 5.1.2e 5.1.2e ) | BZK ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Afstemmingsoverleg organsieren met andere NOVEX'en en overleg provinciale puzzelaars. |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 4. | Governancestructuur Schipholregio (bestuurlijk) | Afronden | De NOVEX Schiphol maakt afspraken over de manier waarop de interbestuurlijke en interdepartementale samenwerking wordt voortgezet. | Dit is de bestuurlijke kant van de implementatie het advies Van Geel over interbestuurlijke en interdepartementale samenwerking. Er is een aparte poot voor maatschappelijke participatie via de MRS. Scherpte aanbrengen wanneer MRS in beeld komt bij uitwerking van plannen. Scherpte houden in beide pijlers, andere rollen en verantwoordelijkheden. | Programmamanagement ( 5.1.2e , 5.1.2e ), programmasecretaris (rol moet nog worden belegd) | | Uitvoeringsagenda is (schriftelijke) vaststelling van de bestuurlijke component advies Van Geel. De afspraken worden geborgd in een programmateam (maandelijks) en de stuurgroep (elk kwartaal). Escalatie is mogelijk via bestuurlijke lijn (niveau minister/gedeputeerde/wethouder). Een programmasecretaris is verantwoordelijk voor het proactief monitoren en najagen van de voortgang op de afspraken. De programmasecretaris rapporteert hierover doorlopend aan de programmaleiding op basis hiervan agendeert de programmaleiding onderwerpen en thema's die extra aandacht behoeven eens per maand aan het programmateam en per kwartaal aan de stuurgroep. De programmasecretaris werkt hierbij nauw samen met de programmaplanner POLS en de secretaris BRS om samenhang en uniformiteit te borgen. |
| 5 | Governancestructuur Schipholregio (maatschappelijk) | Afronden | De NOVEX Schiphol maakt afspraken over de wijze waarop de MRS wordt betrokken bij projecten. | IenW heeft haar governance rond Schiphol opgeknipt in drie pijlers, een interbestuurlijke pijler, de sector en een maatschappelijke pijler. De MRS is geen participatiestructuur van de regio. Het tijdig betrekken op een voor alle partijen prettige en effectieve wijze is belangrijk. Dat doet het betreffende bevoegde gezag via haar eigen structuren. | IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1.2e , 5.1.2e 5.1.2e ). | De MRS wordt na vaststelling geïnformeerd over de uitvoeringsagenda. Bij formalisering van trajecten in besluitvorming wordt door het betreffende bevoegde gezag een participatietraject uitgewerkt. |
| 12. | Opzetten financieringsconstructies ten behoeve van realisatie gezamenlijke (Rijk, regio) doelstellingen | Afronden | Een financiering opzetten voor individuele maatregelen, isolatie en uitkoop. Gebiedsgerichte financiering (verbetering leefomgevingskwaliteit in belast en beperkt gebied) koppelen aan programma Westeinderscheg. | Regio zal rechtstreekse investeringen doen via de structuurversterking Westeinderscheg, financiering vanuit Nationale Programma's. Het Rijks ondersteunt maatregelen en activiteiten met incidentele bijdragen. | IenW ( 5.1.2e ) | Regio ( 5.1.2e 5.1.2e ), BZK ( 5.1.2e ), EZK ( 5.1.2e 5.1.2e ), LNV ( 5.1.2e ) | Er zal in de bestuurlijke overleggen tussen Rijk en regio gekeken worden naar synergie tussen inzet incidentele Rijksbijdragen, inzet gelden uit Nationale Programma's en incidentele bijdragen uit regionale middelen. |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 13. | Programma luchtruimherziening | Actief volgen | Verminderen van uitstoot van schadelijke stoffen en geluidsoverlast door een herziening van de inrichting en het gebruik van het luchtruim. Daarnaast moet de militaire missie effectiviteit vergroot worden. | Er wordt niet overal de kortst mogelijke route gevlogen. Dat leidt tot meer uitstoot (CO2 en NOX) dan nodig. De beoogde indeling van het luchtruim zorgt ervoor dat vliegtuigen minder omvliegen en met minder vertragingen. Door de nieuwe indeling en andere wijze van afhandelen wordt het voorts mogelijk om dichterbij de luchthavens de geluidshinder te beperken door langer, hoger te vliegen op vaste naderingsroutes. Dit betreft het gebied tussen 15 en 60 kilometer van de banen. | IenW (5.1.2e) | BRS (5.1.2e 5.1.2e), BZK (5.1.2e 5.1.2e) | Op 10 oktober 2022 is de bestuursovereenkomst NOVEX-Schiphol door zowel de BRS als het Rijk ondertekend In deze bestuursovereenkomst is vastgelegd dat voor het programma Luchtruimherziening geldt dat "partijen afspreken om tot optimale afstemming te komen tussen aanpassingen van het luchtruim in het kader van de Luchtruimherziening en de ruimtelijke opgaven in het Schipholgebied" In overleg met het programma LRH zal dus gekomen worden tot heldere werkafspraken over de betrokkenheid van BRS partijen bij de uitwerking van het ontwerp voor het gebruik van het luchtruim. Daarnaast is helderheid over vastgestelde uitgangspunten en nog flexibele ontwerpruimte gewenst. Tot slot is een duidelijk overzicht van de landzijdige gebiedsopgaven binnen een provincie of (NOVEX-) regio nodig. |
| 22. | Opheffen reservering Parallelle Kaagbaan | Afronden | De reservering voor de Parallelle Kaagbaan wordt opgeheven | Door het opheffen van de reservering voor de Parallelle Kaagbaan ontstaat er ruimte voor gebiedsontwikkeling in Rijsenhout. | IenW (5.1.2e) | BRS (5.1.2e 5.1.2e) | Goedkeuring ministerraad (oktober). Goedkeuring Raad van State (oktober/november). Voorhang (december/januari/februari). 2e keer ministerraad (maart/april). Inwerkingtreding is niet bekend, maar hoeft niet op 1 juli 2024 te zijn. |
| 24. | Borgen samenhang tussen de verschillende projecten binnen de Novex Schipholregio. | Actief volgen | Leefomgevingskwaliteit is het overkoepelende thema. De samenhang tussen de verschillende projecten en programma's in het uitvoeringsprogramma wordt geborgd. Continu vinger-aan-de-pols en bespreken in stuurgroep. | Samenhang borgen tussen de verschillende projecten met als doel het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit en de ruimtelijke consequenties in beeld te brengen. | Programmateam (5.1.2e 5.1.2e, 5.1.2e 5.1.2e) | | Agendering door programmaleiding in programmateam van schuurpunten die naar voren komen uit de periodieke voortgangsinventarisatie en -rapportage door de programmasecretaris. Delegaties in het programmateam leggen ten behoeve van de oplossing ook de verbanden met de opgaves in de eigen organisatie. |
| 25, 27 | Realisatie Nationaal Programma Landelijk Gebied, Realisatie Provinciale programma's landelijk gebied, PPLG's integreren in het programma Westeinderscheg | Afronden | Realisatie van het Nationaal Programma Stikstof via de provinciale programma's Landelijk Gebied (PNH, PZH, PU) en Meeprogrammeren doelen PPLG, afstemming over uitvoering. Integrale (ruimtelijke) afweging via programma Westeinderscheg. | Natuurvergunning Schiphol ligt voor bij LNV. Borgen integraliteit in de Westeinderscheg. | LNV (5.1.2e) | Provincie Noord Holland (5.1.2e 5.1.2e), Provincie Zuid-Holland, Provincie Utrecht (5.1.2e) en Westeinderscheg (5.1.2e), PPLG (5.1.2e 5.1.2e) | Samenhang en synergie borgen. |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 28. | Verduurzaming industrie | Afronden | Betreft het verbreden van het nationaal programma verduurzaming industrie naar andere emissies dan alleen CO2. Onderdeel hiervan is: maatwerkaanpak grootste vervuilers waaronder Tata, generiek instrumentarium aan subsidies (RVO) en regelgeving die bedrijven laat verduurzamen, versnelde verduurzaming voor het Noordzeekanaalgebied (NZKG), Nationaal Milieuprogramma (NMP). | Betreft het verbreden naar reductie van andere emissies met oog op gezonde leefomgeving. Er is samenhang met de volgende provinciale programma's: expertiseteam Stikstof, roadmap industriële piekbelasters stikstof, OMB-pilot scherper vergunnen vanuit SLA, RMP verduurzaming mobiliteit, Green Deal Scheepvaart, Binnenvaart en Havens, inzet Port of Amsterdam op een emissievrije haven. | EZK ( 5.1.2e ) | | Binnen hoofdopgave 7 wordt een analyse gemaakt van de emissies die de meeste impact hebben op de omwonenden van Schiphol. Daaruit moet blijken welk aandeel de industrie heeft en indien significant, welke industriële partijen daar dan voor moeten worden aangepakt. Dit vergt dan, indien bestaande verduurzamingsprogramma's niet voldoen, waarschijnlijk een maatwerkaanpak. |
| 29. | Afstemming met PMIEK en Schiphol | Actief volgen | PMIEK en elektrificatiebehoefte Schiphol sluiten op elkaar aan. | Monitoren dat PMIEK en elektrificatiebehoefte Schiphol op elkaar aansluiten. | BRS ( 5.1.2e ) | EZK ( 5.1.2e ); PMIEK Provincie Noord-Holland (nntb) | Schiphol doorloopt met gemeente Haarlemmermeer planologische procedure klantaansluiting aan ZO-zijde. Indien noodzakelijk assisteren provincie en/of EZK. Schiphol onderzoekt of veranderende wetgeving omtrent gerealiseerde afname een bedreiging vormen voor de voorgenomen verduurzaming. Als dat het geval blijkt, kijkt EZK wat daaraan gedaan kan worden. |
| 33. | Faunabeheer | Afronden | Faunabeheer om vogelaanvaringen met luchtvaart te voorkomen. | Opdracht verstrekt om een nieuw faunabeheerplan op te laten stellen. Er is discussie over over bevoegheidsverdeling en financiering. IenW heeft de landsadvocaat gevraagd daar naar te kijken om juridisch advies uit te brengen hierover. | PNH ( 5.1.2e ) | IenW ( 5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e ) | Is bestuurlijk overleg over geweest voor de zomer, na reces vervolg. |

| Governance en middelen (hoe) | Monitor 08/02/24 | Toelichting |
|---|---|---|
| Werkgroep of begeleidingsgroep starten (Bzk, Ezk, lenW en BRS die deze actie oppakt. Er zijn middelen nodig (uit SPUK-procesgelden BZK) om onderzoeksbureau onderzoeksvragen en p.v.a. uit te laten werken. | | [illegible] nu gewerkt aan het formuleren van de onderzoeksopdracht. Het uitgangspunt is deze in april gereed te hebben. |
| | | gen van iemand die daar aanspreekpunt gaat worden. Hij wilde een kennismakingsgesprek, deze wordt ingepland zodra de opvolger van 5.1.2e ingewerkt is.<br><br>Dus geen voortgang. Eind aug overleg nieuwe mensen |

Prio

Geen Prio

| | | |
|---|---|---|
| Relatie MNP.<br>Relatie geluid (5.1.2e 5.1.2e)<br>Relatie luchtkwaliteit (5.1.2e) Relatie ruimtelijk kader (5.1.2e 5.1.2e)<br>Relatie GO-methode van RIVM. | | |
| De IenW werkgroep betrekt via genoemde NOVEX trekkers de BRS en expertgroepen BRS. Een tijdslijn wordt t.z.t. opgesteld en vormt de basis voor verdere afspraken. | Heb ik niet samengevoegd want andere thematiek/classificatie | |

| | | |
|---|---|---|
| Rijk en regio maken afspraken over isolatieprogramma's. | | |
| Opdracht aan RIVM (door IenW). Medio september 2023 offerte bespreking met RIVM. Start onderzoek medio november. Gereed eind 2024. | | Medio juni 2024 voorlopige 1e inzichten die worden gepresenteerd. |
| Governance verloopt via een ambtelijke werkgroep tussen IenW, BZK en de regio. Circa 1x per kwartaal wordt een stuurgroep georganiseerd. | | aanpak voor programmastructuur aanjagen, onderscheid overheidsfinanciering en ontwikkelaarsfinanciering. Bespreken in PT. |
| Via de ambtelijke BRS werkgroep en BRS-bestuurlijk. Formele zienswijzeprocedure. Via de ambtelijke BRS-werkgroep en BRS-bestuurlijk. | | procedure is op 24 mei een aanvullende raadpleging met stakeholders gestart. |

| | | |
|---|---|---|
| | | aansturen op een sessie waarin specifiek wordt ingegaan op de beleidsmatige waarderin g. |
| | | |
| **Governance en middelen (hoe)** | **Monitor 08/02/24** | **Toelichtin g** |
| Regie bij Provincie Noord-Holland. Begeleiding bij BZK, BRS. Uitvoering bij 5 gemeenten. | | opgelopen. Het BO is uitgesteld tot na de zomer. Stuurgroep schriftelijke ronde |
| Projectgroep onder leiding van de gemeente Haarlemmermeer, interbestuurlijke samenwerking met PNH, IenW en BZK | | trajecten om tot realisatie van de woningen te komen. Hierover vindt overleg met het Rijk plaats. |
| Middels een werkgroep bestaande uit PNH, BZK, gemeente Aalsmeer en IenW. | | mateam. Hierna gaan we zoeken naar de dekking van de kosten. |
| Alles middels gezamenlijk overleg tussen gemeente Amstelveen, PNH, BZK, IenW en ILT. | | Tweede Kamer met een verdere update over het proces. |

| | | |
|---|---|---|
| Binnen de woondeals is het volgende afgesproken over de governance: 2 keer per jaar een BO Woondeal per woondealregio. Aanvullend worden regionale versnellingstafels opgezet waar concrete projecten en knelpunten besproken worden. Vanuit het Rijk zorgt BZK directie Woningbouw voor de verbinding met de NOVEX Schiphol waar nodig. Via de Provincie Noord-Holland wordt deze verbinding geborgd tussen de NOVEX en de woondealregio's. | | Er zijn gesprekken met BZK over realisatie en randvoorwaarden. |
| Rijk regio werkgroep herziening ruimtelijk beleid Schiphol LIB | | Het LIB traject ligt momenteel redelijk stil dus heb geen updates bij de eerdere teksten. Hoe we verder gaan met het LIB is aan het volgende kabinet. |

| | | |
|---|---|---|
| Rijk en regio werkgroep voor herziening ruimtelijke beleid. | | |

| Governance en middelen (hoe) | Monitor 08/02/24 | Toelichting |
|---|---|---|
| 4x per jaar contact over de stand van zaken met programmamanagers ruimtelijke voorstellen PNH, PZH, U en Flevoland. | | e voorstelle n. Namens het program mateam waren [redacted] en [redacted] daar ook bij. De afspraak is om 4x per jaar een regulier afstemmi ngsoverle g te prikken en elkaar |
| Bijeenkomst 1x per kwartaal. | | |

| | | |
|---|---|---|
| Programmateam (maandelijks) en stuurgroep (elk kwartaal). | | |
| In de communicatiewerkgroep wordt afgestemd dat de drie kolommen uit het advies van Van Geel (MRS, sector, interbestuurlijk), waar nodig, tijdig op de hoogte worden gebracht. | | gegeven op de uitvoeringsagenda. Binnenkort vindt er een afspraak plaats met de BRS over de werkgroepen Hinderbeperkende maatregelen en experiment/monitoring. |
| Gelden uit Nationale Programma's en incidentele bijdragen. Ook wordt gekeken naar andere financieringsbronnen zoals SLS en Omgevingsfonds Schiphol. | | pakt dit verder alleen op. Advies is dus afvoeren. SLS wordt deze week opgericht |

| | | |
|---|---|---|
| Het programma LRH wordt uitgevoerd binnen een zelfstandige programmadirectie met 5 programmapartners (IenW, DEF, LVNL, CLSK, MUAC). Landelijk traject, afstemming in Schipholregio loopt via BRS. Provincies zijn op het landelijk traject aangehaakt (voor de gebieden buiten Schipholregio). | | te komen. De conclusies zullen uiteindelijk landen in een bestuurlijke notitie "gebiedsadviezen en interbestuurlijke samenwerking" die gezamenlijk door het Rijk en de provincies zal worden vastgesteld. |
| Bij al deze acties moet IenW een nota en documenten aanleveren voordat het behandeld kan worden. Alle concepten van nota's en documenten worden gedeeld met de NOVEX-partners voor input. | | gaat er komen en er zijn nu enkel nog formele processen gaande. Advies is dus afvoeren. |
| In het programmateam (maandelijks). | | |
| LNV onderhoudt maandelijks contact met Nationaal Programma Stikstof om samenhang te borgen. LNV en Programma Westeinderscheg hebben maandelijks overleg om samenhang en synergie te bevorderen. | | n wat er de komende tijd uitgevoerd gaat worden. Meer kan ik er helaas niet van maken! |

| | | |
|---|---|---|
| Goede verbinding werkgroep 7; nader uitgesplitste analyse van emissies door RIVM of andere partij; middelen afhankelijk van te treffen maatregelen, mogelijk te dekken vanuit bestaand RVO- instrumentarium; contact met provincie, OD en gemeente van betreffende bedrijven. | | op te pakken, mocht die informatie wel beschikbaar komen.prio om afspraken over te maken |
| Goed contact Schiphol en eventueel netbeheerders. Taskforce provincie Noord-Holland kan een rol spelen. | | uitnodigen. 1.2e verwacht ergens maart/april die bijeenkomst. |
| Op basis van het advies van de landsadvocaat vindt een vervolg op het bestuurlijk overleg plaats. | | De verlenging van het convenant loopt volgens planning. |

**Minder hinder**

**Het Aldersakkoord**

Groei in combinatie met structurele vermindering van hinder
Aan het Aldersakkoord ligt de opvatting ten grondslag dat groei op Schiphol gepaard kan gaan met structurele vermindering van hinder. Het doel is dat er een situatie ontstaat waarbij groei van het vliegverkeer zich rechtstreeks vertaalt in een continue vermindering van het aantal gehinderden in de omgeving van de luchthaven.

- *In 2020 reductie van tenminste 5% ernstig gehinderden*
  Het akkoord omvat een *indicatief* pakket van hinderbeperkende maatregelen. Uitvoering van het pakket moet leiden tot een reductie van tenminste 5% ernstig gehinderden in de 48dB(Lden) ten opzichte van de grens voor gelijkwaardigheid. Als niet aan deze doelstelling wordt voldaan en er is geen sprake van overmacht zullen de sectorpartijen zelf de groei doelstelling ter discussie stellen.

Situatie 2021
De doelstelling van een reductie van tenminste 5% ernstig gehinderden is met een % van PM ruimschoots gerealiseerd. Dit is grotendeels toe te schrijven aan de vlootvernieuwing die in de afgelopen periode heeft plaatsgevonden. Destijds was de inschatting dat het totaalpakket van maatregelen nodig zou zijn om de doelstelling te kunnen realiseren. Dat heeft in werkelijkheid heel anders uitgepakt.
Hoe kijken we in deze context aan tegen het feit dat een deel van het indicatieve pakket van maatregelen niet is ingevoerd? Deze discussie spitst zich toe op de zuidoosthoek, omdat geen van de voor deze regio voorgestelde maatregelen uitvoerbaar is gebleken. Momenteel is er nog één maatregel voor deze regio in onderzoek.

In de Bijlage de lijst met het indicatieve pakket van maatregelen, zoals destijds bij het Convenant Hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn is opgenomen. Ook toegevoegd het overzicht van alle hinderbeperkende maatregelen die sinds 2007 aan de orde zijn geweest, opgesteld door het secretariaat ORS ten behoeve van de bespreking van het uitvoeringsplan Hinderreductie van Schiphol/LVNL in het Regioforum van juni 2020

Voortschrijdend inzicht
Alom wordt onderschreven dat de berekende hinder niet aansluit bij de hinder zoals die in de omgeving van Schiphol wordt beleefd. Piekniveau's en frequentie (of: onvoldoende rustmomenten) zijn ook belangrijke indicatoren voor ervaren hinder.
In de Luchtvaartnota neemt het Rijk daarom het voornemen op om geluidsbeleid te ontwikkelen dat beter aansluit bij de ervaren hinder en waarmee de sturingsmogelijkheden op hinder verbeteren. De Programmatische Aanpak Meten van Vliegtuiggeluid moet hieraan bijdragen. En ook zegt het Rijk hierbij het advies te betrekken van de WHO over de 45 Lden contour als grens voor het gebied waarbinnen vliegtuiggeluid significante effecten voor de volksgezondheid kan hebben.

Toch blijft het Rijk vasthouden aan de gedachte dat groei en vermindering van hinder samen kunnen gaan. Het Rijk introduceert de gedachte van het zogenaamde groeiverdienmodel, waarbij de luchtvaart kan groeien als er aantoonbare reductie van hinder plaatsvind. Welke methode het Rijk wil gebruiken om vast te stellen of sprake is van hinderreductie is nog onduidelijk. In de Luchtvaartnota wordt daar niet nader op ingegaan, maar wordt wel aangegeven dat vliegtuigen jaarlijks 1% stiller worden. In de Schipholbrief van 1 juli 2019 en in het ontwerp-LVB lijkt het Rijk vast te houden aan de huidige methodiek van de berekening van het aantal ernstig gehinderden (per saldo, binnen de 48 Lden contour). Ook de sector houdt hier aan vast.

Binnen de ORS is een vaste set criteria afgesproken om hinderbeperkende voorstellen te beoordelen. Ook hierin ligt de focus op het per saldo effect op het berekende aantal ernstig gehinderden. De beoordelingscriteria op een rij:

- Een per saldo positief effect op de gelijkwaardigheidscriteria op basis van woningbestand 2005;
- Effect binnen de 48Lden-contour op basis van de actuele woningbouwsituatie;
- De mate van hinderverplaatsing;
- De effecten op het netwerk;
- De effecten op de complexiteit van de operatie.

Sinds dit jaar zijn aan deze set criteria nieuw toegevoegd:

- Nieuw/uniek voorstel ten opzichte van eerder ingediende voorstellen;
- Nieuw/uniek voorstel ten opzichte het Minder Hinder pakket van Schiphol en LVNL

Veranderende context

De Omgevingswet vraagt een andere, integralere manier van kijken, waarbij gezondheid expliciet aandacht krijgt. Luchtvaart moet mee in deze samenhangende benadering. Dat luchtvaart geen status aparte kan hebben, zoals tot nu toe het geval is geweest, is inmiddels door verschillende toonaangevende instanties aangegeven (RLI, commissie MER, Cohen, Van Geel) en wordt ook door het Rijk zelf in de Luchtvaartnota onderschreven. Daarmee is er aandacht voor het gebrek aan wederkerigheid in de huidige regelgeving over luchtvaart.

Gezondheid is inmiddels een dominant thema. Het gaat niet alleen meer over de vraag of aan milieunormen. De insteek is veel breder, namelijk dat de leefomgeving waarin mensen wonen, werken en recreëren invloed heeft op hun gezondheid. RIVM zegt daarover: "Een gezonde leefomgeving is een leefomgeving die als prettig wordt ervaren, die uitnodigt tot gezond gedrag en waar de druk op de gezondheid zo laag mogelijk is."

Medische milieukunde (MMK) gaat over de invloed van de leefomgeving op de gezondheid van mensen.

BESCHERMEN
Belangrijke milieufactoren die invloed hebben op de gezondheid zijn luchtverontreiniging, geluidhinder en een ongezond binnenmilieu in huis.
BEVORDEREN
Het gaat hierbij ook om gezondheidseffecten als hinder en ongerustheid over milieufactoren. De leefomgeving kan ook helpen de gezondheid te bevorderen. Denk

bijvoorbeeld aan de aanwezigheid van groen in de woonomgeving en goede fiets- en wandelroutes waardoor mensen meer gaan bewegen.

Uitgangspunten en inzichten van de BRS

Voortschrijdend inzicht is dat geluidbelasting en hinder twee verschillende onderwerpen zijn die tot nog toe te veel door elkaar heen lopen. Hinder is een samenspel van factoren, daarom is hinder niet geschikt als maat voor sturing op luchtvaart. Dat laat onverlet dat hinderreductie een belangrijke factor is in relatie tot een kwalitatieve leefomgeving maar dat kan niet opgehangen worden aan één factor (luchtvaartgeluid).

Als BRS pleiten wij er voor om deze twee uit elkaar te trekken en voor luchtvaart eerst de basis goed op orde te hebben: de bescherming tegen geluidbelasting vanwege luchtvaart. Net als bij andere geluidsbronnen betekent dat een uitspraak over standaard- en grenswaarden, die wederkerig dienen te worden toegepast (bij wijzigingen in de omgeving en bij wijzigingen aan de bron). Dit vraagt om een fundamentele stelselwijziging van luchtvaartgeluid. Dit past ook in de context van de Omgevingswet. Luchtvaart wordt daar ook in ondergebracht (zie LVN).

De fundamentele kritiek van de BRS op het huidige wettelijke stelsel voor luchtvaart is dat het de omgeving NIET beschermt:

- De gelijkwaardigheidscriteria beschermen de bestaande omgeving niet. De toets aan de gelijkwaardigheid is per saldo; lokaal mag de situatie verslechteren zolang per saldo aan de gelijkwaardigheid wordt voldaan; dit is niet conform hetgeen in het fysiek domein gangbaar is, namelijk dat er een standaardwaarde en grenswaarde is voor het geluid op de gevel van een specifieke woning.
- De ruimtelijke contouren zijn niet sturend voor de sector en beschermen de bestaande omgeving niet.
- Er is geen basisbeschermingsniveau waar de burger rechten aan kan ontlenen.

*Bouwstenen voor een nieuw stelsel:*

- een heldere, wederkerige norm op gevelniveau voor de geluidbelasting vanwege vliegverkeer die maximaal aanvaardbaar wordt geacht. Deze norm is sturend voor de sector (bij wijzigingen aan de bron/in het operationele concept) en voor de decentrale overheden (bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen);
- Er dient aandacht te komen voor het gegeven dat de rekenmodellen de invloed van de bebouwde omgeving niet meenemen. Er is dringend behoefte aan rekenmodellen die dat wel kunnen, zodat de geluidbelasting op gevelniveau kan worden uitgerekend en beoordeeld.
- de footprint in contouren op de grond behorende bij LVB1 is de nieuwe nul-situatie. Het LIB dient hierop te worden aangepast. De 48 Lden (of de 45 lden contour) kan worden opgenomen als buitengrens van een aandachtsgebied luchtvaartgeluid. De 20 ke contour (de huidige begrenzing van LIB 5) kan daarmee komen te vervallen. Deze heeft geen enkele relatie meer met een geluid- of veiligheidscontour en schiet als

sturingsinstrument dus zijn doel voorbij. Ten opzichte van deze nul-situatie dient er sprake te zijn van krimpende contouren. En de contouren dienen tevens sturend te zijn voor de sector.

- Met duidelijke normstelling worden excessen voorkomen, gesaneerd dan wel gecompenseerd. Sanering, isolatie en compensatie bij overschrijding van de norm is een wettelijke taak van het Rijk als bevoegd gezag voor Schiphol.

Naast een stelselherziening met aandacht voor geluidbelasting vragen wij ook aandacht voor een vitale en gezonde leefomgeving met het oog op hinderreductie:

- Vanuit de sector wordt er actief gezocht naar aanpassingen in de operatie om tot minder hinder te komen. Met dit Uitvoeringsplan Hinderreductie is daarmee een goede start gemaakt. Er dient aandacht te komen voor het afwegingskader en monitoring; de huidige rekenmethodiek voor het bepalen van het aantal ernstig gehinderden volstaat daarvoor niet. Er moet veel meer gekeken worden naar de feitelijke situatie ter plaatse.
- Aanvullend op wettelijke sanering, isolatie en compensatie kan het Omgevingsfonds een belangrijp instrument zijn om in te zetten in het kader van hinderreductie, mits voor een samenhangende, gebiedsgerichte aanpak wordt gekozen.
- Nu zijn de regels beperkend voor het behoud van vitaliteit in het gebied, wij vragen meer ruimte voor maatwerk om passende functies te kunnen toevoegen.

<u>Wat vraagt dit van de BRS</u>

De stellingname van de BRS betekent ook wat voor de manier waarop wij onze eigen afwegingen in het fysieke domein maken:

- in de wijde omgeving van Schiphol vliegtuiggeluid betrekken bij de afweging over nieuwe (woningbouw-)ontwikkelingen;
- én hebben daarbij aandacht voor cumulatie met andere geluidbronnen
- Vanuit de eigen verantwoordelijkheid inzetten op een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving waarin de druk op de gezondheid beperkt is.

<u>Het uitgangspunt van minder hinder voor iedereen</u>

Gegeven voortschrijdend inzicht en veranderende context, hoe geven we invulling aan het uitgangspunt uit de inzet van de BRS van minder hinder voor iedereen?
Het helpt ons zelf scherp onderscheid te maken tussen geluidbelasting en hinder als twee wezenlijk verschillende thema's.

Bij geluidbelasting gaat het over bescherming: waar mag een burger/woning maximaal aan worden blootgesteld?

- Het huidige wettelijke stelsel voor luchtvaart biedt geen bescherming voor de individuele inwoners.
  Conform onze zienswijzen hard duwen om parallel aan LVB1 vaart te maken met het aanpassen van het wettelijk stelsel voor luchtvaart in lijn met de Omgevingswetsystematiek:
  - Laat de per saldo benadering los;

- Stel standaardwaarde en grenswaarden vast voor luchtvaartgeluid (maximale geluidbelasting op de gevel);
- Wederkerigheid in het stelsel;
- Stuur op reductie van geluidbelasting (minder geluid)

- Hinder en gezondheid
  - Aanvullend op geluidbeleid hinderbeleid, via hinderbeperkende maatregelen bij de bron en via Omgevingsfonds investeren in een kwalitatieve leefomgeving (minder hinder)

**IenW reactie op BRS suggesties n.a.v. de presentatie van de NRD & HHP op 9 juli 2024**

- ***Contouren in MER-studies:*** *Bij eerdere MER-studies blijken de contouren niet overeen te komen met de operationele contouren die bij de toepassing van regels worden gehanteerd. Dit zou beter op elkaar afgestemd moeten worden. Het is van belang om duidelijk te maken wat in de gebruikte contouren van de MER is inbegrepen en wat niet. Ook graag aanwijzingen over waar de gebruikte contouren afwijken van de operationele contouren, met samenhang met punt 3. Dit is tevens relevant voor de ruimtelijke ordening op de grond.*

In het MER wordt gestreefd om de prognose zo goed mogelijk aan te laten sluiten bij de realisatie. Waar onzekerheid bestaat, wordt een en ander in een gevoeligheidsanalyse onderzocht. Voor zover sprake is van bijzondere situaties, die zich bijvoorbeeld voor kunnen doen bij een experiment met hinderbeperkende maatregelen, een bijzonder voorval of groot baanonderhoud, dan staat het te wijzigen LVB deze bijzondere situaties niet op voorhand toe. Deze worden op zichzelf beoordeeld en toestemmingverlening daarvoor vindt plaats op de reguliere wijze (bijvoorbeeld met alternatieve grenswaarden voor groot baanonderhoud of een experimenteerregeling op grond van artikel 8.23a Wet luchtvaart).

- ***Evaluatie werkelijke gebruik van de luchthaven****: In paragraaf 2.1 (Artikel 17 Wet luchtvaart) wordt gesproken over een evaluatie van het werkelijke gebruik van de luchthaven ten opzichte van de gebruiksprognose. Door wie wordt deze evaluatie uitgevoerd en wat wordt hierin meegenomen? Ons voorstel is om dit door het ministerie van I&W als bevoegd gezag te laten doen, in samenwerking met ILT als handhavingsorgaan.*

Staande praktijk is dat Schiphol een gebruiksprognose opstelt, waarop IenW een contra-expertise uitvoert. Het werkelijk gebruik van de luchthaven gedurende een gebruiksjaar (de realisatie in vergelijking tot de prognose), wordt door Schiphol na afloop van het gebruiksjaar geëvalueerd en gepubliceerd.[1] In de link (voetnoot 1) treft u de prognoses en evaluaties. Voor wat betreft de rol van de ILT wordt opgemerkt dat de evaluatie van een gebruiksprognose uitsluitend dient als informatievoorziening en niet wordt gebruikt voor de
handhaving van normen en regels. Sinds 1 juli 2023 geeft de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) een advies over de gebruiksprognose op grond van artikel 2, derde lid, van de Regeling transitie ORS-MRS. Voor informatie over handhaving wordt verwezen naar de handhavingsrapportages van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).[2]

Door IenW wordt daarnaast, samen met de MRS een evaluatie van NNHS (de praktijk van anticiperend handhaven) uitgevoerd, waar ook de ILT bij betrokken wordt. Betrokkenheid van de BRS bij de begeleiding van deze evaluatie is desgewenst een mogelijkheid.

[1] Schiphol | Gebruiksprognose verwacht baangebruik
[2] Handhaving geluidsbelasting omgeving Schiphol | Schiphol | Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) (ilent.nl)

- ***Afstemming NRD en Omgevingswet****: Zorg ervoor dat de NRD goed afgestemd is met de Omgevingswet.*

De eisen aan NRD en MER zijn in de omgevingswet verankerd en daaraan wordt uiteraard voldaan.

- ***Gebruik blootstelling-responsrelaties (BR)****: Aangezien de blootstelling-responsrelaties- relaties zijn geüpdatet vanwege de veranderde situatie in de afgelopen 20 jaar, lijkt het logisch om deze geactualiseerde relaties (2020) te gebruiken om EGH en ESV te bepalen, in plaats van die van 2002.*

Het aantal ernstig gehinderden personen wordt afgeleid door gebruik te maken van de blootstelling-respons relaties die zijn afgeleid in de Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol (GES) 2002, de voor Doc29 gecorrigeerde BR-relatie o.b.v. gezondheidskundige Evaluatie Schiphol in 2002. De BR-2020 is niet representatief voor de situatie waarin de luchtvaart hersteld is van COVID-19. In het MER zal wel inzichtelijk gemaakt worden wat de effecten zijn op de aantallen ernstig gehinderden (EGH) en ernstig slaapverstoorden (ESV) als van de BR-2020 relaties wordt uitgegaan. Een actuele BR-relatie is niet voorhanden en volgt pas in 2026. Daarom wordt voor deze werkwijze gekozen, waarbij met een gevoeligheidsanalyse van GES (2002) gebruik gemaakt wordt van de meest actuele inzichten.

**HANDHAAFPUNTEN**

In algemene zin wordt door IenW opgemerkt dat het zinvol kan zijn om over de locatie van handhavingspunten en de bepaling van grenswaarden in de handhavingspunten een aparte informatiesessie te organiseren met BRS om daarover nader in gesprek te gaan. Als BRS dat nuttig en zinvol vindt, is IenW daar gaarne toe bereid. In de eerste helft van september zou dit goed mogelijk zijn.

- ***Validatie van het model****: Het plaatsen van meer handhaafpunten is een positieve ontwikkeling. Wij verzoeken aandacht voor de validatie van het model om de betrouwbaarheid te waarborgen, noodzakelijk om tegemoet te komen aan de rechtsuitspraak en het vertrouwen van omwonenden te herstellen. Het Doc29 model is niet gevalideerd voor waarden lager dan de 50 Lden-contour. Dit roept de vraag op hoe betrouwbaar grenswaarden in deze handhaafpunten zijn.*

Zie voor de locatie van handhavingspunten de toelichting op de laatste vraag en de presentatie die met BRS is gedeeld.
De wijze van bepaling van grenswaarden, de betrouwbaarheid ervan en de validatie van die grenswaarden wordt thans onderzocht. Zodra daarover meer duidelijkheid kan worden gegeven, is IenW gaarne bereid de BRS daarover nader te informeren.

- ***Normen en locaties handhaafpunten****: De norm (cap) van de handhaafpunten is minstens zo belangrijk als de locatie. De norm moet laag genoeg zijn om aan de uitspraak van de rechter en het huidige LVB te voldoen.*

Zie het antwoord hiervoor. Benadrukt wordt dat het maximumaantal vliegtuigbewegingen de omvang van de luchthaven bepaalt. Van de locatie van handhavingspunten gaat geen sturende werking uit. Evenmin van de hoogte van de grenswaarden in handhavingspunten, omdat die hoogte het toegestane maximumaantal vliegtuigbewegingen volgens de beoogde verkeersafhandeling faciliteert. Omdat niet meer wordt gedoogd, wordt praktisch en effectief op die grenswaarden gehandhaafd zodra de grenswaarden van kracht zijn.

- ***Grenswaarden en cumulatie****: Kijk goed naar het bepalen van grenswaarden en cumulatie in het kader van de RBV-uitspraak, met name in het kader van rustmomenten. Voor*
  *inwoners wordt het als minder hinderlijk ervaren als je bijvoorbeeld 1 uur lang veel vliegtuigen over krijgt, maar de rest van de tijd rust hebt, vergeleken met 8 uur lang minder vliegtuigen per uur zonder rustperiode.*

Het is van belang geluidhinder te onderscheiden van geluidbelasting. Zaken als cumulatie en hinderbeleving zijn gerelateerd aan geluidhinder en niet aan geluidbelasting. Hinderreducerende maatregelen moeten de doelstellingen voor hinderreductie realiseren, binnen de maximaal toegestane geluidbelasting zoals die in de grenswaarden op de handhavingspunten wordt bepaald.

- ***Toevoeging van de 45 Lden****: De rechter heeft bepaald dat een groter gebied beschermd moet worden, wat de toevoeging van de 45 Lden contour verklaart. Echter, door dit zonder differentiatie te doen, wordt de bescherming van de 48 Lden contour relatief*
  *verminderd.*

De rechter heeft bepaald dat ook ernstig gehinderden buiten de thans vigerende 48 Lden contour moeten worden beschermd. Om daaraan uitvoering te geven is ervoor gekozen de contour uit te breiden tot 45 Lden. Om een betere (rechts)bescherming te bieden aan mensen die verder af van Schiphol wonen, worden extra handhavingspunten voor geluid toegevoegd tot de 45 dB(A) Lden-contour, dus ook buiten de thans gehanteerde 48 dB(A) Lden-contour. Daardoor kunnen meer mensen een beroep doen op de grenswaarden van deze handhavingspunten als deze worden overschreden.
Er is geen sprake van een relatief verminderd beschermingsniveau omdat niet alleen het gebied wordt uitgebreid maar ook het aantal handhavingspunten, waarmee juist wordt voorkomen dat verminderde bescherming optreedt. Er is geen sprake van het vervallen van contouren. Nog steeds worden de verschillende contouren inzichtelijk gemaakt in het MER, waarmee ook de differentiatie inzichtelijk wordt gemaakt.

- ***Raster van handhaafpunten****: Plaats een raster van handhaafpunten op de contour, ook buiten de woonkernen, om rechtsbescherming te bieden aan inwoners verder weg van een handhaafpunt.*

Zie antwoord op laatste vraag. Daartoe bestaat geen noodzaak en evenmin heeft dit voor het beschermingsniveau een toegevoegde waarde.

- ***Strook raster met handhaafpunten****: De BRS stelt voor om een raster met handhaafpunten op de contour breder op te zetten, inclusief buitengebieden.*

Zie antwoord op laatste vraag. Daartoe bestaat geen noodzaak en evenmin heeft dit voor het beschermingsniveau een toegevoegde waarde.

- ***Handhaafpunten in Natura2000-gebieden****: Plaats ook handhaafpunten in stilte- en Natura2000-gebieden. Een raster van handhaafpunten in deze gebieden zou een oplossing kunnen zijn.*

De visuele en geluidsverstoring in Natura 2000-gebieden wordt in het MER onderzocht. Daardoor is er geen noodzaak om een handhavingspunt met grenswaarden voor de maximaal toegestane geluidsbelasting in Natura 2000-gebieden op te nemen. Verstoring door geluid enerzijds en geluidbelasting van woningen en omwonenden anderzijds zijn immers afzonderlijke zaken.

- ***Handhaafpunten in gebieden zonder woonkernen****: Er is een groot gebied vanaf de Zwanenburgbaan naar het zuiden zonder handhaafpunten omdat er geen woonkernen zijn. Ons voorstel is hier een raster van handhaafpunten in te stellen om bewoners, zoals die in woonboerderijen, rechtsbescherming te bieden.*

Zie antwoord op de laatste vraag en de presentatie aan BRS over de locatie van handhavingspunten. Een combinatie van raster en woonkernbenadering is geen uitvoerbare methode voor de locatie van handhavingspunten en voegt bovendien niets toe. Omdat grenswaarden voor geluidbelasting zowel woningen als omwonenden moeten beschermen is er geen noodzaak het aantal handhavingspunten in onbewoonde gebieden uit te breiden.

- ***Handhaafpunten in lintdorpen:*** *De BRS stelt voor om meerdere handhaafpunten te plaatsen in lintdorpen, gezien het uitwaaieren van vliegtuigen.*

Zie antwoord op de laatste vraag en de presentatie aan BRS over de locatie van handhavingspunten. Met de gehanteerde methode plus de aanvullende verfijningscriteria kan ook voor lintbebouwing een toereikende oplossing worden geboden.

- ***Handhaafpunten in verschillende woonkernen****: In gebieden met meerdere woonkernen in hetzelfde postcodegebied stelt de BRS voor om in elke woonkern een handhaafpunt te plaatsen. Voorbeelden:*
    - *Gemeente Nieuwkoop: Ter Aar is opgenomen, maar Korteraar, Papenveer en Langeraar missen.*
    - *Gemeente Nieuwkoop: Zevenhoven is opgenomen, maar Noordeinde mist.*

Zie antwoord op de laatste vraag en de presentatie aan BRS over de locatie van handhavingspunten. Daarmee kunnen ook voor meerdere woonkernen in eenzelfde postcodegebied of voor meerdere postcodegebieden van een woonkern oplossingen worden geboden.

- **Handhaafpunten in Alkmaar en Bergen**: De BRS stelt voor om handhaafpunten te plaatsen in gemeenten buiten de 48 dB contour, zoals Alkmaar en Bergen, gezien de overlastmeldingen en de recente toename in nachtelijke vluchten.

De handhavingspunten worden volgens de woonkernvariant binnen de 45 Lden contour geplaatst.

- **Combinatie handhaafpunten**: De BRS stelt voor om een combinatie van handhaafpunten op de 58 Lden-contour en woonkernen binnen de 45 Lden-contour te implementeren. De punten op de contour fungeren dan als geluidproductieplafonds, terwijl de punten in de omgeving de "individuele bescherming" bewaken.

De omvang van de geluidemissie (door de BRS benoemd als het geluidproductieplafond) wordt begrensd door de grenswaarden in de handhavingspunten, de maximale hoeveelheid geluid (MHG) en het aantal vliegtuigbewegingen. Extra handhavingspunten op de 58 dB(A) contour hebben geen relevante toegevoegde waarde voor het reguleren van de omvang van die geluidemissie.

- **Recreatieparken in Nieuwkoop**: In de gemeente Nieuwkoop zijn zeven recreatieparken waar permanent gewoond wordt. De BRS verzoekt om hier ook handhaafpunten te plaatsen, aangezien de voorbereidingen voor legalisatie van wonen op deze parken bezig zijn.

Als permanent wordt gewoond in recreatieparken is er geen sprake meer van een recreatiegebied maar van een al dan niet gedoogde woonbestemming. In de methodiek voor het identificeren van woonkernen, is gebruik gemaakt van het BAG adresbestand per woonplaats. Anticiperen op eventuele legalisatie van permanent wonen in recreatiegebieden is alleen mogelijk als het BAG daarop is aangepast, zodat die recreatiegebied nu reeds als woonkernen kunnen worden aangemerkt. Zo lang dat niet het geval is kan dit verzoek niet worden gehonoreerd.

- **Vertrouwen en transparantie:** Voor transparantie en navolgbaarheid is het belangrijk dat er geen bestaande handhaafpunten worden verwijderd. Voeg alleen nieuwe punten toe om de situatie beter te kunnen volgen.

Het voornemen zoals gepresenteerd aan de BRS, is om indachtig het RBV-vonnis de locaties voor handhavingspunten te bepalen meer recht doen aan de (rechts)bescherming van omwonenden. Daartoe zijn meerdere varianten overwogen:

- Plaatsing van handhavingspunten op geluidscontouren
- Plaatsing van handhavingspunten op een raster
- Plaatsing van handhavingspunten op basis van woonplaatsen

De woonplaatsenvariant heeft de voorkeur en leidt tot een stelsel met een duidelijke koppeling bestaat tussen woonlocaties en handhavingspunten. De gemiddelde afstand tussen omwonenden en het dichtstbijzijnde handhavingspunt is aanzienlijk kleiner dan

wanneer uitgegaan wordt van een contourenbenadering, zonder dat dit een zeer groot aantal handhavingspunten oplevert, wat bij de rasterbenadering wel het geval is.

Er zijn binnen de voorkeursvariant drie opties onderzocht om een locatie toe te kennen aan het handhavingspunt binnen de woonplaats.

1. Het adrespunt (woonlocatie) met de hoogste geluidbelasting, om zeker te stellen dat de geluidbelasting in de gehele woonplaats niet hoger is dan de geluidbelasting in het gekozen handhavingspunt;
2. De rand van de woonbebouwing, geplaatst op de rand van woonbebouwing op de locatie met de hoogste geluidbelasting, waarbij verspreide, individuele of kleinschalige woonlocaties in het buitengebied niet worden toegekend aan de woonkern;
3. Het zwaartepunt van woonlocaties binnen de woonplaats.

Iedere woonplaats die (geheel of gedeeltelijk) binnen de 45dB Lden-contour ligt krijgt een handhavingspunt. In woonplaatsen met meer dan 10.000 woningen waar een spreiding in geluidbelasting van meer dan 10dB plaatsvindt, worden aanvullende handhavingspunten geplaatst:

- Op de zwaartepunten van postcodegebieden, en/of
- indien het aantal woningen binnen het postcodegebied meer dan 1.000 is.

Tot slot wordt gecontroleerd of de ligging van de handhavingspunten logisch is ten opzichte van woonlocaties en de vertrek- en aanvliegroutes van en naar Schiphol. In bijzondere gevallen kan een extra handhavingspunt noodzakelijk zijn.

Het voorstel om geen bestaande handhavingspunten te schrappen en alleen nieuwe handhavingspunten toe te voegen aan bestaande handhavingspunten, leidt tot een methodische willekeur door twee stelsels te combineren. De woonkernenbenadering en de verfijningscriteria maken in beginsel een toereikend aantal handhavingspunten op geschikte locaties mogelijk. Op basis van de gedane suggestie worden de bestaande voorlopig handhavingspunten ‘achter de hand’ gehouden. Eerst wordt nagegaan in hoeverre – in het licht van de methodiek en de verfijningscriteria – instandhouding van een of meer bestaande handhavingspunten in de woonkernenbenadering een toegevoegde waarde heeft. Dat dat zal per afzonderlijk handhavingspunt moeten worden bepaald. In generieke zin is echter niet goed uitlegbaar wat de toegevoegde waarde is van een combinatie van bestaande en nieuw toegevoegde handhavingspunten.

**Informatiebrief gemeenteraden NOVEX Schipholregio**

*Samenwerken aan een gezonde leefomgeving in de Schipholregio*

Een goede internationale bereikbaarheid is belangrijk voor onze welvaart en ons welzijn. De luchthaven Schiphol draagt als multimodaal knooppunt en haar bestemmingennetwerk hieraan bij. ~~V~~Tegelijkertijd~~T~~ heeft vliegverkeer van en naar Schiphol ~~heeft~~ impact op de leefomgeving van inwoners. Zo ervaren inwoners onder meer geluidsoverlast en gezondheidseffecten van vliegverkeer. Om de leefomgeving van inwoners beter te beschermen én te verbeteren, ondertekenden de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS~~via voorzitter Jeroen Olthof~~) en een viertal ~~het m~~Ministeries ~~(van Infrastructuur en~~&W, BZK, EZK en LNV) ~~Waterstaat (minister Mark Harbers)~~ de bestuursovereenkomst intenties samenwerking NOVEX Schipholregio. Via deze informatiebrief praten wij u bij over de voortgang binnen de NOVEX Schipholregio en de inzet van de BRS.

Ik zou met een positieve zin beginnen.
5 1 2e
02/01/2023 17:43

**Versterken van de leefomgevingskwaliteit**

Het doel van de NOVEX Schipholregio is het versterken van de leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio door te sturen op een betere afstemming en samenhang tussen de luchtzijdige en de landzijdige programma's en projecten. Hiermee is er aandacht voor geluidshinder en luchtkwaliteit, maar ook ~~aandacht~~ voor natuurherstel, woningbouw en infrastructuur. Dit vraagt om een integrale gebiedsgerichte benadering en concrete maatregelen voor de korte en (middel)lange termijn.

*Hoofdopgaven NOVEX Schipholregio*

- Samenhang verbetering leefomgevingskwaliteit met andere programma's en geografische mogelijkheden Schiphol
- Ruimtelijke ontwikkeling, leefbaarheid en woningbouw
- Aanpak geluidbelasting Schiphol
- Aanpak luchtkwaliteit en ultrafijn stof
- Aanpassingen ruimtelijke beperkingen

**NOVEX Schiphol mijlpaal voor BRS**

Voor de ~~Bestuurlijke Regie Schiphol (~~BRS~~)~~ is de NOVEX Schipholregio een mijlpaal. De BRS zet hiermee een volgende stap om haar strategische thema; 'de balans tussen een gezonde leefomgeving en duurzame connectiviteit', te borgen in de uitvoering. De BRS vroeg afgelopen jaren ook aandacht voor het ontbreken van de samenhang tussen luchtzijdige en landzijdige opgaven. De NOVEX Schipholregio moet deze verbinding herstellen. Daarnaast ziet de BRS de NOVEX Schipholregio als kans om in samenwerking tussen Rijk en regio de juridische basis op orde te brengen, rechtszekerheid te creëren voor bewoners en investeerders door het stellen van heldere kaders, het oplossen van juridische onduidelijkheden en het bieden van lange termijnperspectief voor de luchtvaartsector.

**Interbestuurlijke samenwerking via NOVEX Schipholregio**

De organisatie achter de NOVEX Schipholregio wordt gevormd door bestuurlijke en ambtelijke vertegenwoordigers vanuit de BRS en de diverse Ministeries. De bestuurlijke trekkers zijn 5 1 2e Harbers (Rijk) en Jeroen Olthof (voorzitter BRS). Vanuit de BRS wordt via werkgroepen samenhang verbeteren leefomgevingskwaliteit, geluid, luchtkwaliteit en ruimtelijke ontwikkeling een bijdrage

Ik vind dit niet zo sterk klinken maar weet n
even geen andere formulering te verzinnen.
5 | 5 1 2e
01/31/2023 08:25

geleverd aan de verdere uitwerking en aanpak ~~invulling~~ van de hoofdopgaven~~thema's~~. De BRS-inzet staat hierin steeds centraal.

Is De BRS-inzet bekend bij raadsleden?

5 | 5.1.2e

01/31/2023 08:27

**Resultaten NOVEX Schipholregio**

Het traject rondom de NOVEX Schipholregio bevindt zich momenteel in de concretiseringsfase. In juli 2023 verwachten we het Ontwikkelperspectief Schipholregio op te leveren. Dit perspectief wordt vastgesteld door de partijen uit de bestuursovereenkomst intenties samenwerking NOVEX Schipholregio. Het resultaat is dan een plan van aanpak per hoofdopgave~~thema~~ (korte en lange termijn, generiek en specifiek). Per hoofdopgave~~thema~~ is er dan ook zicht op de diverse concrete maatregelen waarmee we de leefomgevingskwaliteit verbeteren. Richting einde van dit jaar zullen de thema's zijn uitgewerkt in programma's. Met deze programma's wordt ook beschreven op welke wijze colleges ~~wethouders~~ en raden binnen de Schipholregio vanuit hun bevoegdheid en verantwoordelijkheid worden betrokken. Wanneer daar meer informatie over beschikbaar is, delen wij deze via een nieuwe informatiebrief met uw raad.

Ik weet niet of dit zo is. Veel van de maatreg zullen waarschijnlijk onderdeel zijn van (ree gestarte) rijkstrajecten.

5 | 5.1.2e

01/31/2023 08:29

**Bijlage 3: Informatiebrief gemeenteraden NOVEX Schipholregio**

*Samenwerken aan een gezonde leefomgeving in de Schipholregio*

*Intro 1*
Een goede internationale bereikbaarheid is belangrijk voor onze welvaart en ons welzijn. De luchthaven Schiphol draagt als multimodaal knooppunt en haar bestemmingennetwerk hieraan bij. Tegelijkertijd heeft vliegverkeer van en naar Schiphol impact op de leefomgeving van inwoners. Zo ervaren inwoners onder meer geluidsoverlast en gezondheidseffecten van vliegverkeer.

*Intro 2*
Vliegverkeer van en naar Schiphol heeft impact op de leefomgeving van inwoners. Zo ervaren inwoners onder meer geluidsoverlast en gezondheidseffecten van vliegverkeer.

*Vervolg*
Om de leefomgeving van inwoners beter te beschermen én te verbeteren, ondertekenden de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en een viertal ministeries (I&W, BZK, EZK en LNV) de bestuursovereenkomst intenties samenwerking NOVEX Schipholregio. Via deze informatiebrief praten wij u bij over de voortgang binnen de NOVEX Schipholregio en de inzet van de BRS.

**Versterken van de leefomgevingskwaliteit**
Het doel van de NOVEX Schipholregio is het versterken van de leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio door te sturen op een betere afstemming en samenhang tussen de luchtzijdige en de landzijdige programma's en projecten. Hiermee is er aandacht voor geluidshinder en luchtkwaliteit, maar ook voor natuurherstel, woningbouw en infrastructuur. Dit vraagt om een integrale gebiedsgerichte benadering en concrete maatregelen voor de korte en (middel)lange termijn.

*Hoofdopgaven NOVEX Schipholregio*
- Samenhang verbetering leefomgevingskwaliteit met andere programma's en geografische mogelijkheden Schiphol
- Ruimtelijke ontwikkeling, leefbaarheid en woningbouw
- Aanpak geluidbelasting Schiphol
- Aanpak luchtkwaliteit en ultrafijn stof
- Aanpassingen ruimtelijke beperkingen

**NOVEX Schiphol mijlpaal voor BRS**
Voor de BRS is de NOVEX Schipholregio een mijlpaal. De BRS zet hiermee een volgende stap om haar strategische thema; 'de balans tussen een gezonde leefomgeving en duurzame connectiviteit', te borgen in de uitvoering. De BRS vroeg afgelopen jaren aandacht voor het ontbreken van de samenhang tussen luchtzijdige en landzijdige opgaven. De NOVEX Schipholregio moet deze verbinding herstellen. Daarnaast ziet de BRS de NOVEX Schipholregio als kans om in samenwerking tussen Rijk en regio de juridische basis op orde te brengen en rechtszekerheid te creëren voor bewoners en investeerders. Dat doen we door het stellen van heldere kaders, het oplossen van juridische onduidelijkheden en het bieden van lange termijnperspectief voor inwoners en de luchtvaartsector.

**Interbestuurlijke samenwerking via NOVEX Schipholregio**
De interbestuurlijke samenwerking binnen de NOVEX Schipholregio bestaat uit bestuurlijke en ambtelijke vertegenwoordigers vanuit de BRS en de diverse Ministeries. De bestuurlijke trekkers zijn Mark Harbers (Rijk) en Jeroen Olthof (voorzitter BRS). Vanuit de BRS wordt via de werkgroepen een bijdrage geleverd aan de verdere uitwerking en aanpak van de hoofdopgaven. Momenteel gaat het om werkgroepen als samenhang verbeteren leefomgevingskwaliteit, geluid, luchtkwaliteit en ruimtelijke ontwikkeling. De gemeenschappelijke uitgangspunten die de BRS-inzet vormen staan hierin steeds centraal, waarbij de individuele bescherming van omwonenden als speerpunt geldt.

Binnen de NOVEX Schipholregio houden we vast aan de bestaande bevoegdheden. Bij de uitwerking van de trajecten van de NOVEX Schipholregio hanteren de bevoegde gezagen maatschappelijke en bestuurlijke participatie zoals wettelijk verankerd in de Omgevingswet en de Wet luchtvaart. Dit biedt gemeenten de ruimte om naast de gemeenschappelijke uitgangspunten van de BRS ook aandacht te vragen voor de gemeente specifieke problematiek en aandachtspunten.

**Resultaten NOVEX Schipholregio**
Het traject rondom de NOVEX Schipholregio bevindt zich momenteel in de concretiseringsfase. In juli 2023 verwachten we het Ontwikkelperspectief Schipholregio op te leveren. Dit perspectief wordt vastgesteld door de partijen uit de bestuursovereenkomst intenties samenwerking NOVEX Schipholregio. Het resultaat is dan een plan van aanpak per hoofdopgave. Waar dat kansrijk en al mogelijk is, staan maatregelen op korte, of lange termijn benoemd, die bijdragen aan het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Wanneer daarover meer informatie beschikbaar is, delen wij deze via een nieuwe informatiebrief met uw raad. Aanvullend wordt gewerkt aan een digitaal platform waar wij onze informatie kunnen ontsluiten. Als BRS hebben we daarnaast een eigen pagina, Bestuurlijke Regie Schiphol - Provincie Noord-Holland

**BIJLAGE 7: Regeerakkoord - Relevante Passages**

Juist voor een handelsland als Nederland is het belang van een goede en veilige doorstroming op de weg, het spoor en de vaarwegen enorm. Dit is belangrijk voor het vestigingsklimaat en verdienvermogen van Nederland. In het bijzonder geldt dit voor de verbindingen van en naar onze mainports zoals onze havens en Schiphol.

De inzet voor de luchtvaart is gericht op het op orde brengen van de rechtsbescherming van omwonenden (geluidsbelasting) en de regelgeving met behoud van de netwerkkwaliteit van Schiphol.

Doorgroei van Schiphol is op lange termijn mogelijk met stillere en schonere vliegtuigen.

Het luchtvaartbeleid wordt met verschillende stakeholders ontwikkeld. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van onder andere de Maatschappelijke Raad Schiphol , de Bestuurlijke Regie Schiphol.

Het kabinet wil de rechtspositie van omwonenden van Schiphol zo snel mogelijk herstellen en de geluidsbelasting met 20% terugdringen.

De lopende Europese procedure Balanced-Approach wordt voortgezet en de resultaten worden in een luchthavenverkeerbesluit (LVB) vastgelegd. Dit is ook nodig om te voldoen aan de uitspraak van de rechter in de zaak van de stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder. Het luchthavenverkeerbesluit voor Schiphol wordt in 2025 verwacht. De regelgeving zal vervolgens periodiek geactualiseerd moeten worden.

Daarnaast zal het kabinet in 2025 duidelijkheid geven over de opening van Lelystad Airport.

Het kabinet is voornemens te sturen op milieunormen die de negatieve effecten van de civiele luchtvaart steeds verder laten afnemen. Voor de luchtvaart ontstaat dan op de langere termijn groeiruimte als vliegtuigen stiller en schoner worden onder andere met innovatie van vliegtuigen en vliegtuigbrandstoffen, waaronder SAF (biogene en synthetische brandstof) en waterstof. De uitwerking van het normenstelsel zal nog een aantal jaar in beslag nemen.

We maken een aanpak op de energietransitie van de luchtvaart en een SAF roadmap, om schoner te kunnen vliegen en om te zorgen dat er ook in de toekomst voldoende energie (vanuit Nederland en Europa) beschikbaar is. Het kabinet komt in het voorjaar van 2025 met deze aanpak.

We werken aan een verbeterde indeling van het luchtruim. Het kabinet creëert ruimte voor Defensie (Koninklijke Luchtmacht) door het oefengebied in het noordelijk deel van het Nederlands luchtruim uit te breiden. Dit vraagt ook om aanpassing en modernisering van het civiele luchtruim. In de nieuwe indeling van het luchtruim moet sprake zijn van zo kort mogelijke routes en dus van minder omvliegen. Het verbeterde luchtruim speelt in op de geopolitieke ontwikkelingen en vormt de basis voor verbetering van de leefomgevingskwaliteit rond de luchthavens. De plannen hiervoor worden eind 2024 gepresenteerd. Begin 2025 wordt een externe adviescommissie ingesteld. Dit advies wordt betrokken in het politieke besluitvormingstraject (vergelijkbaar met voorhangprocedure) dat in 2025 zal plaatsvinden.

Een gedifferentieerde vliegbelasting naar afstand wordt ingevoerd. Deze maatregel heeft als doel om de hogere uitstoot van lange afstandsvluchten zwaarder te belasten en zal een budgettaire opbrengst genereren van 248 mln. per jaar. De verhoging van de vliegbelasting wordt per 1 januari 2027 ingevoerd (via apart wetstraject of Belastingplan 2026). Bij de uitwerking wordt onder andere

gekeken naar de effecten op emissies, netwerkkwaliteit en de hubfunctie van Schiphol, werkgelegenheid en vestigingsklimaat.

Onze uitstekende internationale netwerk – met mainports als Schiphol, Brainport en Havengebied Rotterdam - is altijd een belangrijke factor geweest voor ons vestigingsklimaat. Daarom vindt het kabinet het belangrijk de netwerkkwaliteit deze mainports te behouden.

**BRS One-Pager - Concept**

- **Over de BRS:** Opgericht in 2002, de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) is het samenwerkingsverband van 53 gemeenten en 4 provincies in de Schipholregio. De BRS pleit voor een evenwichtige inpassing van luchtvaart en de luchthaven Schiphol in de regio, met aandacht voor zorgvuldige, maatschappelijke participatie.

**Prioriteiten en aandachtspunten:**

- **Milieucontouren**: Als BRS pleiten wij voor het sturen op krimpende milieucontouren voor alle luchtvaartemissies, inclusief geluid. Dit moet ook z.s.m. gebeuren. We wachten al jaren op een nieuw LVB en nu schuift de BA ook al door naar November 2025.

- **Systeem brede bik**: Volgens het Ministerie van I&W kan de geluidsdoelstelling niet gehaald worden zonder een vorm van krimp. Kijk systeem breed naar regionale luchthavens en treinen als potentiële oplossing.

- **Noodzaak tot innovatie:** De sturing op krimpende contouren moet de sector stimuleren om te innoveren en eens een keer met echte oplossingen en een toekomstvisie te komen. De sector heeft hieromtrent veel loze beloften gemaakt in het verleden.

- **Inboeken geluidswinst vlootvernieuwing**: de sector haalt vlootvernieuwing aan als geluidsbeperkende maatregel. Maar dit kan pas ingeboekt worden op het moment dat de toestellen daadwerkelijk zijn geleverd en worden ingezet. Door grote leveringsproblemen bij Boeing en Airbus is de kans groot dat toestellen pas jaren later geleverd worden.

- **Rust in de nacht**: De BRS wil meer rust in de nacht. Belangrijk is dat dit niet leidt tot een verzwaring van de hinder in de randen van de nacht, waar op dit moment al de grootste hinder wordt ervaren, en de secundaire banen overdag.

**ANNEX: HOOFDTHEMA'S 2024/2025 EN DE RELEVANTE BRS INZET.**

**Wijziging LVB**

Het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (hierna: LVB) beschrijft het gebruik van luchthaven Schiphol. In het LVB zijn regels vastgelegd over:

- ✓ de luchtverkeerswegen
- ✓ het gebruik van het luchtruim en de beschikbaarheid van banen
- ✓ regels ter beperking van uitstoot van stikstofoxiden en stoffen die geurhinder veroorzaken;
- ✓ grenswaarden voor het externe veiligheidsrisico
- ✓ grenswaarden voor de geluidbelasting
- ✓ grenswaarden voor de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken.

Januari 2021 is een ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (hierna: LVB) in procedure gebracht met het oog op invoering van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (hierna: NNHS) met 500.000 vliegtuigbewegingen, een stapsgewijze vermindering van het aantal nachtvluchten naar 25.000, introductie van een streefwaarde voor de reductie van het aantal ernstig gehinderden in het 48$L_{den}$ contour en introductie van het Doc29 dat in de plaats moet komen van het Nederlands Rekenmodel. De zienswijzeprocedure sloot 29 maart 2021. De BRS heeft bij tijds een zienswijze ingediend.

Beoordeling van de ontvangen zienswijzen en ontwikkelingen die sindsdien hebben plaatsgevonden (o.a. uitspraak RBV), maken dat het rijk het LVB thans op de volgende punten wil aanpassen:

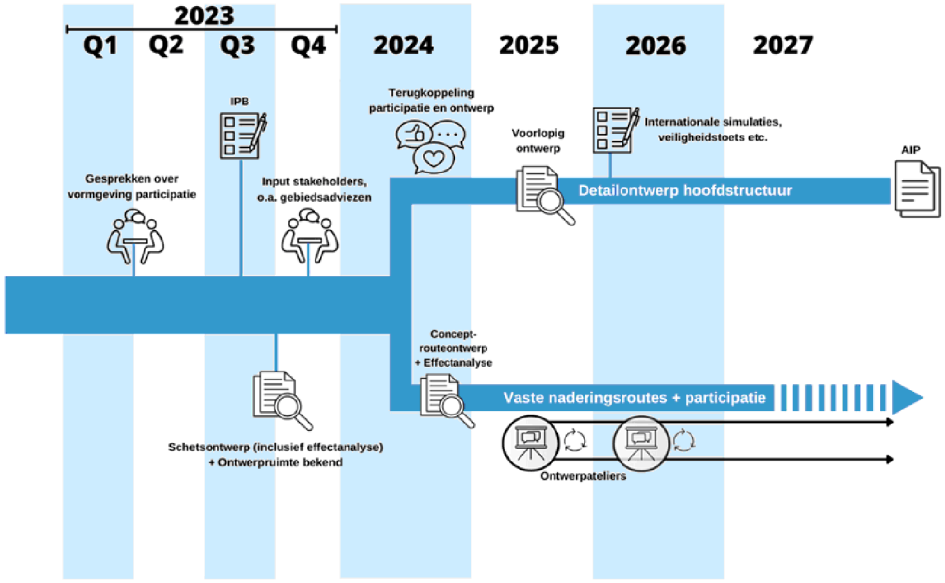
a. Een volumeplafond (maximumaantal vliegbewegingen) voor het gebruiksjaar, dit zowel voor de etmaalperiode als de nachtperiode;
   *Standpunt BRS: het NNHS met (max) 500.000 vluchten op jaarbasis in een Luchthavenverkeerbesluit (LVB) en een daarbij passend Luchthavenindelingbesluit (LIB) verankeren als nieuw nulpunt/referentiepunt voor de verdere ontwikkeling van Schiphol. Wat betreft nachtvluchten: meer rust in de nacht en bovendien rekening houden met de randen van de nacht. Afwijzen waterbedeffect richting secundaire banen.*
b. Nieuwe handhavingspunten met grenswaarden voor de geluidbelasting: meer handhavingspunten in een groter gebied rondom de luchthaven; op nieuwe locaties o.b.v. woonplaatsen binnen de 45dB $L_{den}$ contour
   *Standpunt BRS: leg de contouren behorend bij de LVB vast in het LIB, tegelijk met het juridisch borgen van het NNHS in het LVB.*
c. Regels voor preferentieel baangebruik (zoveel als mogelijk, maar niet langer strikt: bij dreigende overschrijding zijn grenswaarden in handhavingspunten leidend)
   *Standpunt BRS: evenredige verdeling van hinder; minder hinder voor iedereen; afwijzen waterbedeffect; niemand mag er op achteruit gaan.*
d. Beperken van secundair baangebruik (BA-maatregel)
   *Standpunt BRS:*
e. Regels met betrekking tot de verplichte gebruiksprognose voorafgaand aan het gebruiksjaar en de evaluatie na afloop ervan
   *Standpunt BRS:*
f. Versterking van het handhavingsinstrumentarium van de ILT
   *Standpunt BRS:*
g. Actualiseren teksten en normering luchtkwaliteit.
   *Standpunt BRS: helderheid creëren vanaf welk punt dalende milieu- en geluidcontouren gaan gelden voor de verdere ontwikkeling van Schiphol. Blik richten op doelstelling uit de Europese Green Deal (zie samenhang met sub a)*

* Wijzigingen die voortkomen uit de Balanced Approach procedure zijn nog afhankelijk van de uitkomsten in de aanvullende raadpleging en bijbehorende besluitvorming.

**Luchtruimherziening**

Het programma Luchtruimherziening heeft – kort gezegd – als doelen om het gebruik van het Nederlandse luchtruim efficiënter in te richten, te verduurzamen en om te zorgen voor passende militaire oefenruimte. Hiermee wordt de hinder per vliegtuigbeweging op de leefomgeving beperkt en de waarborging van de grondwettelijke taak op het gebied van de nationale veiligheid versterkt. Met deze doelstellingen geeft het programma ook invulling aan de doelstelling van Single European Sky om omvliegen en vertragingen per saldo te verminderen.

Proces:




Standpunten BRS:

1. Afwegingen over de luchtruimherziening dienen nadrukkelijk in samenhang bezien te worden met de andere programma's en trajecten op het luchtvaartdossier.
2. Zie af van veranderingen c.q. verschuiving van routes wanneer het een waterbedeffect zal hebben. Zie ook af van het verleggen van routes aan de hand van de "per saldo-benadering".
3. Zorg dat de herziening van het luchtruim en de daarin in gang te zetten stappen zijn afgestemd op keuzes die in de Luchtvaartnota zullen worden gemaakt.
4. Idem dito wat betreft afwegingen en keuzes die gaan worden gemaakt in het kader van NOVEX Schipholregio
5. Neem stikstof mee als ontwerpcriterium voor de Luchtruimherziening.

**Stelselherziening**

Het vorige kabinet heeft aangegeven normstelling te ontwikkelen om te kunnen sturen op de vermindering van negatieve externe effecten van de luchtvaart. In de uitwerking is er voor gekozen te werken aan een nieuw stelsel voor de regulering van vliegtuiggeluid en daarnaast ook aan CO2 en emissies. Beoogde inwerkingtreding: 2027.




*Standpunten BRS:*

1. *Zorg ook bij luchtvaart voor helderheid over welke mate van belasting en hinder voor individuele omwonenden acceptabel is.*
2. *Stap af van de Salderingsbenadering als leidend principe, maak individuele normen zodat mensen weten waar ze aan toe zijn.*
3. *Minder hinder voor iedereen (in meer of mindere mate) moet als leidend sturingsprincipe worden gebruikt bij verdere ontwikkeling van de luchthaven.*
4. *Ontwikkel een nieuwe systematiek voor geluidshinder en maak dit model onderdeel van het op te stellen groeiverdienmodel.*
5. *Zorg voor meer rust in de nacht, zonder de zwaarbelaste gebieden overdag nog meer te belasten.*
6. *Rond de isolatieronde voor dit LVB af voordat een besluit wordt genomen over de verdere ontwikkeling van Schiphol.*
7. *Reserveer voldoende middelen in het Omgevingsfonds voor het borgen van de kwaliteit van de leefomgeving en van de vitaliteit in gebieden waar ook met innovatieve technieken onvoldoende beperking van hinder kan worden bereikt.*
8. *Verschuif de focus van minder hinder naar een gezonde leefomgeving: er moet aandacht zijn voor het verminderen van negatieve effecten van luchtvaart op mens, milieu en natuur.*
9. *Luchtvaart moet over naar de systematiek van de Omgevingswet, met individuele normen voor woningen. En voor de luchtvaart moeten dezelfde normen gelden als voor de ruimtelijke ordening, waardoor er een éénduidige en wederkerige systematiek is tussen bron en ontvanger.*

**NOVEX Schipholregio**

Vertrekpunt van het programma is dat een goede internationale bereikbaarheid belangrijk is voor onze welvaart en ons welzijn. De luchthaven Schiphol draagt hier als multimodaal knooppunt met haar bestemmingennetwerk aan bij. Tegelijkertijd wordt onderkend dat vliegverkeer van en naar Schiphol in de regio impact heeft op de leefomgevingskwaliteit.

Het vorige kabinet besloot toe te werken naar een nieuwe balans tussen het belang van een internationale luchthaven voor Nederland en de kwaliteit van onze leefomgeving. Daartoe hebben

de BRS-deelnemers, Provincie Noord-Holland en vier ministeries samenwerkingsafspraken gemaakt over de wijze waarop zij met elkaar de schaarse ruimte rond Schiphol kunnen en willen inrichten. Deze samenwerking is gericht op de versnelling en versterking van de (interbestuurlijke) besluitvorming rondom verschillende urgente opgaven in de Schipholregio op het gebied van geluidshinder en luchtkwaliteit, maar ook op natuurherstel, woningbouw en infrastructuur.

Het Ontwikkelperspectief richt zich op de volgende vijf opgaven:

- ✓ Samenhang verbetering leefomgevingskwaliteit met andere programma's en geografische mogelijkheden Schiphol;
- ✓ Ruimtelijke ontwikkeling, leefbaarheid en woningbouw;
- ✓ Aanpak geluidbelasting Schiphol;
- ✓ Aanpak luchtkwaliteit en ultrafijn stof;
- ✓ Aanpassingen ruimtelijke beperkingen.

n.b.: De NOVEX zoektocht naar balans sluit aan op de opdracht aan het ministerie die besloten ligt in de uitspraak in het geschil tussen de (particuliere) stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV) en de Staat der Nederlanden. De rechtbank is van oordeel dat de manier van belangenafweging niet voldoet aan de eisen die het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (EVRM) aan die belangenafweging stelt. Inmenging in de persoonlijke levenssfeer pas is toegestaan, zolang er sprake is van een wettelijke basis en een fair balance tussen de verschillende belangen.

Standpunt BRS: daartoe in aanmerking komende onderdelen van de notitie "BRS standpunten en Uitvoeringsagenda LVN, versie 14 juni 2022" zijn over 33 deelprogramma's verwerkt in de kolom "Uitwerking van de actie" van de Uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio, versie december 2023.

**BRS: vragen voor IenW t.b.v. bezoek Minister Madlener - do 22 mei**

**Tweede lichting vragen (vrijdag 16-5)**

1. Klopt de berichtgeving rondom de nieuwsberichten over een mogelijke opening van Lelystad Airport?

2. De minister wil de zinsnede 'zonder de autonome groei' uit het geluidsdoel voor de BA halen. Dat betekent dat de nog toegezegde 5% vermindering nauwelijks of niet meer zal worden toegepast. In het oorspronkelijke doel stond 20% vermindering zonder de stillere vluchten van de autonome vlootvernieuwing. De krimp wordt nu dus minder dan afgesproken. Hoe verklaart de minister deze vermindering ten opzichte van de afspraak? (NB Stillere vloot gaat ons niet afdoende helpen, er zijn de laatste jaren 20% meer ernstige gehinderden ondanks de autonome vlootvernieuwing)

3. En wat betekent dit voor de secundaire banen? In de eerste versie van de BA waren ook maatregelen specifiek ten behoeve van secundaire banen opgenomen juist omdat de krimp ten gunste zou zijn voor de banen waar de grootste groei had plaatsgevonden. Deze maatregelen waren nu verwacht in de laatste 5% die nu niet meer gaat komen. Wat gaat u doen om dit te compenseren?

4. Nachtsluiting en weren van lawaaiige vliegtuigen in de nacht zijn mooie maatregelen maar betreffen allebei een verschuiving, terwijl lawaaiige vliegtuigen nu al voor veel overlast zorgen in de avond. Dit wordt onderschreven door de Staat van de Luchtvaart 2025, waaruit blijkt dat nu al het overgrote deel van de vluchten met een van de meest lawaaiige toestellen, de B744, vertrok vanaf de Aalsmeerbaan of Buitenveldertbaan tussen ongeveer 21:30 – 22:30 uur. Dit is de nacht van onze kinderen. Hoe wordt die verschuiving gecompenseerd voor die gebieden waar de geluidbelasting heen gaat? De IenW analyse van de nachtsluiting laat zien dat de belasting mogelijk juist wel naar de randen van de nacht zal gaan.

**Eerste lichting vragen (wo 14-5)**

5. De BA-maatregelen gaan per 1 november 2025 in of zijn dan al ingegaan. Wat gaan bewoners merken van de BA-maatregelen en wanneer?
7. Er worden afspraken met KLM en Schiphol gemaakt om tot een vermindering van 15% ernstig gehinderden te komen, o.a. over vlootvernieuwing. Hoe gaat de minister zorgen dat deze afspraken worden nagekomen? En welke mogelijkheden zijn er als dat niet gebeurd?
6. Welke mogelijkheden zijn er als de 15%, en later 20%, reductie van ernstig gehinderden niet wordt gehaald? Wat gaat de minister dan doen?
4. Hoe verhoudt "beheerste groei" zich tot het recent in het LVB vastgelegde maximum van 478.000 vluchten?
5. U spreekt over een 50/50 regeling na het behalen van het geluidsdoel. Hoe wordt deze verdeling van extra geluidsruimte concreet verdeeld tussen de omgeving en de luchtvaartsector? En hoe zal worden geborgd dat álle gebieden in de Schipholregio, daadwerkelijk gaan profiteren van de extra geluidswinst?
6. U geeft aan voor de overige 5% autonome vlootvernieuwing toch wel mee te nemen. Dit is tegenstrijdig met eerdere berichtgeving over dit onderwerp. Direct aansluitend wordt

gesproken over groei van de luchtvaartsector. Hoe legt u dit uit in het kader van de 'fair balance' uit de RBV-uitspraak tussen de leefomgeving en de luchtvaartsector? Het gevoel overheerst dat de belangen van de luchtvaartsector opnieuw boven die van de omwonenden gesteld worden.

7. Is een mogelijke nachtsluiting nog in beeld als mogelijke maatregel?
8. Veiligheidsmaatregel nachtelijke starts Polderbaan door LVNL- LVNL dient deze maatregel eind mei ter besluitvorming in bij de minister. Deze maatregel is onacceptabel voor de regio buitengebied Polderbaan (met name BUCH-gemeenten, specifiek Castricum). LVNL presenteert deze maatregel als enige mogelijkheid. Wij verzoeken u LVNL te vragen vast te houden aan de bestaande (KUDAD)route met daarbij een beperkte wijziging (een ruimere bocht naar het oosten waarvoor de luchtverkeersweg iets moet worden uitgebreid naar het oosten). Daarnaast verzoeken we u LVNL te wijzen op het op juiste wijzen voeren van het participatieproces met daarbij een zienswijze procedure met respect voor de democratische processen binnen de gemeente.

**BRS-B 22 mei: Vragen voor Barry Madlener. Deadline: vr 16 mei (CONCEPT VERSIE)**

De minister is er slechts drie kwartier. Als je de tijd voor binnenkomst, het handen schudden en zijn praatje aftrekt, blijft er hooguit 25 minuten over.
Op verzoek van 5.1.2e graag alleen vragen op hoofdlijnen en to the point. Vermijd lange inleidingen of uitgebreide context zoals in de onderste vraag ("eerst was de aarde een bol gesmolten lava").

**Vragen die voor het bezoek in maart waren verzameld:**

- In 2024 werden op Schiphol rond 474.000 vluchten uitgevoerd. Het nieuwe plafond is 478.000. Hoe denkt IenW de 15% te halen als er vrijwel net zoveel gevlogen gaat worden als afgelopen gebruiksjaar?
  *Alternatieve formulering: In gebruiksjaar 2024 waren er 473.000 vliegtuigbewegingen. In de BA-procedure wordt gesproken van 478.000 vliegtuigbewegingen. Dat betekent dat er in de praktijk ongeveer net zoveel gevlogen gaat worden als nu het geval is. Toch ambieert men 15% minder ernstig gehinderden per 1 november 2025 (t.o.v. 1 november 2024). Betekent dit dat er direct op 1 november 2025 15% minder ernstig gehinderden zijn? Is dat een realistische verwachting?*
- Minister heeft pva toegezegd aan Tweede Kamer voor de zomer om de resterende 5% geluidsdoel in te vullen. Kan de minister al wat zeggen over de inhoud van het pva en wanneer wordt de BRS over het pva geïnformeerd?
- Vlootvernieuwing is nog spannend omdat leveringen mogelijk vertraagt zijn. Welke afspraken heeft minister nu gemaakt met de sector over de vlootvernieuwing en of en hoe hij dit toch mee gaat meerekenen na de kanttekeningen van EU.
- KLM heeft toegezegd alternatieve maatregelen te treffen als vliegtuigen te laat worden geleverd. Wat zijn dat dan voor maatregelen?
- Hoe en wanneer wordt er gemonitord?
- Betreft een vraag over de maatregelen die onderdeel zijn van het maatregelenpakket dat ingediend is in kader van de Balanced Approach. Hiervan waarvan wordt nu geschreven dat ze per 1 november 2025 worden ingevoerd. Echter, nu staat in media-berichtgeving dat bijv. nachtvluchten al vanaf april 2025 duurder worden, en dat tariefdifferentiatie dan een voorbeeld is van een maatregel die voor 1 november 2025 al in lijkt te gaan. Dus ook midden in een gebruiksjaar. Schiphol voelt zich geraakt door massale aangifte om geluidsoverlast | Hart van Nederland *"Volgens Schiphol woerden er al maatregelen genomen om geluidsoverlast te verminderen. Zo worden*

Als ik het goed heb begrepen rekent m
dus op 15% ten opzicht van het plafon
500.000
5.1 5.1.2e
05/13/2025 08:52

15% geluidreductie ten opzichte van d
referentiesituatie. die 15% wordt dus r
gehaald met een reductie in vtb's, maa
met andere maatregelen. Deze vraag
moeten we niet zo willen laten stellen.
5.1.2e
05/13/2025 10:05

Sterker nog: het gaat om 15% minder
ernstig gehinderden t.o.v. peildatum. I
denk dat we deze vraag helemaal moe
schrappen of i.i.g. even goed moeten
nadenken over een andere verwoordin
Want het antwoord hierop is 'vanwege
andere maatregelen'.
5.1.2e 5.1.2e
05/14/2025 12:17

Minister lijkt er vanuit te gaan dat reste
5% wordt gerealiseerd door het meete
van de volledige vlootvernieuwing. We
niet of deze vraag nu nog past.

Misschien wel expliciet doorvragen op
analyse nachtsluiting?
5.1 5.1.2e
05/13/2025 08:53

Ik zou deze vraag schrappen inderdaa
5.1.2e 5.1.2e
05/14/2025 12:18

Ik denk dat deze vragen te gedetailleer
voor de minister, en we deze ambtelijk
moeten stellen. Ik zou het meer gooier
'er worden afspraken gemaakt, die zou
moeten leiden tot 15% reductie. Wat g
de minister doen als dit niet gehaald
wordt?'
5.1.2e 5.1.2e
05/14/2025 12:20

Ik vind dit ook een ambtelijke vraag.
5.1.2e 5.1.2e
05/14/2025 12:20

*nachtvluchten vanaf april 2025 tot zes keer duurder dan overdag en worden de meest lawaaiige toestellen geweerd."*
Is er meer inzicht te geven in hoe deze invoering per 1 november van de maatregelen in het maatregelpakket moet worden begrepen? Zeker als nu blijkt dat bepaalde maatregelen al op andere – eerdere data – geldend lijken te zijn? Is er een tijdslijn te geven van maatregelen waarvan bekend is wanneer ze ingaan?

- *Alternatief voor bovenstaande: De BA-maatregelen gaan per 1 november 2025 in of zijn dan al ingegaan. Wat gaan bewoners merken van de BA-maatregelen en wanneer?*
- Hoe zit u de NOVEX?
  Met welke bestuurders heeft u overlegd voordat u aangaf om de doelstelling voor de krimp aan te passen?
- Hoe verhoudt "beheerste groei" zich tot het recent in het LVB vastgelegde maximum van 478.000 vluchten?
- U spreekt over een 50/50 regeling na het behalen van het geluidsdoel. Hoe wordt deze verdeling van extra geluidsruimte concreet verdeeld tussen de omgeving en de luchtvaartsector? En hoe zal worden geborgd dat álle gebieden in de Schipholregio, daadwerkelijk gaan profiteren van de extra geluidswinst?
- U geeft aan voor de overige 5% autonome vlootvernieuwing toch wel mee te nemen. Dit is tegenstrijdig met eerdere berichtgeving over dit onderwerp. Direct aansluitend wordt gesproken over groei van de luchtvaartsector. Hoe legt u dit uit in het kader van de 'fair balance' tussen de leefomgeving en de luchtvaartsector? Het gevoel overheerst dat de belangen van de luchtvaartsector opnieuw boven die van de omwonenden gesteld worden.
- Impactanalyse nachtsluiting: is een nachtsluiting nog in beeld als mogelijke maatregel voor de nog openstaande reductie van 5%?

  - Veiligheidsmaatregel nachtelijke starts Polderbaan door LVNL- LVNL dient deze maatregel eind mei ter besluitvorming in bij de minister. Deze maatregel is onacceptabel voor de regio buitengebied Polderbaan (met name BUCH-gemeenten, specifiek Castricum). LVNL presenteert deze maatregel als enige mogelijkheid. Wij verzoeken u LVNL te vragen vast te houden aan de bestaande (KUDAD)route met daarbij een beperkte wijziging (een ruimere bocht naar het oosten waarvoor de luchtverkeersweg iets moet worden uitgebreid naar het oosten). Daarnaast verzoeken we u LVNL te wijzen op het op juiste wijzen voeren van het participatieproces met daarbij een zienswijze procedure met respect voor de democratische processen binnen de gemeente.

Veel te lange context denk ik. Verder d
ik dat we niet bij de minister moeten vr
naar een tijdslijn van de maatregelen.
5.1.2e 5.1.2e
05/14/2025 12:19

Ik snap het doel van deze vraag niet helemaal.
5.1.2e 5.1.2e
05/14/2025 12:21

ik denk dat misschien de vraag scherp wordt wanneer algemener wordt geste "hoe trekken IenW en VRO gezamenlijk gestructureerd op binnen de NOVEX Schiphol?
5.1.2e
05/16/2025 11:10

Wat is hier het doel van de vraag? Waa vragen we dit?
5.1.2e 5.1.2e
05/14/2025 12:21

Moet op de agenda. Formulering komt (of @ 5.1.2e je moet hem ff uit de mail 5.1.2e halen).
5.1.2e 5.1.2e
05/14/2025 12:28

toegezegd is dat er ruimte komt in de agenda/ vragen aan de minister voor d onderwerp. Mogelijk dat de juiste formulering nog aangepast wordt als ik meer info heb.
5.1.2e 5.1.2e
05/14/2025 11:56

***Vraag gedeputeerde PZH:***
*Wordt bij het monitoren van het geluidsdoel (20%) ook regionaal gedifferentieerd gekeken naar de geluidsbelasting per provincie, en zo ja, hoe wordt Zuid-Holland daarin specifiek meegenomen?*

**Achterliggend idee:** De monitoring bepaalt of de beleidsdoelen worden gehaald en wanneer "ruimte voor beheerste groei" ontstaat. Het is cruciaal dat provincies in de Schipholregio (bijv Zuid-Holland) hierin niet slechts als onderdeel van een nationaal gemiddelde wordt gezien, maar dat er ook aandacht is voor lokale piekbelasting en regionale verschillen.

**BRS Werkgroep – Verdiepende sessie geluid**

**Datum:** Dinsdag 12 maart

**Tijd:** 09:30 – 13:30 (inclusief lunch)

**Locatie:** Zaal 1.07 West, Houtplein 33, Haarlem

## Welke vragen hebben we

- Wat is het GPP?
- (ODIJ) Standaardwaarde en grenswaarde spreken voor zich, maar is daar bij luchtvaart nog vanaf te wijken via een hogere waardenbesluit oid? Zitten hier andere aspecten aan waar we aandacht voor moeten hebben?
- (ODIJ) Er zit straks een norm op de gevel. Dat vergroot ook de wens bij inwoners om dat te controleren. Wat kan dat betekenen voor gemeenten (qua handhaving)
- (ODIJ) Deze norm op de gevel is nog steeds een gemiddelde toch? Of gaat men met een grenswaarde ook uit van een piek?
- (ODIJ) Welke rol speelt de huidige dosis-effect relatie. Wordt deze niet geactualiseerd? Is dat hetzelfde als de blootstelling-respons relatie?
- (ODIJ) Er wordt gesproken over referentiepunten op een raster of referentiepunten op meerdere (gestileerde) contouren. Wat zijn voor- en nadelen van beide varianten?
- (ODIJ) Wat zijn belangrijke verschillen met andere geluidbronnen waar we met het geluidstelsel over vliegverkeer extra scherp op moeten zijn (locatie bron niet altijd hetzelfde)
- HM: MRA Verstedelijkingsstrategie en integrale belangenafweging > Waar is dat terug te zien in het nieuwe stelsel?
- HM: Welke invloed heeft het nieuwe stelsel op woningbouwplannen en hoe verhoudt het zich tot de huidige normering?
- HM: Welke rol speelt het gecumuleerde geluidsniveau? Hoe komen spoor II cumulatie geluid en het nieuwe normenstelsel samen?
- HM: Wanneer komt een apart stelsel voor Schiphol?

## Te behandelen onderwerpen:

**Introductie op geluid**

- Wat is geluid?
- Wat is een decibel?
- Omgevingsinvloeden op geluid
- Indicatoren (LAeq, Lmax, Lden, SEL, L95)
- Meten vs. Berekenen van geluid

**Geluidstelsels: wegverkeerslawaai, raillawaai, industrielawaai. Per stelsel uitleg over:**

- Geluidmodellering

- Reguleren
- Handhaven
- Saneren
- Maatregelen

**Vliegtuiggeluid**

- Berekenen
- Meten

**Geluidbeleving**

- Geluidbelasting vs. Geluidhinder vs. Ervaren geluidhinder / beleving
- Invloed op hinder door niet akoestische factoren

## Programma (ontwerp)

**9:00 – 9:30**: Inloop met koffie en thee
**9:30 – 9:40**: Ontvangst en introductie programma
**9:45 – 10:30**: **Presentatie 1: Wat is geluid en hoe meten we het?** 5.1.2e **- Incl. vragen**

- Wat is een decibel?
- Omgevingsinvloeden op geluid
- Indicatoren (LAeq, Lmax, Lden, SEL, L95)
- Meten vs. Berekenen van geluid en hinderbeleving

**10:30 – 11:15**: **Presentatie 2: Hoe werkt het geluid voor weg, rail en industrielawaai in de omgevingswet** 5.1.2e **- Incl vragen**

- Wat zijn GPP's (geluidproductie plafonds) en hoe werkt dat?
- Hoe werkt het RO-stelsel met geluid?
- Wat is de BGE (basis geluid emissie?

**11:00 - 11:15:** Pauze
**11:15 – 12:00: Presentatie 3: luchtvaartgeluid en het nieuwe stelsel** 5.1.2e **- Incl. Vragen.**

- Berekenen en meten nu
- Nieuw geluidstelsel

**12:00 – 12:30**: Plenaire terugkoppeling en afronding?
**12:30**: Lunch

# BIJLAGE 1: update lopende trajecten (24 november 2025)

1. **Luchthavenverkeersbesluit Schiphol**

In het **Luchthavenverkeersbesluit Schiphol** (LVB) worden (door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) voor Schiphol de operationele normen vastgesteld zoals het maximumaantal vliegbewegingen, geluids- en milieunormen, baangebruik en procedures. Het LVB is het juridisch kader voor vergunningverlening, toezicht en handhaving.

### 1.1. Versneld LVB

Op 7 mei 2025 heeft toenmalig minister Madlener het 'versnelde LVB vastgesteld. Dit besluit legt het maximumaantal vliegtuigbewegingen vast op 478.000 per jaar, waarvan 27.000 in de nacht. Dit LVB is op 1 november 2025 in werking getreden. Tegen dit besluit hebben verschillende gemeenten en bewonersorganisaties beroep ingesteld. Op 7 november heeft de regiezitting in de bodemprocedure, waar ook enkele gemeenten uit de BRS partij in zijn, plaatsgevonden bij de Raad van State. De uitspraak wordt begin 2026 verwacht.

Het vastleggen van het (lager) aantal vliegtuigbewegingen maakt deel uit van het maatregelenpakket binnen de balanced approach-procedure, waarmee per 1 november 2025 15% minder ernstig gehinderden (48 Lden) en 15% minder slaapverstoorden (40 Lnight) behaald moet zijn. Hierbij gaat het om de reductie van woningen en ernstig gehinderden in respectievelijk de 58 en 48 dB(A) Lden geluidscontouren op het etmaal en woningen en ernstig slaapverstoorden in respectievelijk de 48 en 40 dB(A) Lnight geluidscontouren in de nacht. Andere maatregelen zijn het gebruik van stillere vliegtuigen, tariefdifferentiatie, het weren van lawaaiige toestellen en vlootvernieuwing. Over deze maatregelen zijn afspraken gemaakt met KLM en de Royal Schiphol Group.

Voor de uitvoering en beoordeling van de effecten van deze maatregelen is een Plan van Aanpak Monitoring Balanced Approach opgesteld en inmiddels gepubliceerd. In de monitoring wordt gekeken of de berekeningen over het effect (aan de voorkant) ook in de praktijk plaatsvinden. De monitoring vindt plaats op 3 momenten het komende jaar: bij ingang van het winter- en zomerseizoen en na afloop van het gebruiksjaar. Na het behalen van het reductiepercentage in deze eerste fase resteert er naar verwachting nog een opgave om te komen tot de realisatie van het volledige geluidsdoel van 20% uit het actieplan omgevingslawaai Schiphol.

De BRS heeft input op het Plan van Aanpak monitoring geleverd; de meeste punten zijn verwerkt. In de reactie is benadrukt dat doelstellingen in een bredere beleidscontext moeten worden geplaatst en dat aannames en effecten beter moeten worden onderbouwd.

### 1.2 LVB – algehele wijziging

Momenteel wordt gewerkt aan een algehele wijziging van het LVB. Met dit LVB kan het anticiperend handhaven worden beëindigd om zo de rechtspositie van de omwonenden van Schiphol te herstellen. Dit herstel, ook voor omwonenden verder vanaf de luchthaven, is opgelegd in een gerechtelijke uitspraak (het zgn. RBV-vonnis).

Op dit moment (sinds 2015) is er sprake van anticiperend handhaven op Schiphol. Er wordt gevlogen volgens de regels voor strikt preferentieel baangebruik (met primaire en secundaire banen). Deze regels, die onderdeel zijn van het Nieuwe Normen- en Handhavingsstelsel Schiphol (NNHS), zijn nooit vastgelegd in een LVB Schiphol, maar zijn

vooruitlopend op definitieve verankering van het NNHS wel gebruikt in de afhandeling van het vliegtuigverkeer.

Het anticiperend handhaven houdt in dat bij overschrijding van een grenswaarde niet gehandhaafd hoeft te worden als de overschrijding het gevolg is van de toepassing van de baangebruiksregels van het strikt preferentieel baangebruik. Er is dus sprake van een gedoogsituatie.

Met de algehele LVB-wijziging worden onder meer de locaties van handhavingspunten en bijbehorende grenswaarden vastgelegd. In het nieuwe handhavingsstelsel zullen zowel het preferent baangebruik als de grenswaarden worden opgenomen. De grenswaarden zullen leidend zijn.

Zowel voor de vastlegging van de handhavingspunten als de bepaling van de hoogte van de grenswaarden is een nieuwe systematiek bepaald. De BRS (bestuurlijk en ambtelijk) heeft hierbij op verschillende momenten input geleverd en overleg gevoerd.
Ten aanzien van de handhavingspunten geldt een zgn. woonplaatsen-variant waarbij elke woonplaats tenminste één handhavingspunt krijgt.
Ten aanzien van de grenswaarden is gekozen voor een onderbouwde grenswaarde per individueel handhavingspunt op basis van een gevoeligheidsanalyse (marges verschillen per handhavingspunt). Er wordt geen extra marge opgenomen voor onvoorziene situaties. Dit systeem moet recht doen aan het beschermen van de omgeving en de operationele flexibiliteit.

Daarnaast wordt er ook gewerkt aan het afronden van het milieueffectrapport (MER) en de toetsing hiervan door het bevoegd gezag. Naar verwachting zal besluitvorming eind 2025 plaatsvinden. In dat geval zal begin 2026 de formele zienswijze- en voorhangprocedure van het LVB starten en het MER worden aangeboden aan de Commissie voor de milieueffectrapportage. De BRS heeft input geleverd op de scope van de MER.

Ondersteunend aan en gelijktijdig met de zienswijzeprocedure biedt I&W een communicatietraject met (drie) informatiemarkten, een website (met o.a. videomateriaal) en informatiepakket voor bestuurders. De BRS heeft input geleverd op de aanpak van het communicatietraject.

Naar verwachting zal de algehele LVB-wijziging in het najaar van 2026 in werking treden.

### 1.3. Groeiverdienmodel

IenW werkt aan een groeiverdienmodel voor Schiphol, zoals besloten op 7 mei 2025. Het model zou moeten gelden na realisatie van het geluidsdoel van 20% reductie uit de balance approach-procedure. De helft van de geluidswinst door vlootvernieuwing kan worden benut voor groei (tot 500.000), de andere helft moet ten goede komen voor de omgeving. Vastlegging volgt via een wijziging van het LVB.

Nog open staan de keuzes tussen directe of latere opname in de LVB, en tussen automatische vrijgave of bestuurlijke controle van groei. Als indicator voor geluidswinst wordt het Totaal Volume Geluid (TVG) overwogen.

De analyse van onderzoeksbureau To70 laat zien dat TVG leidt tot een gematigder groeipad. Het resterende geluidsdoel (circa 5%) wordt naar verwachting binnen twee jaar bereikt via autonome vlootvernieuwing. Bij een scenario van 500.000 vliegbewegingen in 2030/2031 (waarvan 27.000 nachtvluchten) neemt de hinder (uitgedrukt in TVG) in alle gemeenten af.

Een eerste uitwerking van deze systematiek is besproken in de BRS-werkgroep. In onze ambtelijke reactie is meegegeven dat concrete doelen moeten worden geformuleerd en dat monitoring en evaluatie daarop leidend moeten zijn bij het vrijgeven van geluidsruimte. Ook is gevraagd om onderzoek naar alternatieve hinderindicatoren en aandacht voor continuïteit in het geluidsbeleid.

De vervolgstappen zijn juridische uitwerking, toetsing door LVNL en ILT, besluitvorming door de nieuwe ministerraad en een nieuwe stakeholderronde.

## 2. Luchtruimherziening

De Luchtruimherziening betreft de indeling van het hogere luchtruim en is daardoor relevant voor alle luchthavens (niet alleen Schiphol).

Op vrijdag 21 februari heeft IenW het Schetsontwerp Nieuwe Luchtruimindeling en het Startdocument Hoger Naderen gepubliceerd. Dit zijn 2 separate trajecten: nieuwe indeling luchtruim (2028-2030) en traject Hoger Naderen (2027 – 2035). Ook heeft de Tweede Kamer verzocht een externe adviescommissie in te stellen [1] . De commissie is op 17 april 2025 ingesteld om de nieuwe indeling van het luchtruim integraal te beoordelen en de minister van IenW en de staatssecretaris van Defensie hierover te adviseren.

Op 18 november 2025 is dit rapport aangeboden. De bewindspersonen boden het adviesrapport dezelfde dag aan de Tweede Kamer aan.

Algemeen over het advies:
De herziening maakt weliswaar een groot militair oefengebied voor de F-35 mogelijk, maar door het ontbreken van een vierde naderingspunt blijven kortere routes en geluids- en emissiereductie uit, waardoor leefomgevingsdoelen verschuiven naar 'geluidsneutraal' en verbeteringen vooral van het programma Hoger Naderen moeten komen.

Opvallende punten in het advies:
De commissie adviseert de gevolgen voor omwonenden eerst inzichtelijk te maken en waarschuwt dat een extra normerings- en handhavingskader kan botsen met bestaande besluiten en mogelijk tot een nieuw gedoogstelsel leidt, terwijl zij ook pleit voor een permanent programma om het luchtruim structureel te onderhouden.

Een nadere reactie aan de Tweede Kamer volgt uiterlijk begin 2026 na zorgvuldige bestudering van de conclusies en aanbevelingen van de commissie. De aanbevelingen van de commissie, evenals de uitwerkingen van aanvullende meer gedetailleerde effectanalyses, worden benut voor de uitwerking van het Schetsontwerp naar het Voorlopig Ontwerp van de nieuwe indeling van het luchtruim.

### 2.1. Nieuwe Indeling Luchtruim

Observaties Schetsontwerp:

- De grootste ontwikkeling was dat er tóch geen vierde fix of aanvliegroute komt.
- De provincies zijn door het ministerie uitgenodigd om een gebiedsadvies op te stellen op dit schetsontwerp. De provincies in de Schipholregio (Noord- en Zuid-Holland, Utrecht, Flevoland) hebben een gebiedsadvies opgeleverd waarbij (in Noord- en Zuid-Holland) input van gemeenten is opgehaald. Buiten de Schipholregio hebben een aantal andere provincies (o.a. Gelderland) een gebiedsadvies aangeleverd.
- In maart/april hebben verschillende bestuurlijke informatiesessies plaatsgevonden waar IenW een toelichting heeft gegeven op de beoogde ontwikkelingen en bestuurders vragen konden stellen en hun zorgen delen.

Het schetsontwerp is een schets en geen besluitvormend document.

Op basis van het Schetsontwerp, verdere detaillering en de ontvangen adviezen (gebiedsadviezen en advies externe adviescommissie) wordt toegewerkt naar een Voorlopig Ontwerp in het voorjaar van 2026. Dat betreft wel een besluitvormend document en wordt voorgehangen aan Eerste Kamer, Tweede Kamer en Raad van State. Bij publicatie van het Voorlopig Ontwerp wordt een uitgebreidere effectanalyse opgenomen met daarin ook het effect van de maatregelen voor geluidsreductie uit de balanced approach-procedure voor Schiphol en een integrale doorrekening van vlootvernieuwing op toekomstscenario voor het jaar 2030. De verwachting is dat op basis van deze nieuwe inzichten de geluidseffecten kleiner worden dan in de effectanalyse van het Schetsontwerp (februari 2025) zijn gepresenteerd.

Beoogd tijdspad nieuwe indeling luchtruim:
- Februari 2025: publicatie Schetsontwerp.
- Eind november 2025: oplevering advies op het schetsontwerp en proces door de externe adviescommissie. Het advies wordt door de ministeries van IenW en Defensie meegenomen bij het Voorlopig Ontwerp van de nieuwe luchtruimindeling in 2026.
- Q1 2026: aanvullende effectenanalyses en uitwerking Voorlopig Ontwerp.
- Na april 2026: publicatie Voorlopig Ontwerp, voorhang Eerste Kamer, Tweede Kamer, Raad van State.
- Definitief ontwerp (eind 2028).
- Implementatie tussen eind 2028 en 2030.

### 2.2. Hoger Naderen

De vaste naderingsroutes overdag zijn onderdeel van het programma Luchtruimherziening. Hierbij naderen vliegtuigen de luchthaven over een vaste route vanaf ca. 1.800 m (6.000 voet) met een continue daling en minder motorvermogen om de leefomgevingskwaliteit te verbeteren. De verwachting is dat in een gebied tussen 45 tot 15 km van de luchthaven met deze werkwijze geluidswinst te behalen is. Vaste naderingsroutes geven bovendien de mogelijkheid routes te ontwikkelen die zoveel mogelijk om geluidgevoelige gebieden heen lopen.
Op dit moment zijn er vaste routes voor vliegtuigen die vertrekken van Schiphol en voor vliegtuigen die ’s nachts op de Polderbaan en Kaagbaan landen.

Als eerste is half 2025 gestart met een leertraject voor landen in zuidelijke richting op de Zwanenburgbaan (als ook parallel geland wordt op de Polderbaan) in het huidige luchtruim. Onderdeel van het leertraject is het optimaliseren van het participatietraject en het ontwikkelen van de evaluatiecriteria. O.a. is door provincie Noord-Holland – met input van betrokken gemeenten – een gebiedsadvies opgesteld en is een klankbordgroep ingericht waar ook de BRS in vertegenwoordigd is. In 2026 wordt de vaste route voor dit leertraject ontworpen. Gestreefd wordt naar ingebruikname in 2027.

De ervaringen van dit leertraject worden meegenomen in de verdere uitwerking van het Hoger naderen op in ieder geval alle landingsbanen op Schiphol en Rotterdam – The Hague Airport. De voorbereiding en implementatie van de projecten ‘Hoger Naderen’ voor Schiphol vindt plaats tussen 2026 en 2035, waarbij de daadwerkelijke invoering plaatsvindt nadat de nieuwe indeling van het luchtruim geïmplementeerd is (na 2030).

Beoogd tijdspad Hoger Naderen:
- Medio 2025 gestart met leertraject Zwanenburgbaan.
- 2026: ontwerp vaste route voor dit leertraject.
- 2026 – 2035: Leertrajecten voor andere landingsbanen Schiphol en Rotterdam The Hague Airport.

## 3. Nieuw stelsel vliegtuiggeluid

In de Luchtvaartnota 2020-2050 wordt als doel gesteld de negatieve gezondheidseffecten door luchtvaart te verminderen. Dit wordt onderschreven in de Hoofdlijnenbrief Schiphol van juni 2022, en wordt uitgewerkt in het stelsel regulering vliegtuiggeluid en daarnaast ook voor CO2 en emissies. In de uitwerking van het nieuwe stelsel is aandacht voor lokale bescherming via geluidproductieplafonds, een geluidquotum per luchthaven, betere aansluiting op ervaren geluidhinder als ook handhaafbaarheid en aansluiting op de Omgevingswet.

Participatie vindt plaats via een nationale klankbordgroep waarin belanghebbende partijen (medeoverheden waaronder de BRS ambtelijk, inwoners & maatschappelijke organisaties, sector) zitting hebben. Deze klankbordgroep heeft gereageerd op het definitief beleidsontwerp van juli 2025. Er wordt input geleverd op het proces en de inhoud, welke meegenomen wordt door het Ministerie van I&W in de ontwikkeling van dit nieuwe geluidstelsel.

Volgens planning is de ontwerpwetgeving medio 2026 gereed waarna een traject start van consultatie en advies door de Raad van State. Parlementaire behandeling is voorzien in 2027 en inwerkingtreding eind 2028.

## 4. Actualisatie LIB

Het LIB regelt het gebruik van de ruimte rond luchthaven Schiphol door zones vast te stellen voor geluid, veiligheid en bouwbeperkingen. Het bepaalt waar en onder welke voorwaarden gewoond, gewerkt en gebouwd mag worden in de omgeving van de luchthaven. Het LIB is in 2025 technisch aangepast (hoogtebeperkingen).
Daarnaast is het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) een actualisatie gestart met als doel om het LIB beter aan te laten sluiten bij het huidige en toekomstige gebruik van de luchthaven.
Het doel van deze actualisatie is om de ruimtelijke beperkingengebieden (voor gebruik en woningbouw) weer in lijn te brengen met de actuele vliegoperatie op Schiphol. Er zijn verschillende alternatieven om de beperkingengebieden te actualiseren. Er wordt eerst een effectstudie uitgevoerd waarmee inzicht wordt verkregen in de (milieu-)effecten van de verschillende alternatieven.
De scope voor deze studie is gezamenlijk bepaald door het ministerie van IenW en VRO en de BRS (ambtelijk).

## 5. Cumulatie van geluid

De voorgenomen actualisatie van de bestaande methode om een afweging te maken over de aanvaardbaarheid van het geluid van meerdere geluidbronnen op bijvoorbeeld een bouwplan (cumulatie) wordt door de uitvoeringspraktijk als lastig ervaren.
Daarom hebben de staatssecretaris van IenW, de minister voor VRO, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en het Interprovinciaal Overleg (IPO) op 15 februari 2024 afgesproken om onderzoek te laten doen naar een alternatieve methode om de samenloop van het geluid van meerdere bronnen te beoordelen.

Het RIVM heeft in 2025 literatuuronderzoek gedaan naar alternatieve methoden die internationaal ontwikkeld zijn. Het doel is een wetenschappelijk onderbouwde, praktische en uitlegbare methode te ontwikkelen die op een in de praktijk beter toe te passen manier rekening houdt met gezondheid en leefomgevingskwaliteit bij ruimtelijke besluitvorming.
Er is een botsproef uitgevoerd voor vier door het RIVM gevonden methoden en het voorstel uit het advies van de externe adviesgroep STOER (juli 2025). Deelnemers aan

de botsproef waren gemeenten, provincies, omgevingsdiensten, GGD, IenW en VRO, in aanwezigheid van het RIVM. Uit de botsproef bleek dat elk van de onderzochte varianten voor- en nadelen kent. Ook werd de STOER-variant als interessant aangemerkt, met de toevoeging dat de precieze effecten voor de uitvoeringspraktijk op dit moment nog niet goed te beoordelen zijn. Daarom zal die variant in het lopende traject nog nader worden uitgewerkt om die volwaardig te kunnen betrekken bij de te maken keuze. Alle betrokken partijen benadrukken de meerwaarde van een zorgvuldige afronding van dit constructieve gezamenlijke traject, teneinde te komen tot een bruikbare methode die recht doet aan de hinder en beter uitvoerbaar is in de praktijk. Een kerngroep en een stuurgroep (onder voorzitterschap van IenW) begeleiden het proces, met inbreng van gemeenten, provincies en maatschappelijke partijen. Afronding wordt voorzien voor eind maart 2026, waarna implementatie in regelgeving kan volgen.

## 6. Baanonderhoud 2026

Op 31 juli jl. heeft Schiphol bij IenW een aanvraag ingediend voor vaststelling van de Regeling onderhoud banenstelsel 2026 op grond van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart. De aanvraag betreft onderhoudswerkzaamheden in 2026 waarvoor vrijstellingen en ontheffingen binnen het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) zijn gevraagd. De beoordeling door het Ministerie is gestart.

Voor het eerst wordt voorafgaand aan de internetconsultatie input gevraagd van de BRS. De BRS-A heeft een eerste reactie gegeven en voert gesprekken met Schiphol en IenW, gericht op zowel de aanvraag voor 2026 als de onderhouds- en capaciteitsplanning vanaf 2027. Daarbij zijn kanttekeningen geplaatst bij de mitigerende maatregelen en is het belang benadrukt van duidelijke communicatie met omwonenden. Vrijstellingen voor nachtelijk verkeer hebben niet de voorkeur van de BRS.

Een internationale benchmark van de BRS-A laat zien dat buitenlandse luchthavens vergelijkbaar baanonderhoud soms sneller uitvoeren. In dat kader wordt met Schiphol gesproken en IenW over de aanbestedingsstrategie: ligt de nadruk daarbij op prijs, snelheid of kwaliteit? De BRS zal ook nog formeel reageren via de internetconsultatie welke in verwachting in december gaat starten.

## 7. Natuurvergunning Schiphol

In september 2023 verleende de toenmalige minister voor Natuur en Stikstof (tegenwoordig: de staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur) een natuurvergunning voor de exploitatie van Schiphol. Deze vergunning is nodig vanwege mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden, zoals stikstofneerslag en verstoring van beschermde diersoorten. De vergunning ziet niet op gevolgen voor omwonenden.
Voor de vergunning is onderzocht of de aangevraagde situatie (maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen) de beschermde natuur aantast. Daarbij is vergeleken met bestaande rechten die Schiphol in het verleden had. Voor gebieden die vóór 2003 zijn aangewezen, ging de minister uit van 460.000 vluchten per jaar met een vierbanenstelsel; voor gebieden na 2003 van 480.000 vluchten met een vijfbanenstelsel. Schiphol paste intern salderen toe: stikstofeffecten van de nieuwe situatie werden weggestreept tegen effecten van bestaande rechten. Daarnaast is extern salderen toegepast door stikstofruimte van negen agrarische bedrijven op te kopen.

Op 4 juni 2025 vernietigde de rechtbank van Den Haag de vergunning. Hoewel berekeningen grotendeels correct waren - bijvoorbeeld ten aanzien van de bestaande

rechten, de bijbehorende aantallen vliegtuigbewegingen, en de rekenmethodiek voor stikstofdepositie – ontbrak een motivering dat de ingezette stikstofruimte van Schiphol niet reeds wordt benut of noodzakelijk is voor behoud of herstel van Natura 2000 gebieden en het realiseren van instandhoudingsdoelen (additionaliteitsvereiste), wat geldt sinds uitspraken van de Raad van State van december 2024. Ook is onvoldoende onderzocht wat extra geluidsbelasting betekent voor diersoorten in drie natuurgebieden. Daarnaast deed de rechtbank uitspraak over een eerder handhavingsverzoek. Dat verzoek werd terecht afgewezen, omdat Schiphol op dat moment een geldige vergunning had. Dat deze vergunning nu is vernietigd, maakt het eerdere besluit niet onjuist.

De vernietiging van de vergunning betekent niet dat er direct minder vluchten plaatsvinden. Schiphol moet wel een nieuwe vergunning aanvragen, wat een langdurig proces kan worden. Schiphol, het ministerie en MOB gaan in hoger beroep. Daarnaast diende Schiphol ook een verzoek om voorlopige voorziening in. Dit verzoek is afgewezen: mogelijke gevolgen doen zich pas voor als de staatssecretaris handhavend optreedt. Schiphol kan in zo'n procedure haar belangen inbrengen.
De staatssecretaris moet binnen 26 weken (uiterlijk 4 december 2025) opnieuw beslissen op de aanvraag. Omdat de aanvraag volledig is, is er concreet zicht op legalisatie. De termijn kan in overleg worden opgeschort voor aanvullende gegevens, wat waarschijnlijk nodig zal zijn. Schiphol en het ministerie weten namelijk nog niet hoe de aangescherpte stikstofregels moeten worden toegepast. Het is nu vooral aan het ministerie om algemene stikstofmaatregelen vast te stellen. Derden, zoals MOB, kunnen na 4 december een ingebrekestelling indienen bij niet-tijdig beslissen. Handhaving ligt op korte termijn niet voor de hand; bij een last onder dwangsom kan Schiphol opnieuw een voorlopige voorziening vragen. Wel geldt dat handelen zonder vergunning achteraf strafrechtelijk kan worden gesanctioneerd. Wat dit betekent voor andere dossiers, zoals het Luchthavenverkeerbesluit (LVB), is nog onduidelijk. Mogelijk leidt dit tot vertraging.

**Consultatiereactie PAMV**
**Input BRS (ambtelijk)**
**20 april 2021**

U verzoekt om input op het Voorstel expertgroep en maatschappelijke inbreng ten behoeve van de Programmatische Aanpak Meten Vliegtuiggeluid (PAMV). Eventuele input kan tot en met 22 april 2021 ingestuurd worden. De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS*) maakt graag gebruik van deze mogelijkheid om onderstaande aandachtspunten onder uw aandacht te brengen. Het betreft een ambtelijke reactie.

*Nut en noodzaak van meten in combinatie met rekenen*
Als BRS zijn wij nadrukkelijk voorstander van een combinatie van rekenen en meten. Waarbij het meten volgens ons drie verschillende doeleinden dient:

- valideren en verbeteren van de rekenmodellen;
- meten om te voorzien in een informatiebehoefte van omwonenden (wat is de feitelijke belasting op een specifieke woonkern?);
- meten als toetsings- en handhavingsinstrument in relatie tot wet- en regelgeving (bijvoorbeeld tbv het groeiverdienmodel, wordt er inderdaad minder geluid geproduceerd).

Bij alle drie doeleinden staat de vraag centraal wat de daadwerkelijke geluidbelasting is op een specifieke locatie. Om zinvol het gesprek te kunnen voeren over het beperken en voorkomen van hinder is het van belang wat er lokaal speelt. Wat maakt dat mensen al dan niet hinder ontwikkelen? Maar als we het hebben over feitelijke geluidbelasting op een specifieke locatie, dan is de invloed van de gebouwde omgeving op het geluid van groot belang.

*Gebouwde omgeving blinde vlek*
Tot nu toe wordt de gebouwde omgeving niet meegenomen in de rekenmodellen. Wij constateren dat PAMV er niet op is gericht in deze omissie te voorzien. Dat is jammer, want daarmee zullen we ook in de toekomst aangewezen blijven op berekende hinder en gehinderden en niet de brug kunnen slaan naar de daadwerkelijk hinder en hinderbeleving. Én blijven de rekenmodellen bovendien nog steeds ongeschikt voor de afwegingen die wij als overheden in de ruimtelijke ordening moeten maken. Die gaan immers altijd over de feitelijke belasting op een specifieke locatie, gegeven de specifieke eigenschappen van de gebouwde omgeving ter plaatse.

*Gebruik PAMV óók om invloed van gebouwde omgeving in beeld te brengen*
Onze oproep is daarom om PAMV óók te gebruiken om in beeld te brengen hoe geluid zich in de gebouwde omgeving verspreid en in de validatie te concentreren op die punten waar de grote verschillen optreden, namelijk tussen de meetpunten in het 'open veld' en de meetpunten in de gebouwde omgeving. De gebouwde omgeving heeft niet alleen een significante invloed op de gemeten waarden, maar ook op de beleving van die waarden.

*Aanbod om mee te denken*
Als we in de rekenmodellen recht willen doen aan hinder en hinderbeleving is het van groot belang om daar inzicht in te krijgen. PAMV lijkt ons hét aangewezen traject om het vraagstuk van de invloed van de gebouwde omgeving op blootstelling en beleving van vliegtuiggeluid in mee te nemen. We zien nu al dat gemeenten en initiatiefnemers in het belang van een goede ruimtelijke afweging noodgedwongen zelf al aan de slag gaan. Dat is niet alleen niet kostenefficiënt, maar brengt het risico

met zich mee dat aannames en uitgangspunten per gemeente verschillen en uitkomsten en resultaten niet vergelijkbaar zijn. Het vraagstuk van de invloed van de bebouwde omgeving moet dus echt geadresseerd worden. Wij denken graag met u mee hoe dit voortvarend opgepakt kan worden.

*Vragen en antwoorden webinar 8 april 2021*
Inmiddels hebben wij de schriftelijke antwoorden ontvangen op de vragen die in het webinar van 8 april 2021 zijn gesteld. In het webinar heeft u van ons vragen ontvangen over de validatie van de rekenmodellen voor de invloed van de bebouwde omgeving, de positie van de decentrale overheden in de drie pijlers (wetenschappelijke toetsing, begeleidingsgroep met onafhankelijke experts en maatschappelijke inbreng), en de financiering. Hieronder gaan wij meer in detail in op uw reactie op deze drie thema's.

1. <u>Informatie- en validatiebehoefte bestuurlijke partijen in het kader van de ruimtelijke ordening</u>

   Actuele wetenschappelijke inzichten wijzen uit dat maatregelen in het ruimtelijke ontwerp de blootstelling aan vliegtuiggeluid kunnen verminderen en hinder kunnen beperken. De Luchtvaartnota haakt aan bij deze actuele inzichten. Volgens het Rijk (paragraaf 4.4.) kunnen ruimtelijke maatregelen bijdragen aan het verminderen van hinder. Met stedenbouwkundige, landschappelijke en bouwtechnische maatregelen kan de geluidbelasting op bijvoorbeeld de gevel en de slaapvertrekken worden verminderd. Het Rijk wil dan ook kijken naar de kansen die het geluidadaptief bouwen biedt ten behoeve van maatwerk en een betere balans van wonen en vliegen.

   In de regio Schiphol zijn de decentrale overheden al druk aan het experimenteren om de inzichten vanuit het geluidadaptief bouwen bij hun projecten te betrekken. Een belemmering daarbij is dat de rekenmodellen voor luchtvaart de invloed van de gebouwde omgeving niet meenemen. In de berekende $L_{den}$ wordt er van uitgegaan dat er sprake is van een leeg vlak. Daarmee staat het model ver af van de werkelijkheid. Een punt dat juist via PAMV zou moeten worden aangepakt, verbetering van het systeem door te valideren.

   Wij constateren dat in PAMV geen aandacht is voor de validatie- en informatiebehoefte die voortkomt uit de noodzaak een zorgvuldige ruimtelijke afweging te maken. De aanpak in PAMV is er op gericht om het huidige rekenmodel te valideren door te meten. Maar aan de grootste omissie in het rekenmodel, de invloed van de bebouwde omgeving, wordt volledig voorbij gegaan. In het webinar van 8 april 2021 hebben wij hierover een aantal vragen gesteld. De beantwoording (cursief) roept vragen bij ons op. Hieronder geven wij daarop kort een reactie:

   - *Doc 29 heeft geen mogelijkheden om rekening te houden met lokale effecten van bebouwing. Het is niet de verwachting dat het meenemen van dergelijke effecten op grote schaal, zoals het hele studiegebied van een geluidberekening op afzienbare termijn mogelijk wordt.*

     <u>Reactie:</u> In de ruimtelijke ordening gaat het altijd over specifieke locaties. Een model van 71x71 km is voor deze toepassing niet nodig; het gaat er om de input vanuit het luchtvaartmodel geschikt te maken om voor specifieke afgebakende (bouw-) locaties de blootstelling op het bouwplan te berekenen en de effecten van het ontwerp daarop. Als dat buiten het toepassingsbereik van DOC 29 valt, zal er een ander model of tool moeten worden ontwikkeld waarmee het wél mogelijk is om effecten op bouwlocaties te

berekenen. Dat dat heel goed kan is al bewezen. Zie hiervoor bijvoorbeeld het proefschrift van M. Lugten, Tranquility bij design, architectural and landscape interventions to improve the soundscape quality of urban areas exposed to aircraft noise (te downloaden via de digitale databank van de universiteit van Cambridge: http://repocitory.cam.ac.uk) en de casestudies in de brochure "Geluidbewust ontwikkelen in de Schipholregio", te downloaden via: https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Luchtvaart/Geluidbewust_ontwikkelen)
De verschillende gemeenten die in hun bouwprojecten kansen voor geluidadaptief bouwen willen onderzoeken laten nu allemaal eerst een model op maat bouwen om vervolgens hun bouwplan door te kunnen rekenen. Het lijkt ons dat dit iets is wat beter landelijk opgepakt kan worden. Ook om de onwenselijke situatie te voorkomen dat in al die afzonderlijke trajecten van afzonderlijke gemeenten en initiatiefnemers verschillende uitgangspunten hanteren en uitkomsten niet vergelijkbaar zijn.

- *Belangrijk bij het valideren van de rekenmodellen is om vast te stellen wat precies de oorzaak van het verschil is, dit zou bijvoorbeeld ook invloed van de gebouwde omgeving zijn. Indien mogelijk zouden deze gecorrigeerd kunnen worden als blijkt dat de bebouwde omgeving leidt tot een structureel en verklaarbaar verschil*.

  Reactie: Hier lijkt PAMV achter te lopen op de actuele inzichten dat de gebouwde omgeving inderdaad een structureel en verklaarbaar verschil veroorzaakt. Juist om een goede afweging te kunnen maken over maatregelen in een bouwplan is het belangrijk om over een tool te beschikken om de feitelijke geluidbelasting op de gevels te berekenen. De gebouwde omgeving wordt in modellen voor andere bronnen niet voor niets meegenomen. Hetzelfde geldt trouwens voor het berekenen van Radarbeperkingen voor luchtvaart. Ook daar wordt de gebouwde omgeving meegewogen.

- *Hiernaast wordt ook benadrukt dat reflectie van gebouwen vooral een rol bij speelt individuele vluchten, en daar is de reken- en beleidssystematiek niet voor bedoeld. Daar gaat het om jaargemiddelden*.

  Reactie: in de ruimtelijke ordening gaat het altijd om de trend en niet om een individuele passage. Voor weg- en railverkeer gaan we ook uit van jaargemiddelden $L_{den}$. En voor industrie zal dat het geval zijn met de start van de Omgevingswet. In het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 zijn bovendien formules opgenomen waarin de gebouwen worden meegenomen om de geluidbelasting op de gevels te berekenen.

- *Bij deze vraag wordt ook nog de volgende achtergrondinformatie gegeven:*
  *Al sinds de jaren 70 wordt geprobeerd (windtunnelonderzoek) om het klimaat rondom gebouwen (temp en wind) te begrijpen en in modellen te vatten. Dit blijkt tot op heden nog steeds moeilijk voor 1 gebouw te doen, laat staan voor een gebied van 71 x 71 km*.

  Reactie: Afgezien van het feit dat het bovenstaande niet over geluid gaat, is dit niet anders dan bij de berekening van de geluidbelasting bij andere geluidbronnen. Daar lossen we dit op door afspraken te maken over de aannames voor deze factoren in de rekenmodellen. Zo rekenen we voor wegverkeer altijd met een droge weg en 20°C. Het lijkt ons dat dit soort afspraken ook voor de doorrekening van plannen voor luchtvaart te maken zijn. In de casestudies die zijn uitgevoerd ten behoeve van de brochure "Geluidbewust ontwikkelen in de Schipholregio" (te downloaden via:

https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Luchtvaart/Geluidbewust_ontwikkelen) werd bijvoorbeeld standaard uitgegaan van een gemiddeld zomers weertype met een robuustheidanalyse voor minder gunstige weersomstandigheden.

- *Het studiegebied waarvoor de geluidberekeningen worden uitgevoerd is heel groot. Bijvoorbeeld rondom Schiphol beslaat het een oppervlakte van 71 bij 71 km. Om rekening te houden met specifieke omstandigheden zou binnen dit studiegebied: de bodemgesteldheid, hoogteverloop van de bodem, vorm en hoogte van gebouwen, etc. moeten worden bepaald als invoergegevens. In deze invoergegevens zitten allerlei onnauwkeurigheden waardoor het eindresultaat het risico in zich heeft onnauwkeuriger te worden met gebruik van deze invoergegevens in plaats van zonder.*

  Reactie: Op zichzelf is dat juist. Echter door nauwkeurig te modelleren kun je de bandbreedte van de onnauwkeurigheden klein houden. En daarbij is het niet nodig om met enige zekerheid iets te kunnen zeggen over de belasting op een gevel om alle details nauwkeurig te modelleren. Dat is niet doenlijk en doen we voor de rekenmodellen voor andere bronnen ook niet. We zijn gewend om hierover afspraken te maken. Normaal gesproken modelleren we voor bodemgebieden meestal bijvoorbeeld alleen hard (reflecterend) en zacht (absorberend). Bovendien is het niet nodig om in één keer alles tegelijkertijd te vullen.

- *De wijze waarop geluid zich in en rondom gebouwen voortplant wordt niet goed begrepen door de wetenschap. Belangrijke factoren waardoor grote verschillen in geluidniveaus ontstaan zijn onder andere verschillen in temperatuur, windsnelheid en –richting die sterk worden beïnvloed door de gebouwde omgeving. Andere factoren waardoor grote verschillen ontstaan zijn de afschermende, reflecterende, verstrooiende en absorberende oppervlakken. De verschillen beperken zich niet tot maaiveldniveau maar strekken zich honderden meters uit in de hoogte en werken alle richtingen op. Er is geen wetenschappelijke consensus welk rekenmodel zou kunnen worden gebruikt.*

  Reactie: Het is zeker niet zo dat we helemaal niets weten. Recent wetenschappelijk onderzoek geeft wel degelijk inzicht in de voortplanting van vliegtuiggeluid in de gebouwde omgeving. Bijvoorbeeld het eerder genoemde onderzoek van M. Lugten, maar ook in Zwitserland is de invloed van de bebouwde omgeving op de voortplanting van vliegtuiggeluid geluid gemodelleerd.

- *Metingen in en rondom gebouwen zijn indicatief omdat blijkt dat ten opzichte van metingen in het open veld grote verschillen ontstaan. Dit is het gevolg van de in het vorige opsompunt genoemde factoren. Zie ook voor enig inzicht over windklimaat https://klimapedia.nl/publicaties/windhinder-dictaat-tu-delft-publicatie-sbr-1982/*

  Reactie: Zie onze reactie bij de vorige punten. Voortschrijdend inzicht (zoals het hiervoor aangehaalde onderzoek van M. Lugten) is dat de gebouwde omgeving wel degelijk van invloed is. Het lijkt ons dat we er beter aan doen die inzichten op een zo goed mogelijke manier te verwerken in de rekenmodellen in plaats van deze stelselmatig te blijven negeren. Nu weten we immers zeker dat de berekende $L_{den}$ contour in elk geval weinig zegt over de geluidsbelasting in een specifieke situatie. En de rekenmodellen überhaupt niet toegerust zijn voor toepassing in de ruimtelijke ordening.

*Resumerend*, de belemmeringen die u ziet voor het meenemen van de gebouwde omgeving in de rekenmodellen voor luchtvaart zijn wat ons betreft niet specifiek voor luchtvaart en daarom geen reden om de bebouwde omgeving buiten het rekenmodel te laten. Als we er voor andere bronnen in slagen om deze kwesties op te lossen door afspraken te maken welke aannames daarvoor gedaan worden in de rekenmodellen, dan kan dat voor luchtvaart ook. Als de vliegoperatie tot in detail gemodelleerd kan worden in Doc 29, inclusief diverse vliegtuigtypes, bochten en hoogteprofielen en meer en minder vermogen, dan is volgens ons een statisch model op de grond ook te modelleren. Dit doet u immers ook in het model dat u voor de berekening van radardekking hanteert.

Inmiddels is dit in een aantal situaties voor luchtvaart gedaan. De rekenresultaten zijn ook gevalideerd met metingen (zie de kennissessies van de provincie Noord-Holland). Decentrale overheden doen dit nu ieder voor zich. Wij vinden het een landelijke verantwoordelijkheid om een toegepast rekenmodel ten behoeve van de afweging in de ro te maken. In het kader van de CVVG Omgevingswet werkt het Rijk werkt al aan een basismodel voor heel Nederland. Vanuit de thematische scope van PAMV, waarin het ook gaat over beleving en gezondheid, kan de invloed van de bebouwde omgeving niet langer buiten beschouwing blijven.

Als dit nu niet opgepakt wordt en gemeenten/initiatiefnemers noodgedwongen zelf hiermee aan de slag gaan, ontstaat bovendien het risico van verschillende aannames en uitgangspunten en onvergelijkbare uitkomsten en resultaten. Waarbij zich ook nog eens het vraagstuk voordoet dat we in Nederland verschillende rekenmodellen voor luchtvaart hanteren. Het is noodzakelijk hier regie op te voeren en zo snel mogelijk een uniform model uit te werken.

Graag gaan wij hierover met u in gesprek en denken wij met u mee hoe wij zo snel mogelijk in dit hiaat kunnen voorzien.

2. <u>Interbestuurlijke afstemming</u>

In de uitwerking van aanbeveling 7 missen wij aandacht voor de positie van de decentrale overheden. Bovendien, zoals uit het voorgaande punt blijkt, hebben decentrale overheden vanwege hun bevoegdheden en verantwoordelijkheden in de ruimtelijke ordening een specifieke informatie- en validatiebehoefte.

Uw antwoord op onze vraag hierover is dat regionale overheden worden betrokken via de regionale overlegorganen als CRO- LEO- en ORS opvolgers. Aanvullend op de nog in te richten nationale Klankbordgroep, bent u bereid om eventueel themasessies te organiseren, gericht op de informatiebehoefte van de decentrale overheden.

De verwijzing naar de regionale overlegorganen verbaast ons en lijkt ons achterhaald in het licht van de bestuurlijke afspraken tussen de minister en de BRS over het versterken van de interbestuurlijke samenwerking. De urgentie van een rekenmodel dat in staat stelt om zorgvuldige afwegingen over de ruimtelijke ordening te maken is in de omgeving van Schiphol groot. De uitwerking ervan zal in samenspraak met ons moeten gebeuren en vraagt een structurele dialoog die verder gaat dan de organisatie van een themasessie. Wellicht is een afzonderlijk traject binnen of aanvullend op PAMV noodzakelijk. Wij vragen u de uitwerking van aanbeveling 7 hierop aan te passen.

3. Financiering

Wij maken uit de stukken op dat het Rijk zich enkel verantwoordelijk acht voor de validatie. De verantwoordelijkheid voor het voorzien in de informatiebehoefte legt het Rijk bij de regio. Wij vragen ons af hoe de meetsystemen gefinancierd gaan worden en welke verantwoordelijkheid het Rijk daarbij ziet voor zichzelf als bevoegd gezag voor luchthavens van nationale betekenis, zoals bijvoorbeeld bij Schiphol.

Daarnaast vinden wij het een rijksverantwoordelijkheid om de rekenmodellen geschikt te maken voor toepassing in de ruimtelijke ordening. Nu zien we dat individuele gemeenten en initiatiefnemers in het belang van een goede ruimtelijke afweging ieder voor zich het wiel moeten uitvinden. Dat is niet (kosten)efficiënt, nog los van het eerder aangehaalde risico dat aannames en uitgangspunten per gemeente verschillen en uitkomsten en resultaten niet zonder meer vergelijkbaar zijn. Het is noodzakelijk hier regie op te voeren en zo snel mogelijk een uniform model uit te werken.

*) BRS: samenwerkingsverband van vier provincies en 56 gemeenten.

Geachte leden van de Bestuurlijke Raad Schiphol,

Bij deze wil ik u graag informeren dat de consultatie van de zogeheten Balanced Approach Procedure is gestart. Alle documenten zijn te vinden via de volgende link: www.internetconsultatie.nl/balanced_approach_schiphol.

**Aanleiding en kabinetsbesluit**

Zoals u weet heeft op 24 juni jl. het kabinet een besluit genomen over de toekomst van Schiphol. Met dit besluit wil het kabinet een nieuwe balans vinden tussen het belang van een internationale luchthaven voor de verbinding van Nederland met de rest van de wereld en de kwaliteit van de leefomgeving rondom de luchthaven.

Het herstellen van de balans tussen de omgeving en de luchthaven bestaat uit drie sporen. Ten eerste wil het kabinet per 1 november 2023 stoppen met anticiperend handhaven. Daarmee gaan we terug naar het oude stelsel met normen voor geluidswaarden, maar behouden we een aantal voordelen voor de omgeving die de afgelopen jaren zijn doorgevoerd (zoals het feit dat de banen zó worden ingezet dat het de minste hinder oplevert voor de omgeving). Door te stoppen met anticiperend handhaven zal er naar verwachting nog ruimte zijn voor maximaal 460.000 vluchten op Schiphol.

De reductie van de geluidshinder, waarvan het kabinet denkt dat er een reductie van het aantal vluchten voor nodig is, is de tweede stap. Het kabinet verwacht dat hiermee 440.000 vluchten per jaar mogelijk zijn. De derde stap is het ontwerpen van een nieuw stelsel, waarbij normen voor geluid leidend worden, niet het aantal vliegtuigbewegingen. Bovendien moet dat stelsel er toe leiden dat de geluidshinder rond de luchthaven permanent afneemt richting de toekomst. Het ontwerpen van dat nieuwe stelsel zal naar verwachting enkele jaren duren.

**De Balanced Approach Procedure**

De zogenaamde Balanced Approach procedure valt onder de tweede stap. De procedure dient te worden doorlopen wanneer een EU-lidstaat een geluid gerelateerde exploitatiebeperking wil doorvoeren op een luchthaven met meer dan 50.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Deze procedure start met het stellen van een doel voor de vermindering van geluidsoverlast. Vervolgens moeten maatregelen geïnventariseerd worden die kunnen bijdragen aan het behalen van het geluidsdoel. De volgorde waarin deze maatregelen geïnventariseerd en, indien mogelijk, genomen moeten worden is:

- maatregelen aan de bron;
- maatregelen op gebied van ruimtelijke ordening;
- maatregelen in operationele procedures;
- exploitatiebeperking.

Deze inventarisatie, inclusief analyse op kosteneffectiviteit, is reeds afgerond. Conform de Balanced Approach procedure starten we nu een brede consultatie, waarbij iedereen kan reageren op de voorgestelde maatregelen.

De consultatie loopt van 15 maart tot en met 15 juni.

**Betrokkenheid BRS**

Vorige week dinsdag, 7 maart, hebben we een toelichting gegeven op de procedure in de ambtelijke BRS werkgroep. Vanuit het programma Schiphol hecht ik aan de bestuurlijke samenwerking die er is. In de werkgroep hebben we dan ook aangegeven dat we van harte bereid zijn om een nadere toelichting te geven op de stukken en verder met de leden van de BRS in gesprek te gaan over de voorgestelde maatregelen. Op ambtelijk niveau worden hierover afspraken gemaakt.

**Betrokkenheid brede publiek**

Voor het brede publiek organiseren we twee digitale informatiebijeenkomsten voor een toelichting op de combinaties van mogelijke maatregelen. Op het moment dat de data bekend zijn zullen we u hierover informeren. Ook communiceren we dit via luchtvaartindetoekomst.nl.

Indien u nog verdere vragen of verzoeken heeft, dan kunt u altijd bij ons terecht.

Met vriendelijke groet,

Heleen Groot

Directeur Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Bijlage 2: Toelichting op Consultatie Experimenteerregeling Schiphol: strikt preferentieel baangebruik/ beëindigen anticiperend handhaven

Het ministerie is een consultatie gestart (looptijd tot en met 23 februari 2023) over de Experimenteerregeling Schiphol.

Sinds 2010 wordt het Nieuwe Normen en Handhavingssysteem (NNHS) toegepast, gebaseerd op preferent vliegen. Deze baangebruiksregels zorgen ervoor dat die start- en landingsbanen worden ingezet die de minste hinder opleveren voor de omgeving en geven daarom bescherming aan gebieden onder de secundaire banen. De regels die daarbij horen liggen nog niet vast in de wet. Daarvóór, en wel vastgelegd in de wet, werd er gebruik gemaakt van handhavingspunten. Die hadden een norm (grenswaarde geluid) die niet mocht worden overschreden. Met invoering van het NNHS werd besloten om anticiperend te handhaven: in geval van een overschrijding van grenswaarden in handhavingspunten zou geen sanctie worden opgelegd door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), indien de overschrijding het gevolg is van het NNHS. Dit heeft tot een vreemde situatie geleid omdat er niet volgens de wet wordt gehandhaafd.

Het kabinet heeft in juni 2022 het besluit genomen een nieuwe balans te zoeken tussen het belang van de nationale luchthaven en de kwaliteit van de leefomgeving, vanuit de intentie om meer aandacht te hebben voor omwonenden. Dit betekent dat het 'anticiperend handhaven' per 1 november 2023 wordt beëindigd. Vanaf dat moment wordt teruggevallen op het stelsel van handhavingspunten voor geluid. Maar het kabinet wil ook vasthouden aan de toepassing van de regels voor het strikt preferentieel baangebruik (NNHS) en wil deze vastleggen.
Stoppen met anticiperend handhaven betekent dat met ingang van 1 november 2023 overschrijding van een grenswaarde van een handhavingspunt niet meer is toegestaan. De rechtspositie van omwonenden zal hierdoor in principe verbeteren.

Om het preferent vliegen (voorkeur) te combineren met het gebruik van handhavingspunten (regelgeving) wordt deze experimenteerregeling ingevoerd.

In de experimenteerregeling zijn ten opzichte van het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) van 2008/2010 gewijzigde grenswaarden opgenomen. Op de meeste punten is sprake van een verlaging en op een aantal punten van een verhoging (10 van de 35). Het ministerie stelt dat de aanpassing nodig is wegens diverse ontwikkelingen die sinds de vaststelling hebben plaatsgevonden. Dat betreft NNHS, maatregelen voor minder hinder en voor vliegveiligheid. De grenswaarden zijn al die jaren niet aangepast terwijl dat volgens het ministerie normaal wel gebeurt.

Aangezien dit ingewikkelde materie is, en (ook bij bewoners) veel vragen oproept is het ministerie uitgenodigd om een presentatie te houden in de BRS.

Vragen zijn onder andere:

- Voor een aantal handhavingspunten, met name onder secundaire banen (exacte informatie moet nog komen van het ministerie) gaat de grenswaarde omhoog. Het ministerie zegt dat qua hinderbeleving iedereen er op vooruit gaat. Dit lijkt tegenstrijdig, en is moeilijk uit te leggen.
- Het NNHS was ter bescherming van de secundaire banen. Sommige punten (Uithoorn en Aalsmeer) kennen juist een overschrijding van het handhavingspunt. Om die, nu er juist gehandhaafd gaat worden, eerst te verhogen is geen goed signaal.

- Het ministerie geeft op basis van berekeningen en modellen een onderbouwing van de verhoging. Dit klinkt als een logische aanpak, maar gaat voorbij aan de dagelijkse realiteit van de omwonenden die bescherming zoeken tegen overlast en nu worden geconfronteerd met een handhavingspunt (norm) die eerst wordt verhoogd voordat erop wordt getoetst. Dit gesprek speelt zich af in twee werelden.
- In de nieuwe regeling wordt gewerkt met een grenswaarde en een maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden. In de regeling is geen definitie opgenomen van “buitengewone weersomstandigheden”.
- We zouden graag de berekeningen zien en bijvoorbeeld ook de hinderbeperkende maatregelen welke dan zijn meegenomen waardoor een handhavingspunt moet worden verhoogd.
- De voorgestelde waardes in de ontwerpregeling kunnen niet goed worden beoordeeld wegens het ontbreken van zicht op de was/wordt situatie. In ieder geval is het wenselijk de achtergrond van de verhoogde waardes per handhaafpunt nader toe te lichten.
- Ook kunnen de voorgestelde waardes in de ontwerpregeling niet goed worden beoordeeld wegens het ontbreken van zicht op het gehanteerde rekenmodel.

**BRS: vragen voor IenW t.b.v. bezoek Minister Madlener - do 22 mei**

**Tweede lichting vragen (vrijdag 16-5)**

1. Klopt de berichtgeving rondom de nieuwsberichten over een mogelijke opening van Lelystad Airport?

2. De minister wil de zinsnede 'zonder de autonome groei' uit het geluidsdoel voor de BA halen. Dat betekent dat de nog toegezegde 5% vermindering nauwelijks of niet meer zal worden toegepast. In het oorspronkelijke doel stond 20% vermindering zonder de stillere vluchten van de autonome vlootvernieuwing. De krimp wordt nu dus minder dan afgesproken. Hoe verklaart de minister deze vermindering ten opzichte van de afspraak? (NB Stillere vloot gaat ons niet afdoende helpen, er zijn de laatste jaren 20% meer ernstige gehinderden ondanks de autonome vlootvernieuwing)

3. En wat betekent dit voor de secundaire banen? In de eerste versie van de BA waren ook maatregelen specifiek ten behoeve van secundaire banen opgenomen juist omdat de krimp ten gunste zou zijn voor de banen waar de grootste groei had plaatsgevonden. Deze maatregelen waren nu verwacht in de laatste 5% die nu niet meer gaat komen. Wat gaat u doen om dit te compenseren?

4. Nachtsluiting en weren van lawaaiige vliegtuigen in de nacht zijn mooie maatregelen maar betreffen allebei een verschuiving, terwijl lawaaiige vliegtuigen nu al voor veel overlast zorgen in de avond. Dit wordt onderschreven door de Staat van de Luchtvaart 2025, waaruit blijkt dat nu al het overgrote deel van de vluchten met een van de meest lawaaiige toestellen, de B744, vertrok vanaf de Aalsmeerbaan of Buitenveldertbaan tussen ongeveer 21:30 – 22:30 uur. Dit is de nacht van onze kinderen.

5. Hoe wordt die verschuiving gecompenseerd voor die gebieden waar de geluidbelasting heen gaat? De IenW analyse van de nachtsluiting laat zien dat de belasting mogelijk juist wel naar de randen van de nacht zal gaan.

**Eerste lichting vragen (wo 14-5)**

6. De BA-maatregelen gaan per 1 november 2025 in of zijn dan al ingegaan. Wat gaan bewoners merken van de BA-maatregelen en wanneer?

7. Er worden afspraken met KLM en Schiphol gemaakt om tot een vermindering van 15% ernstig gehinderden te komen, o.a. over vlootvernieuwing. Hoe gaat de minister zorgen dat deze afspraken worden nagekomen? En welke mogelijkheden zijn er als dat niet gebeurd?

8. Welke mogelijkheden zijn er als de 15%, en later 20%, reductie van ernstig gehinderden niet wordt gehaald? Wat gaat de minister dan doen?

4. Hoe verhoudt "beheerste groei" zich tot het recent in het LVB vastgelegde maximum van 478.000 vluchten?

5. U spreekt over een 50/50 regeling na het behalen van het geluidsdoel. Hoe wordt deze verdeling van extra geluidsruimte concreet verdeeld tussen de omgeving en de luchtvaartsector? En hoe zal worden geborgd dat álle gebieden in de Schipholregio, daadwerkelijk gaan profiteren van de extra geluidswinst?

6. U geeft aan voor de overige 5% autonome vlootvernieuwing toch wel mee te nemen. Dit is tegenstrijdig met eerdere berichtgeving over dit onderwerp. Direct aansluitend wordt gesproken over groei van de luchtvaartsector. Hoe legt u dit uit in het kader van de 'fair balance' uit de RBV-uitspraak tussen de leefomgeving en de luchtvaartsector? Het gevoel overheerst dat de belangen van de luchtvaartsector opnieuw boven die van de omwonenden gesteld worden.

7. Is een mogelijke nachtsluiting nog in beeld als mogelijke maatregel?

8. Veiligheidsmaatregel nachtelijke starts Polderbaan door LVNL- LVNL dient deze maatregel eind mei ter besluitvorming in bij de minister. Deze maatregel is onacceptabel voor de regio buitengebied Polderbaan (met name BUCH-gemeenten, specifiek Castricum). LVNL presenteert deze maatregel als enige mogelijkheid. Wij verzoeken u LVNL te vragen vast te houden aan de bestaande (KUDAD)route met daarbij een beperkte wijziging (een ruimere bocht naar het oosten waarvoor de luchtverkeersweg iets moet worden uitgebreid naar het oosten). Daarnaast verzoeken we u LVNL te wijzen op het op juiste wijzen voeren van het participatieproces met daarbij een zienswijze procedure met respect voor de democratische processen binnen de gemeente.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

De leden van de BRS

**Bestuurlijke Regie Schiphol**

**Uw contactpersoon**

5.1.2e

BEL/RO

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e @noord-holland.nl



**Verzenddatum**
18 mei 2021

**Kenmerk**

**Uw kenmerk**

**Betreft: Uitnodiging BRS 27 mei 2021**

Geachte leden van de BRS,

Hierbij nodig ik u uit voor een bijeenkomst van de BRS Bestuurlijk op **donderdag 27 mei 2021 van 09.30 tot 11.00 uur.** Deze vergadering is **digitaal, via Teams.**

*NB: Leden worden uitdrukkelijk verzocht zich vooraf aan te melden om de vergaderlink te ontvangen. Bij verhindering het verzoek u bestuurlijk te laten vervangen.*

De conceptagenda luidt als volgt:

1. *Technische briefing ruimtelijke ordening*
   Er is afgesproken in de BRS wat meer de diepte in te gaan. Zie agendapunt 7. Gegeven de sterke ruimtelijke component in onze zienswijzen starten we met een toelichting over de relatie tussen ruimtelijke ordening en luchtvaart.

   In deze presentatie gaan we in op de samenhang tussen LVB en LIB, de verschillen tussen de regulering van luchtvaart en andere geluidbronnen, het belang van wederkerigheid tussen bron en omgeving en natuurlijk op de problematiek rond cumulatie.

**Ter informatie**

2. *Opening en mededelingen*

3. *Inhoudelijke terugkoppeling*
   a. *BRS input PAMV (bijlage 1)*
      Één van de Rijkstrajecten op luchtvaart is de Programmatische Aanpak Meten van Vliegtuiggeluid (PAMV). Doel van dit traject is tot een nationale strategie te komen gericht op het meten, berekenen en beleven van vliegtuiggeluid. In december 2019 heeft een consortium van RIVM, NLR en KNMI aanbevelingen gedaan over zeven

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 5.1.2e

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

onderwerpen. De minister heeft toegezegd deze op te volgen en bij de uitwerking daarvan de omgeving te consulteren.

In april 2021 heeft het Rijk een consultatie uitgevoerd over de uitwerking van de aanbeveling *om onafhankelijke deskundigheid te borgen*. Vanuit de BRS is ambtelijk input gegeven (zie bijlage 1).

Wij hebben deze consultatie aangegrepen om aandacht te vragen voor het belang van rekenen en meten voor zorgvuldige afwegingen in de ruimtelijke ordening. De rekenmodellen voor luchtvaart laten tot nu toe de invloed van de gebouwde omgeving buiten beschouwing. In de meetstrategie van PAMV wordt dit niet meegenomen. Dat maakt dat de inzichten vanuit PAMV nog steeds niet goed bruikbaar zijn voor de ruimtelijke ordening.

4. *Kennismaking nieuwe Kamerleden*
   Met de Kamerverkiezingen is er veel nieuwe instroom in de Kamer. Ook onder de woordvoerders luchtvaart zijn er veel nieuwe gezichten. Met het oog op de talrijke dossiers is het voorstel om na de zomer een gezamenlijke kennismaking te organiseren van de BRS met de woordvoerders luchtvaart.

   Kennismaking via de eigen partijlijn staat natuurlijk vrij. U kunt in uw gesprekken actief verwijzen naar de BRS en de zienswijzen van de BRS, deze staan nu overzichtelijk op een aparte pagina op de website van de provincie Noord-Holland, Bestuurlijke Regie Schiphol - Provincie Noord-Holland (noord-holland.nl)

**Ter besluitvorming**

5. *Vaststellen verslag 25 maart 2021 (bijlage 2)*

6. *Vaststellen brief opzegging ORS (bijlage 3a, 3b en 3c)*
   In de vorige BRS is afgesproken te checken of we ons lidmaatschap formeel moeten opzeggen. Het juridisch advies is om inderdaad via een eenzijdige brief aan het Stichtingsbestuur vast te leggen dat de BRS partijen per 1 januari 2022 hun lidmaatschap van de Omgevingsraad Schiphol opzeggen.

   Van Rijkszijde is er conform de toezegging in het Regioforum ORS van 9 april jl. een brief gekomen waarin de stappen voor het proces worden aangegeven. Wij grijpen deze brief aan om het lidmaatschap van de ORS te beëindigen.

**Ter bespreking**

7. *Vervolg LVB 1, consequenties advies commissie MER (bijlage 4)*
   De commissie MER heeft advies uitgebracht over de Milieueffectrapportage die is uitgevoerd ten behoeve van het LVB 1. De commissie doet een aantal aanbevelingen die nader aandacht vragen.

Daarbij springen de stikstofberekeningen en de geluidbelasting van Schiphol in relatie tot andere geluidbronnen (cumulatie) in het oog. De vraag is wat de aanbevelingen betekenen voor de doorlooptijd van de besluitvorming.
Voor ons als BRS blijft voorop staan dat er zo snel mogelijk een LVB 1 moet komen om de rechtszekerheid van de omwonenden te borgen. Indien de opvolging van de aanbevelingen alsnog tot verdere vertraging leidt spreken wij de minister en de Tweede Kamer actief aan op hun zorgplicht richting de omgeving. Kijk in dat geval wat er binnen de wettelijke regels WEL mogelijk is en stel daar, voor nu, op vast.

8. *Thema's voor verder gesprek*
In de BRS B van 25 maart 2021 zijn een aantal thema's aangedragen die zich voor verder gesprek lenen.

Voorgestelde opzet
Het voorstel is om hiervoor twee aparte themasessies te organiseren: één over het economisch belang van de luchthaven (duurzame connectiviteit; werkgelegenheid) en één over minder hinder voor de omgeving. Als context voor de discussie kijken we terug op de oorspronkelijke afspraken van het Aldersakkoord uit 2008. Hoe kijken we daar anno 2021, met voortschrijdend inzicht en de context van nu, tegen aan? En hoe verhouden doelen en instrumenten zich tot de BRS inzet zoals die nu is geformuleerd in de verschillende inzetdocumenten, brieven en zienswijzen.

**Tot slot**

9. Rondvraag

Met vriendelijke groet,

J. Olthof
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

**Consultatiereactie PAMV**
**Input BRS (ambtelijk)**
**20 april 2021**

U verzoekt om input op het Voorstel expertgroep en maatschappelijke inbreng ten behoeve van de Programmatische Aanpak Meten Vliegtuiggeluid (PAMV). Eventuele input kan tot en met 22 april 2021 ingestuurd worden. De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS*) maakt graag gebruik van deze mogelijkheid om onderstaande aandachtspunten onder uw aandacht te brengen. Het betreft een ambtelijke reactie.

*Nut en noodzaak van meten in combinatie met rekenen*
Als BRS zijn wij nadrukkelijk voorstander van een combinatie van rekenen en meten. Waarbij het meten volgens ons drie verschillende doeleinden dient:

- valideren en verbeteren van de rekenmodellen;
- meten om te voorzien in een informatiebehoefte van omwonenden (wat is de feitelijke belasting op een specifieke woonkern?);
- meten als toetsings- en handhavingsinstrument in relatie tot wet- en regelgeving (bijvoorbeeld tbv het groeiverdienmodel, wordt er inderdaad minder geluid geproduceerd).

Bij alle drie doeleinden staat de vraag centraal wat de daadwerkelijke geluidbelasting is op een specifieke locatie. Om zinvol het gesprek te kunnen voeren over het beperken en voorkomen van hinder is het van belang wat er lokaal speelt. Wat maakt dat mensen al dan niet hinder ontwikkelen? Maar als we het hebben over feitelijke geluidbelasting op een specifieke locatie, dan is de invloed van de gebouwde omgeving op het geluid van groot belang.

*Gebouwde omgeving blinde vlek*
Tot nu toe wordt de gebouwde omgeving niet meegenomen in de rekenmodellen. Wij constateren dat PAMV er niet op is gericht in deze omissie te voorzien. Dat is jammer, want daarmee zullen we ook in de toekomst aangewezen blijven op berekende hinder en gehinderden en niet de brug kunnen slaan naar de daadwerkelijk hinder en hinderbeleving. Én blijven de rekenmodellen bovendien nog steeds ongeschikt voor de afwegingen die wij als overheden in de ruimtelijke ordening moeten maken. Die gaan immers altijd over de feitelijke belasting op een specifieke locatie, gegeven de specifieke eigenschappen van de gebouwde omgeving ter plaatse.

*Gebruik PAMV óók om invloed van gebouwde omgeving in beeld te brengen*
Onze oproep is daarom om PAMV óók te gebruiken om in beeld te brengen hoe geluid zich in de gebouwde omgeving verspreid en in de validatie te concentreren op die punten waar de grote verschillen optreden, namelijk tussen de meetpunten in het 'open veld' en de meetpunten in de gebouwde omgeving. De gebouwde omgeving heeft niet alleen een significante invloed op de gemeten waarden, maar ook op de beleving van die waarden.

*Aanbod om mee te denken*
Als we in de rekenmodellen recht willen doen aan hinder en hinderbeleving is het van groot belang om daar inzicht in te krijgen. PAMV lijkt ons hét aangewezen traject om het vraagstuk van de invloed van de gebouwde omgeving op blootstelling en beleving van vliegtuiggeluid in mee te nemen. We zien nu al dat gemeenten en initiatiefnemers in het belang van een goede ruimtelijke afweging noodgedwongen zelf al aan de slag gaan. Dat is niet alleen niet kostenefficiënt, maar brengt het risico

met zich mee dat aannames en uitgangspunten per gemeente verschillen en uitkomsten en resultaten niet vergelijkbaar zijn. Het vraagstuk van de invloed van de bebouwde omgeving moet dus echt geadresseerd worden. Wij denken graag met u mee hoe dit voortvarend opgepakt kan worden.

*Vragen en antwoorden webinar 8 april 2021*
Inmiddels hebben wij de schriftelijke antwoorden ontvangen op de vragen die in het webinar van 8 april 2021 zijn gesteld. In het webinar heeft u van ons vragen ontvangen over de validatie van de rekenmodellen voor de invloed van de bebouwde omgeving, de positie van de decentrale overheden in de drie pijlers (wetenschappelijke toetsing, begeleidingsgroep met onafhankelijke experts en maatschappelijke inbreng), en de financiering. Hieronder gaan wij meer in detail in op uw reactie op deze drie thema's.

1. <u>Informatie- en validatiebehoefte bestuurlijke partijen in het kader van de ruimtelijke ordening</u>

   Actuele wetenschappelijke inzichten wijzen uit dat maatregelen in het ruimtelijke ontwerp de blootstelling aan vliegtuiggeluid kunnen verminderen en hinder kunnen beperken. De Luchtvaartnota haakt aan bij deze actuele inzichten. Volgens het Rijk (paragraaf 4.4.) kunnen ruimtelijke maatregelen bijdragen aan het verminderen van hinder. Met stedenbouwkundige, landschappelijke en bouwtechnische maatregelen kan de geluidbelasting op bijvoorbeeld de gevel en de slaapvertrekken worden verminderd. Het Rijk wil dan ook kijken naar de kansen die het geluidadaptief bouwen biedt ten behoeve van maatwerk en een betere balans van wonen en vliegen.

   In de regio Schiphol zijn de decentrale overheden al druk aan het experimenteren om de inzichten vanuit het geluidadaptief bouwen bij hun projecten te betrekken. Een belemmering daarbij is dat de rekenmodellen voor luchtvaart de invloed van de gebouwde omgeving niet meenemen. In de berekende $L_{den}$ wordt er van uitgegaan dat er sprake is van een leeg vlak. Daarmee staat het model ver af van de werkelijkheid. Een punt dat juist via PAMV zou moeten worden aangepakt, verbetering van het systeem door te valideren.

   Wij constateren dat in PAMV geen aandacht is voor de validatie- en informatiebehoefte die voortkomt uit de noodzaak een zorgvuldige ruimtelijke afweging te maken. De aanpak in PAMV is er op gericht om het huidige rekenmodel te valideren door te meten. Maar aan de grootste omissie in het rekenmodel, de invloed van de bebouwde omgeving, wordt volledig voorbij gegaan. In het webinar van 8 april 2021 hebben wij hierover een aantal vragen gesteld. De beantwoording (cursief) roept vragen bij ons op. Hieronder geven wij daarop kort een reactie:

   - *Doc 29 heeft geen mogelijkheden om rekening te houden met lokale effecten van bebouwing. Het is niet de verwachting dat het meenemen van dergelijke effecten op grote schaal, zoals het hele studiegebied van een geluidberekening op afzienbare termijn mogelijk wordt.*

     <u>Reactie:</u> In de ruimtelijke ordening gaat het altijd over specifieke locaties. Een model van 71x71 km is voor deze toepassing niet nodig; het gaat er om de input vanuit het luchtvaartmodel geschikt te maken om voor specifieke afgebakende (bouw-) locaties de blootstelling op het bouwplan te berekenen en de effecten van het ontwerp daarop. Als dat buiten het toepassingsbereik van DOC 29 valt, zal er een ander model of tool moeten worden ontwikkeld waarmee het wél mogelijk is om effecten op bouwlocaties te

berekenen. Dat dat heel goed kan is al bewezen. Zie hiervoor bijvoorbeeld het proefschrift van M. Lugten, Tranquility bij design, architectural and landscape interventions to improve the soundscape quality of urban areas exposed to aircraft noise (te downloaden via de digitale databank van de universiteit van Cambridge: http://repocitory.cam.ac.uk) en de casestudies in de brochure "Geluidbewust ontwikkelen in de Schipholregio", te downloaden via: https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Luchtvaart/Geluidbewust_ontwikkelen)
De verschillende gemeenten die in hun bouwprojecten kansen voor geluidadaptief bouwen willen onderzoeken laten nu allemaal eerst een model op maat bouwen om vervolgens hun bouwplan door te kunnen rekenen. Het lijkt ons dat dit iets is wat beter landelijk opgepakt kan worden. Ook om de onwenselijke situatie te voorkomen dat in al die afzonderlijke trajecten van afzonderlijke gemeenten en initiatiefnemers verschillende uitgangspunten hanteren en uitkomsten niet vergelijkbaar zijn.

- *Belangrijk bij het valideren van de rekenmodellen is om vast te stellen wat precies de oorzaak van het verschil is, dit zou bijvoorbeeld ook invloed van de gebouwde omgeving zijn. Indien mogelijk zouden deze gecorrigeerd kunnen worden als blijkt dat de bebouwde omgeving leidt tot een structureel en verklaarbaar verschil.*

  Reactie: Hier lijkt PAMV achter te lopen op de actuele inzichten dat de gebouwde omgeving inderdaad een structureel en verklaarbaar verschil veroorzaakt. Juist om een goede afweging te kunnen maken over maatregelen in een bouwplan is het belangrijk om over een tool te beschikken om de feitelijke geluidbelasting op de gevels te berekenen. De gebouwde omgeving wordt in modellen voor andere bronnen niet voor niets meegenomen. Hetzelfde geldt trouwens voor het berekenen van Radarbeperkingen voor luchtvaart. Ook daar wordt de gebouwde omgeving meegewogen.

- *Hiernaast wordt ook benadrukt dat reflectie van gebouwen vooral een rol bij speelt individuele vluchten, en daar is de reken- en beleidssystematiek niet voor bedoeld. Daar gaat het om jaargemiddelden.*

  Reactie: in de ruimtelijke ordening gaat het altijd om de trend en niet om een individuele passage. Voor weg- en railverkeer gaan we ook uit van jaargemiddelden $L_{den}$. En voor industrie zal dat het geval zijn met de start van de Omgevingswet. In het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 zijn bovendien formules opgenomen waarin de gebouwen worden meegenomen om de geluidbelasting op de gevels te berekenen.

- *Bij deze vraag wordt ook nog de volgende achtergrondinformatie gegeven:*
  *Al sinds de jaren 70 wordt geprobeerd (windtunnelonderzoek) om het klimaat rondom gebouwen (temp en wind) te begrijpen en in modellen te vatten. Dit blijkt tot op heden nog steeds moeilijk voor 1 gebouw te doen, laat staan voor een gebied van 71 x 71 km.*

  Reactie: Afgezien van het feit dat het bovenstaande niet over geluid gaat, is dit niet anders dan bij de berekening van de geluidbelasting bij andere geluidbronnen. Daar lossen we dit op door afspraken te maken over de aannames voor deze factoren in de rekenmodellen. Zo rekenen we voor wegverkeer altijd met een droge weg en 20°C. Het lijkt ons dat dit soort afspraken ook voor de doorrekening van plannen voor luchtvaart te maken zijn. In de casestudies die zijn uitgevoerd ten behoeve van de brochure "Geluidbewust ontwikkelen in de Schipholregio" (te downloaden via:

https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Luchtvaart/Geluidbewust_ontwikkelen) werd bijvoorbeeld standaard uitgegaan van een gemiddeld zomers weertype met een robuustheidanalyse voor minder gunstige weersomstandigheden.

- *Het studiegebied waarvoor de geluidberekeningen worden uitgevoerd is heel groot. Bijvoorbeeld rondom Schiphol beslaat het een oppervlakte van 71 bij 71 km. Om rekening te houden met specifieke omstandigheden zou binnen dit studiegebied: de bodemgesteldheid, hoogteverloop van de bodem, vorm en hoogte van gebouwen, etc. moeten worden bepaald als invoergegevens. In deze invoergegevens zitten allerlei onnauwkeurigheden waardoor het eindresultaat het risico in zich heeft onnauwkeuriger te worden met gebruik van deze invoergegevens in plaats van zonder.*

  Reactie: Op zichzelf is dat juist. Echter door nauwkeurig te modelleren kun je de bandbreedte van de onnauwkeurigheden klein houden. En daarbij is het niet nodig om met enige zekerheid iets te kunnen zeggen over de belasting op een gevel om alle details nauwkeurig te modelleren. Dat is niet doenlijk en doen we voor de rekenmodellen voor andere bronnen ook niet. We zijn gewend om hierover afspraken te maken. Normaal gesproken modelleren we voor bodemgebieden meestal bijvoorbeeld alleen hard (reflecterend) en zacht (absorberend). Bovendien is het niet nodig om in één keer alles tegelijkertijd te vullen.

- *De wijze waarop geluid zich in en rondom gebouwen voortplant wordt niet goed begrepen door de wetenschap. Belangrijke factoren waardoor grote verschillen in geluidniveaus ontstaan zijn onder andere verschillen in temperatuur, windsnelheid en –richting die sterk worden beïnvloed door de gebouwde omgeving. Andere factoren waardoor grote verschillen ontstaan zijn de afschermende, reflecterende, verstrooiende en absorberende oppervlakken. De verschillen beperken zich niet tot maaiveldniveau maar strekken zich honderden meters uit in de hoogte en werken alle richtingen op. Er is geen wetenschappelijke consensus welk rekenmodel zou kunnen worden gebruikt.*

  Reactie: Het is zeker niet zo dat we helemaal niets weten. Recent wetenschappelijk onderzoek geeft wel degelijk inzicht in de voortplanting van vliegtuiggeluid in de gebouwde omgeving. Bijvoorbeeld het eerder genoemde onderzoek van M. Lugten, maar ook in Zwitserland is de invloed van de bebouwde omgeving op de voortplanting van vliegtuiggeluid geluid gemodelleerd.

- *Metingen in en rondom gebouwen zijn indicatief omdat blijkt dat ten opzichte van metingen in het open veld grote verschillen ontstaan. Dit is het gevolg van de in het vorige opsompunt genoemde factoren. Zie ook voor enig inzicht over windklimaat https://klimapedia.nl/publicaties/windhinder-dictaat-tu-delft-publicatie-sbr-1982/*

  Reactie: Zie onze reactie bij de vorige punten. Voortschrijdend inzicht (zoals het hiervoor aangehaalde onderzoek van M. Lugten) is dat de gebouwde omgeving wel degelijk van invloed is. Het lijkt ons dat we er beter aan doen die inzichten op een zo goed mogelijke manier te verwerken in de rekenmodellen in plaats van deze stelselmatig te blijven negeren. Nu weten we immers zeker dat de berekende $L_{den}$ contour in elk geval weinig zegt over de geluidsbelasting in een specifieke situatie. En de rekenmodellen überhaupt niet toegerust zijn voor toepassing in de ruimtelijke ordening.

*Resumerend*, de belemmeringen die u ziet voor het meenemen van de gebouwde omgeving in de rekenmodellen voor luchtvaart zijn wat ons betreft niet specifiek voor luchtvaart en daarom geen reden om de bebouwde omgeving buiten het rekenmodel te laten. Als we er voor andere bronnen in slagen om deze kwesties op te lossen door afspraken te maken welke aannames daarvoor gedaan worden in de rekenmodellen, dan kan dat voor luchtvaart ook. Als de vliegoperatie tot in detail gemodelleerd kan worden in Doc 29, inclusief diverse vliegtuigtypes, bochten en hoogteprofielen en meer en minder vermogen, dan is volgens ons een statisch model op de grond ook te modelleren. Dit doet u immers ook in het model dat u voor de berekening van radardekking hanteert.

Inmiddels is dit in een aantal situaties voor luchtvaart gedaan. De rekenresultaten zijn ook gevalideerd met metingen (zie de kennissessies van de provincie Noord-Holland). Decentrale overheden doen dit nu ieder voor zich. Wij vinden het een landelijke verantwoordelijkheid om een toegepast rekenmodel ten behoeve van de afweging in de ro te maken. In het kader van de CVVG Omgevingswet werkt het Rijk werkt al aan een basismodel voor heel Nederland. Vanuit de thematische scope van PAMV, waarin het ook gaat over beleving en gezondheid, kan de invloed van de bebouwde omgeving niet langer buiten beschouwing blijven.

Als dit nu niet opgepakt wordt en gemeenten/initiatiefnemers noodgedwongen zelf hiermee aan de slag gaan, ontstaat bovendien het risico van verschillende aannames en uitgangspunten en onvergelijkbare uitkomsten en resultaten. Waarbij zich ook nog eens het vraagstuk voordoet dat we in Nederland verschillende rekenmodellen voor luchtvaart hanteren. Het is noodzakelijk hier regie op te voeren en zo snel mogelijk een uniform model uit te werken.

Graag gaan wij hierover met u in gesprek en denken wij met u mee hoe wij zo snel mogelijk in dit hiaat kunnen voorzien.

2. <u>Interbestuurlijke afstemming</u>

In de uitwerking van aanbeveling 7 missen wij aandacht voor de positie van de decentrale overheden. Bovendien, zoals uit het voorgaande punt blijkt, hebben decentrale overheden vanwege hun bevoegdheden en verantwoordelijkheden in de ruimtelijke ordening een specifieke informatie- en validatiebehoefte.

Uw antwoord op onze vraag hierover is dat regionale overheden worden betrokken via de regionale overlegorganen als CRO- LEO- en ORS opvolgers. Aanvullend op de nog in te richten nationale Klankbordgroep, bent u bereid om eventueel themasessies te organiseren, gericht op de informatiebehoefte van de decentrale overheden.

De verwijzing naar de regionale overlegorganen verbaast ons en lijkt ons achterhaald in het licht van de bestuurlijke afspraken tussen de minister en de BRS over het versterken van de interbestuurlijke samenwerking. De urgentie van een rekenmodel dat in staat stelt om zorgvuldige afwegingen over de ruimtelijke ordening te maken is in de omgeving van Schiphol groot. De uitwerking ervan zal in samenspraak met ons moeten gebeuren en vraagt een structurele dialoog die verder gaat dan de organisatie van een themasessie. Wellicht is een afzonderlijk traject binnen of aanvullend op PAMV noodzakelijk. Wij vragen u de uitwerking van aanbeveling 7 hierop aan te passen.

3. Financiering

Wij maken uit de stukken op dat het Rijk zich enkel verantwoordelijk acht voor de validatie. De verantwoordelijkheid voor het voorzien in de informatiebehoefte legt het Rijk bij de regio. Wij vragen ons af hoe de meetsystemen gefinancierd gaan worden en welke verantwoordelijkheid het Rijk daarbij ziet voor zichzelf als bevoegd gezag voor luchthavens van nationale betekenis, zoals bijvoorbeeld bij Schiphol.

Daarnaast vinden wij het een rijksverantwoordelijkheid om de rekenmodellen geschikt te maken voor toepassing in de ruimtelijke ordening. Nu zien we dat individuele gemeenten en initiatiefnemers in het belang van een goede ruimtelijke afweging ieder voor zich het wiel moeten uitvinden. Dat is niet (kosten)efficiënt, nog los van het eerder aangehaalde risico dat aannames en uitgangspunten per gemeente verschillen en uitkomsten en resultaten niet zonder meer vergelijkbaar zijn. Het is noodzakelijk hier regie op te voeren en zo snel mogelijk een uniform model uit te werken.

*) BRS: samenwerkingsverband van vier provincies en 56 gemeenten.

**(CONCEPT)VERSLAG VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 25 maart 2021, digitaal**

Aanwezig: *Voorzitter:* J. Olthof, gedeputeerde provincie Noord-Holland
R. van Muilekom, gedeputeerde provincie Utrecht
mw. W. de Zoete-Van der Hout, gedeputeerde provincie Zuid-Holland
5.1.2e provincie Noord-Holland

R.H. Berkhout, gemeente Haarlem
H. Bouma, gemeente Uithoorn
W. Breunesse, gemeente Zaanstad
P. van Diepen, gemeente Heiloo
S. Dinjens, gemeente Velsen
A. Elzakalai, gemeente Lelystad
V. Everhardt, gemeente Amsterdam
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
W. Jansen, gemeente Ouder-Amstel
B. Kabout, gemeente Aalsmeer
Mw. N. Mulder, gemeente Heemstede
J. Nobel, gemeente Haarlemmermeer
H. Raat, gemeente Amstelveen
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
Mw. M. Veeningen, gemeente Almere
mw. K.M. van der Velde-Menting, gemeente Kaag en Braassem

ambtelijke ondersteuning

Verder aanwezig:

*Afwezig m.b.*

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

## 1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de vergadering om 09.30 uur en heet iedereen welkom.

De agenda wordt zonder wijzigingen vastgesteld.

De heer **Jansen** stelt zich voor als opvolger van mevrouw Van der Weele als wethouder in Ouder-Amstel.
De heer **Elzakalai** stelt zich voor. Hij is sinds anderhalve maand wethouder in Lelystad.

### a. Stand van zaken cumulatie luchtvaartverkeergeluid

De **voorzitter** meldt dat volgende week de impactanalyse met de minister van IenW, de staatssecretaris IenW en de minister van BZK besproken zal worden. Hij zal er voor zorgen dat die daarna zo snel mogelijk toegestuurd wordt aan de BRS.

### b. Vervolg Van Geel

De **voorzitter** heeft over het rapport een gesprek gehad met de DG en de heer Van Geel. In verband met de demissionaire status zal de minister op dit moment geen besluit nemen over de opvolging van dit advies. Hijzelf heeft duidelijk gemaakt dat de BRS blijft staat voor haar verplichtingen en de afspraken zoals die in het verleden gemaakt zijn. Er zal opvolging aan het advies gegeven moeten worden. Het is belangrijk dat er snel duidelijkheid komt, gezien de toekomst van de ORS. Hij heeft gezegd dat de BRS haar (financiële) verplichtingen zal nakomen zolang de ORS blijft bestaan, maar onder de voorwaarde dat er een heel duidelijke planning ligt van wat er moet gebeuren, wanneer de kwartiermaker komt en wanneer de resultaten en de besluitvorming verwacht mogen worden. Dat kan geen open einde zijn. De ORS zou geen nieuwe zaken meer moeten oppakken.

De heer **Dinjens** brengt het idee naar voren om als BRS een brief aan de minister te sturen om haar standpunt te onderstrepen.
De **voorzitter** peilt de meningen in de vergadering en concludeert dat de wens bestaat een dergelijke brief te sturen. De brief zal in concept eerst nog voorgelegd worden aan de BRS-leden.
De heer **Van den Heuvel** oppert om de brief ook te delen met de ORS. Het lijkt soms alsof leden van de ORS zich onvoldoende bewust zijn van de komende veranderingen.
Mevrouw 5.1.2e merkt op dat het jaarplan en de begroting op de agenda voor het Regioforum staan. In het jaarplan zitten twee nieuwe dingen die naar haar mening nu anders belegd zijn. Een daarvan gaat over een nieuwe ronde in de reductie, terwijl Schiphol en LVNL met een heel programma zijn gekomen. Is dat niet de plaats voor die nieuwe ideeën? Het andere betreft het voorstel voor het meetsysteem, dat misschien toch beter belegd kan worden bij de nieuwe organisatie. Die zaken komen toch weer terug in het jaarplan. Wat betreft de begroting moet er wel een planning zijn voor de ontmanteling. Er zijn afhechtingskosten. Dit alles zou ook in de brief moeten komen.
De heer **Dinjens** wijst erop dat de ORS opdrachtnemer is. Als de opdrachtgever de opdracht niet wil wijzigen, is dat een probleem dat met de opdrachtgever moet worden aangekaart.
Mevrouw 5.1.2e erkent dat dit het probleem is. Morgen heeft zij overleg met Johan Weggeman over dit onderwerp.
De **voorzitter** concludeert dat dit de insteek van de BRS wordt voor de vergaderingen. In de brief van de BRS moeten de randvoorwaarden komen te staan. Dit zal met de opdrachtgever besproken moeten worden.

**Ter besluitvorming**

**2. Positionering BRS in de interbestuurlijke kolom**
De **voorzitter** uit zijn tevredenheid over het functioneren van de BRS in het afgelopen jaar. Het blijkt, ondanks de verschillende belangen en opvattingen, toch mogelijk één geluid te laten horen. Dat had de nodige impact op de Luchtvaartnota. Iedereen was onder de indruk van het kritische geluid dat de BRS liet horen. Bij de ontmanteling van de ORS eist de BRS nu ook een andere rol op in de samenwerking met het Rijk. De vraag is hoe de BRS zich daarbij moet opstellen.
De heer **Nobel** vindt het belangrijk dat de BRS een constructieve houding aanneemt. Het moet kritisch zijn, maar zonder zure toon. Daar hoeft wat hem betreft echter geen formeel besluit over aangenomen worden, om een vrije discussie mogelijk te houden.
Mevrouw **Mulder** vindt dat de BRS het tot nu toe goed gedaan heeft, maar ze moet zich er wel goed van bewust zijn dat ze als gesprekspartner aan tafel zit. De houding tot nu toe is een goede richtlijn voor het vervolg.
De heer **Van Muilekom** vindt niet dat de BRS te braaf moet overkomen. Afhankelijk van het onderwerp moet strategisch worden bepaald wat de juiste toon is.
De heer **Bouma** merkt op dat je beter samen met elkaar kunt praten dan tegen elkaar. Het zou wel goed zijn als de BRS zelf intern een paar goede discussies gaat voeren over bepaalde standpunten. Door wat er gebeurt ontstaan namelijk vanzelf activistische bewegingen in gemeenten, zoals hij merkt in Uithoorn. Je moet ervoor waken dat de BRS het straks nergens meer echt over heeft.
De heer **Kabout** is het eens met een constructieve en kritische houding, maar een besluit daarover is niet nodig. Er zijn binnen gemeenten dingen aan het kantelen. In Aalsmeer stelt de raad zich nu op het standpunt dat het aantal vluchten moet krimpen. 500.000 vindt men teveel.
De heer **Dinjens** is het eens met de heer Nobel dat constructiviteit niet verward moet worden met een slappe inzet. De BRS moet zeker stelling durven nemen, waarvoor inderdaad interne discussies nodig zijn. Ook binnen zijn regio vindt men 500.000 al teveel. De inwoners hebben er steeds minder vertrouwen in dat je de hinder kan verminderen zónder het aantal vluchten te beperken. In het stuk staat in plaats van 'minder hinder voor iedereen', het 'streven naar' minder hinder. Dat is de verkeerde weg. Je kunt constructief zijn in de uitwerking, maar het mag niet de inzet zijn.
Mevrouw **Van der Velde-Menting** is het eens met wat door vorige sprekers is gezegd. De BRS zoekt constructieve samenwerking, maar wel vanuit bepaalde uitgangspunten. Zij maakt zich zorgen over het activisme vanuit gemeenten waarover de heer Bouma spreekt. Bestuurders moeten sterk in hun schoenen durven te staan naar de eigen inwoners en duidelijk maken dat het resultaat van de BRS soms ook inleveren kan zijn. De interne discussie in de BRS voert zij wel graag, want de BRS moet ergens voor durven staan.
De heer **Bouma** wilde zeggen dat je als bestuurder ook weleens een succes moet kunnen laten zien aan je eigen gemeente. Hij ziet in zijn gemeente dat zowel de bewoners als de gemeenteraad activistisch gaan worden, want ze nemen het niet langer. Hij vertelt als bestuurder wel degelijk hoe het

in elkaar zit, maar in Uithoorn en Aalsmeer zijn twee bewonersverenigingen die behoorlijk van zich laten horen.
De heer **Breunesse** benadrukt dat het niet alleen over het proces gaat, of dat de BRS zich een constructieve gesprekspartner moet tonen. In het najaar is de BRS-inzet 2.0 vastgesteld. Daaraan moet goed vastgehouden worden, want die is stevig en duidelijk. Er zijn actuele discussies over krimp, en ook in de gemeente Zaanstad is sprake van activisme. Dat moet allemaal aan deze tafel besproken kunnen worden. De BRS-inzet 2.0 moet de leidraad zijn, maar zonder nieuwe discussies te schuwen.
De heer **Berkhout** merkt op dat een goed gesprek voeren met het Rijk ook iets vergt van het Rijk. Dit is een goed moment om dat duidelijk te maken. Het is goed intern bij de BRS te rade te gaan, maar ook om een schot voor de boeg te geven, over hoe de BRS in de komende jaren door het Rijk meegenomen wil worden. De BRS moet serieus genomen worden. Bestuurders zitten in de BRS voor hun inwoners en de standpunten moeten daarom actueel gehouden worden. Daarvoor zijn goede gesprekken binnen de BRS nodig.
De heer **Van den Heuvel** onderstreept het belang om als BRS iets te bereiken. Er is een cruciaal punt bereikt door de 'corona-reset' en de aanstaande kabinetswisseling. Wil de BRS iets bereiken, dan moet ervoor gewaakt worden dat de inhoudelijke stellingnames zo zijn dat de toch al smalle marges nóg smaller worden. Er moet gepraat worden over de plafonds, het LVB, en in het Groene Hart heeft men het al over 400.000. Een dergelijke krimp is een voor de hand liggend instrument om de hinder te verminderen en ruimte te maken voor woningbouw. De formulering onder c, namelijk niet voorafgaand al eisen gaan stellen, kan wel een stuk sterker.
De heer **Everhardt** heeft de indruk gekregen dat de BRS heel serieus aan tafel zit. Ze is serieus genomen naar aanleiding van de zienswijze op de Luchtvaartnota. Hij is het eens met de heer Dinjens dat de inzet aan tafel en wat je 'thuis' kan uitleggen twee verschillende dingen zijn. In ieder geval heeft de BRS met het eendrachtig optreden van de laatste tijd een serieuze stap kunnen maken. Verder verandert het publiek debat, wat zijn weerslag krijgt binnen de BRS. Het is de vraag wat het nieuwe kabinet daarbij gaat betekenen. Met de besluitpunten in het stuk is niets mis, maar hij vraagt zich af waarom het nu zo formeel moet.
De heer **Elzakalai** ziet de gezamenlijkheid als de kracht van de BRS, die zich altijd als een goede en constructieve gesprekspartner heeft opgesteld. Natuurlijk moet je als bestuurder ook kunnen 'thuiskomen', met alle verschillende belangen in de verschillende gemeenten, maar activisme zou je per definitie niet moeten willen, want dan ben je niet langer een serieuze gesprekspartner. Je moet als BRS overview hebben. Het maatschappelijk debat verandert inderdaad, maar de BRS kan bepaalde zaken agenderen. Daarvoor is gezamenlijkheid nodig, een eenduidig geluid. Nu een besluit nemen is lastig. Voldoende is het een algemene basishouding aan te houden, bijvoorbeeld zoals hij die zelf zojuist heeft geformuleerd.
De heer **Slettenhaar** sluit zich aan bij de woorden van de heer Dinjens. De BRS neemt gewoonlijk een zakelijk, constructief standpunt in, en dat bijna altijd in gezamenlijkheid. Het is belangrijk om geen valse tegenstelling te maken.
De **voorzitter** is het daarmee eens. Een besluit hoeft nu niet genomen te worden. Er gaat wel wat veranderen. Tot nu toe reageerde de BRS altijd via een zienswijze op standpunten of nota's die er lagen. De BRS gaat nu op een andere manier aan tafel zitten, en dat kan met duidelijke standpunten als stevige gesprekspartner. Minder hinder voor iedereen moet de inzet blijven, maar dat betekent niet dat het gesprek zich daartoe hoeft te beperken. Als je het nergens anders over wilt hebben, zet je je als BRS buiten spel. Verder is het belangrijk het doel voorop te stellen. De wijze waarop dat gerealiseerd wordt is minder belangrijk. Vaak hoor je in het publieke debat dat het aantal vluchten moet verminderen, maar dat betekent niet automatisch dat daarmee de hinder ook minder wordt. Het kan zijn dat het aantal vluchten daalt naar 400.000, maar wat als de ervaren hinder gelijk blijft? Je moet de effecten zien van maatregelen en op basis daarvan het gesprek voeren en besluiten nemen. Het is belangrijk dat binnen de BRS een goed gesprek gevoerd wordt, want op die manier kan het komen tot een gezamenlijkheid die werkelijk impact kan hebben. Het zou goed zijn als de BRS op zoek gaat naar de grens van die gezamenlijkheid. Individuele gemeenten kunnen dan zelf met een aanvulling komen op het gemeenschappelijk standpunt. Pas echt sterk wordt het echter met een gezamenlijke basis. Iedereen moet zich ook goed gehoord voelen. Het kan zijn dat een gemeente er in het proces iets op achteruit-, of er minder op vooruitgaat. Het perspectief moet steeds zijn dat voor iedereen de hinder gaat afnemen.

De heer **Slettenhaar** onderstreept het belang van fatsoenlijke processen. Het kan zijn dat een gemeente zich niet aan een afspraak kan houden, maar door fatsoenlijke processen kan vertrouwen dat er vanwege het verleden niet is langzaam opgebouwd worden.

De heer 5.1.2e wijst erop dat het maatschappelijk luchtvaardebat al lang niet meer alleen gaat over hinder. Er spelen factoren als stikstof, fijnstof, maar er is ook de impact van corona. De BRS moet tijd nemen om over dat soort zaken een actueel standpunt te bepalen. Een goed gesprek is voorlopig misschien voldoende. Zijn angst is dat sommige dingen in dit gremium niet benoemd worden, tot de geest op lokaal niveau uit de fles is. Daarmee tast de BRS haar eigen relevantie aan.
De **voorzitter** stelt voor om themasessies te organiseren voor de BRS over alle mogelijke punten. Hij roept de BRS-leden op om punten naar voren te brengen. Er kunnen voor die sessies externe sprekers uitgenodigd worden. Hijzelf zou leefbaarheids- en gezondheidsdoelstellingen aan de orde willen stellen. Er wordt vandaag geen besluit genomen over dit onderwerp. Hij heeft de indruk dat de BRS-leden ongeveer op dezelfde lijn zitten.

**3. Verslag vergadering 28 januari 2021**
Het verslag wordt zonder wijzigingen vastgesteld.

**4. Vaststellen zienswijze op LVB 1**
De heer **Kabout** merkt op dat je ook op basis van 500.000 vluchten alleen al aan starts op de Aalsmeerbaan op 70.000 kunt uitkomen, wat voor Aalsmeer veel te veel is. Hieruit blijkt dat de toezeggingen die gedaan zijn over het verminderen van de overlast voor de zuidoosthoek niet uit de verf komen. Aalsmeer zal daarvoor ook in haar eigen zienswijze aandacht vragen. In principe is krimp nodig; bij grote aantallen zoals 500.000 betekent het gebruik van de secundaire banen dat de overlast voor de zuidoosthoek nooit kan verminderen. In de eigen zienswijze van Aalsmeer zal dan ook krimp voorgesteld worden. In de zienswijze van de BRS moet toegevoegd worden dat de bijschaving van het NNHS *spoedig* ter hand genomen dient te worden.
De heer **Nobel** leest op pagina 2 bij de LIB-contouren dat er nog meer nadruk moet worden gelegd. Hij stelt voor om de tekst zodanig te veranderen dat de juridische noodzaken wat beter voor het voetlicht gebracht worden, en ook de verplichting om de LIB-contouren toe te passen. Als niemand bezwaar maakt zal hij de tekstuele aanpassing rechtstreeks naar de provincie sturen. Op pagina 4 gaat het over hinder, waarbij de impact van geluidsbelasting opgenomen wordt (ultrafijnstof, stikstof en $CO_2$). Die $CO_2$ is mondiaal natuurlijk van belang, maar lokaal merk je weinig van $CO_2$ uitstoot. Ook die passage verdient dus een kleine nuancering.
Er is gezegd dat iets wat voor iedereen winst oplevert qua geluidshinder, gedaan moet worden. In de zienswijze leest hij echter dat Lelystad een oplossing *kan* zijn. Steeds vaker merkt hij dat de opening van Lelystad ter discussie wordt gesteld, terwijl daarover toch een afspraak is gemaakt. Lelystad is zo ongeveer de enige grote hinderreductieknop die beschikbaar is. Lelystad wordt toch ter discussie gesteld, en niet op inhoudelijke gronden maar om politieke redenen. Hij heeft daar grote moeite mee. Als bestuurder moet je soms een standpunt durven innemen dat niet helemaal conform de landelijke partijlijn is. Afgesproken is dat Lelystad open moet, en nu lijkt dat plotseling controversieel te zijn.
De heer **Bouma** steunt de heer Kabout in zijn voorstel om het woordje 'spoedig' toe te voegen. Het gaat om de intentie van alle gesprekken die in de afgelopen jaren gevoerd zijn, en die vastgelegd is in het verhaal van Alders. Het wordt zwak door nu vast te stellen dat het gebruik van secundaire banen niet geregeld kan worden; dat zou wel een keer komen. Dat is wantrouwen; alles wordt steeds maar doorgeschoven in dit soort dossiers.
De **voorzitter** concludeert dat de BRS akkoord gaat met de door de heer Kabout voorgestelde tekstuele wijziging. Hij zal kijken of de door de heer Nobel voorgestelde tekstuele wijzigingen overgenomen kunnen worden. Verder wijst hij erop dat $CO_2$ weliswaar een andere invloed heeft, maar daarmee nog niet minder belangrijk is. $CO_2$ moet er wel in blijven staan, maar wel kan worden gezegd dat het een andere orde is. Hij concludeert na een peiling van de meningen dat de BRS akkoord gaat met die nuancering in de tekst.
De BRS heeft indertijd een standpunt ingenomen over de opening van Lelystad. Het ging daarbij vooral om het doel wat daarmee bereikt kan worden. Lelystad zou een overloopplek moeten worden, wat uiteindelijk ook ten gunste zou komen aan de omgeving van Schiphol. Omdat het effect nog niet helder is, is het woordje 'kan' gebruikt. Het houdt geen verandering van het standpunt van de BRS in.
De heer **Nobel** stelt voor om het woordje 'kan' te wijzigen in 'moet'.
Mevrouw **Mulder** kan zich niet vinden in wat de heer Nobel zegt over partijpolitieke motiveringen van BRS-leden. Het is een breed gedragen standpunt dat het niet de bedoeling is om de vuile was van Schiphol te verplaatsen naar andere streken. De BRS heeft altijd geredeneerd vanuit punten waar de leden zich verbonden voelen. Dat was voldoende argument om over leefbaarheid te praten, met ook aspecten als stikstof en $CO_2$. Het is zaak vooral niet partijpolitiek te argumenteren. De partijen die voor Lelystad waren, hebben tot nu toe in het kabinet gezeten, en uiteindelijk gaat het Rijk erover. De

inbreng van de BRS heeft te maken met de belangen van de eigen inwoners, maar ook met oog voor andere regio's. Het waterbedeffect wil de BRS niet in de eigen regio, maar ook niet landelijk.
De heer **Dinjens** merkt op dat al lang overeenstemming bestaat binnen de BRS dat Lelystad een overlooplUchthaven moet worden. Er moet gegarandeerd worden dat dit gebeurt. Hij vindt het ongepast te suggereren dat sommige mensen binnen de BRS partijpolitiek bedrijven. Alle bestuurders binnen de BRS gaan weleens contrair aan de partijlijn. Het is ongepast te suggereren dat een bepaalde mening partijpolitiek is, en een andere mening niet. Verder is het belangrijk dat de schuifruimte gegarandeerd wordt. Het is niet per se zo dat Lelystad daar een optie in móet zijn. Het moet gebeuren, en Lelystad kán daar een optie in zijn.
De heer **Elzakalai** merkt op dat de inwoners van Lelystad heel begaan zijn bij de luchthaven. Ze zijn voor de opening. Hij verbaast zich dat de opening van Lelystad ter discussie wordt gesteld. Lelystad wordt geen overlooplUchthaven. Lelystad is een keiharde afspraak waar de handtekening van de BRS onder staat. Lelystad is een ideale hinderbeperkende maatregel voor de zuidoosthoek en moet zo snel mogelijk open. De BRS moet bij zijn eerder ingenomen standpunt over Lelystad blijven.
De heer **Slettenhaar** onderstreept dat het erom gaat de hinder te verminderen voor de eigen regio. Dat heeft niets met partijpolitiek te maken. Lelystad is afgesproken. Het gaat daarbij inderdaad om het resultaat, maar dat kan alleen bereikt worden door de opening van Lelystad. Dat is niet alleen goed voor de zuidoosthoek, maar ook voor Castricum en de regio daaromheen.
Mevrouw **Mulder** denkt dat er goed is nagedacht over het woordje 'kan'. Het moet een breed gedragen verhaal zijn dat ruimte biedt voor alle deelnemers. Natuurlijk gaat men telkens van groei uit, maar de regio heeft steeds veel alternatieven naar voren geschoven. Het economisch belang van de hubfunctie van Schiphol is ook een belang van haar regio. Daarom zocht men ook naar verbreding. Lelystad heeft naast een regionaal, ook een individueel belang. Het ging dus om het collectief. Zij is het helemaal eens met de samenvatting van de heer Dinjens.
Mevrouw **Veeningen** benadrukt dat er afspraken gemaakt zijn. Die kunnen altijd nog eens bekeken worden, maar het hoort niet zomaar terug te komen in een zin in een brief. Er moet een aparte discussie over georganiseerd worden. Zij is het eens met de heer Nobel dat voor deze brief aan de gemaakte afspraken vastgehouden moet worden.
De heer **Bouma** is het eens met mevrouw Veeningen en de heer Nobel. Er zijn afspraken gemaakt. Redenen voor die afspraken hadden wel degelijk te maken met de zuidoosthoek en hinder. Het is tijd om als BRS nog eens stil te staan bij eerder ingenomen standpunten, maar voorlopig moet gereageerd worden vanuit de eerder gemaakte afspraken.
De heer **Everhardt** vindt het doel belangrijker dan het middel, en in die zin is 'kan' een prima woord. In verband met de zienswijze kwam de BRS indertijd met een oplossing: kijkend naar het doel moet er een samenhang en functieverdeling tussen alle Nederlandse knelpunten een rol spelen. Iets dergelijks staat ook dik gedrukt in de tekst. Op die manier hoeft er verder niet gediscussieerd te worden.
De heer **Berkhout** is het eens met de heer Everhardt; het gaat om het doel. Dat betekent dat het gaat om het verminderen van de totale druk. Je kunt dan zeggen dat de schuifruimte harder neergezet moet worden. Deze discussie geeft aanleiding tot de eerder voorgestelde themasessie. Hij is het eens met de koers die mevrouw Veeningen aangaf, maar het hogere doel moet duidelijk aangegeven worden.
De heer **Slettenhaar** ziet hier een semantische discussie tussen 'doel' en 'middel'. Het is duidelijk waar het heen moet, en dan moet je ook recht op dat doel afgaan. Dat betekent de opening van Lelystad. Hij stelt voor om het voorstel van de heer Nobel over te nemen. Het is uitstekend om daarna nog eens in het kader van een themasessie verder in gesprek te gaan.
De heer **Nobel** was blij met het betoog van mevrouw Veeningen. Het is belangrijk man en paard te noemen. Er liggen afspraken. De opening van Lelystad is de enige grote hinderbeperkende maatregel die gebruikt kan worden. Daarom moet Lelystad open. Er is ook nooit door de BRS een ander standpunt ingenomen. Daarom moet er geen tekst opgenomen worden die mogelijk tot andere interpretaties aanleiding geeft.
De heer **Raat** is het eens met de heer Nobel en mevrouw Veeningen. De opening van Lelystad is voor Amstelveen belangrijk. Eventueel kan er nog eens uitgebreid over doorgepraat worden in het kader van een themasessie.
De **voorzitter** stelt voorop dat het doel bereikt moet worden, ook al kan dat soms schuren met het standpunt van politieke partijen. Ook standpunten van die politieke partijen verschuiven overigens. Het is niet de bedoeling om met deze zienswijze Lelystad ter discussie te stellen. Hij voelt veel voor wat de heer Everhardt zegt, namelijk dat je alles in relatie moet zien met het dikgedrukte dat er voor staat. Als Lelystad de oplossing wordt, moet die luchthaven open. Dat is dan gekoppeld aan het doel van de BRS. Lelystad kan een rol spelen bij een selectieve omgang met de capaciteit. Eigenlijk moet landelijk

gekeken worden hoe omgegaan wordt met de verschillende luchthavens, en welke rol die kunnen spelen. Ook dat zou een bijdrage kunnen leveren aan een selectieve omgang met de capaciteit. En wat als je schrijft dat Lelystad open móet, en dat niet leidt tot die selectieve omgang met de capaciteit? Als Lelystad een doel op zich wordt, is men dan nog steeds voor? Misschien is het goed om 'kan' te plaatsen in een landelijke, integrale discussie. De BRS zou dan Lelystad nog eens op de agenda kunnen plaatsen. Hij zou de lijn van de heer Everhardt willen volgen. Het gaat nu vooral om het selectief omgaan met de capaciteit. Er moet breed gekeken worden.
De heer **Nobel** reageert dat hij hier niet zit voor een landelijk belang, maar voor de BRS. Voor de BRS is het van belang dat Lelystad opengaat, want daarmee vermindert de hinder. De BRS heeft altijd gezegd dat Lelystad open moet, en nu ineens moet er een landelijk integraal verhaal komen. Dat is niet zoals het is afgesproken.
De **voorzitter** wil niet ter discussie stellen dat Lelystad open moet. Lelystad kan een bijdrage leveren aan het vraagstuk rondom capaciteit. Maar dat kunnen Rotterdam Airport en andere luchthavens ook. Hij zoekt een oplossing voor het capaciteitsvraagstuk van Schiphol.
De heer **Elzakalai** merkt op dat er nu een oplossing gezocht wordt voor een discussie die al lang is beslecht. De gemakkelijkste hinderbeperkende maatregel, die in ieders belang is, ligt in de achtertuin van de gemeente Lelystad. Waarom moet deze discussie opnieuw gevoerd worden?
De **voorzitter** herhaalt dat hij Lelystad niet ter discussie wil stellen. Hij probeert een relatie te leggen met het capaciteitsvraagstuk en het beperken van de hinder van Schiphol. Daarvoor kan Lelystad inderdaad een oplossing zijn. Toch moet het breed gezien worden. Ook andere luchthavens zouden een rol kunnen spelen.
De heer **Slettenhaar** merkt op dat iedereen het eens is over de selectiviteit. Trek je het breder, dan kom je verder van het doel af.

De **voorzitter** stelt voor om 'kan' te vervangen door 'zou moeten'. De opening van Lelystad Airport zou een rol moeten spelen. Dat geeft een kleine nuance aan het 'moeten'.
De heer **Dinjens** heeft de indruk dat iedereen wil dat de vluchten op Schiphol minder worden en meer worden op Lelystad. Het is niet de bedoeling dat het aantal vluchten op Lelystad verhoogt en de vluchten bij Schiphol hetzelfde blijven. Hij kan prima leven met 'zou moeten'.
De heer **Everhardt** blijft bij zijn eigen voorstel. Lelystad zou daar ook een rol in moeten spelen, maar liever nog zou hij het nog breder willen trekken.
De heer **Nobel** kan zich beter vinden in 'zou moeten' dan in 'kan'.
Mevrouw **Mulder** is blij met dit voorstel. Iedereen heeft wat water bij de wijn gedaan. Zij sluit zich aan bij de woorden van de heer Dinjens en de heer Everhardt. Zij benadrukt nog een dat de BRS heeft afgesproken dat naar brede maatregelen gekeken zouden worden. Lelystad is niet de enige mogelijkheid; zij wil ook met andere maatregelen aan de gang. Die moeten ook op de agenda blijven staan.
De **voorzitter** antwoordt dat die brede maatregelen wat hem betreft zeker op de BRS-agenda zullen blijven staan, maar dat verandert niets aan de discussie omtrent de opening van Lelystad en de rol van die luchthaven in relatie tot Schiphol.
Er zal een schriftelijke ronde gehouden worden zodat punten ingebracht kunnen worden die aangepast moeten worden in de brief. Als daar punten over Lelystad bij zitten, dan hoort hij dat graag en zal een ander overleg daarover ingepland worden.
Mevrouw 5.1.2e wijst erop dat er een strakke deadline is voor het inleveren van de brief. Kleine tekstuele aanpassingen kunnen doorgevoerd worden, maar er is geen tijd om een schriftelijke ronde te houden over echt inhoudelijke zaken.
De heer **Dinjens** wil graag nog eens een inhoudelijke sessie over vermindering van het aantal vluchten als hinderbeperkende maatregel. Voor het moment kan men zich houden aan de 500.000 vluchten, maar daarover zal later toch verder gesproken moeten worden.
De **voorzitter** zegt toe dat een dergelijke inhoudelijke sessie gehouden zal worden. LVB 1 zal er echter niet door veranderen, want daarin wordt vastgelegd wat er aan afspraken ligt. Daarover moet de BRS met een zienswijze komen. Andere maatregelen hebben betrekking op de toekomst. In LVB 2 komt het aantal vluchten zeker aan de orde.
De heer **Nobel** had op pagina 4 een paar tekstuele aanpassingen, maar er zit ook een kleine inhoudelijk component in. Er wordt nu gesproken over ultrafijnstof, stikstof en $CO_2$, maar hij wil daar graag 'geur' en 'externe veiligheid' als impact aan toevoegen.
De **voorzitter** denkt dat iedereen zich daarin kan vinden. Het zijn overigens ook aspecten die betrekking hebben op de leefbaarheid.

**5. Rondvraag**

Mevrouw 5.1.2e meldt dat het LIB ter visie ligt. Er komt een LIB-aanpassing vanwege de overkoepeling van de A4. Haar voorstel is om namens de BRS daarop een gemeenschappelijke zienswijze in te dienen. Daarover is al in het najaar gesproken. Dit is een goed moment om de koppeling tussen LVB 1 en LIB nog eens goed onder de aandacht te brengen. In de zienswijze zal ervoor gepleit worden om de contouren aan te passen.

De **voorzitter** merkt op dat deze zienswijze rondgestuurd zal worden voor commentaar.

Hij sluit de vergadering om 11.10 uur.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Aan: Stichting SOORS

Cc: minister IenW, Regioforum

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

BEL/RO

Telefoonnummer 5.1.2e



**Verzenddatum**

**Betreft: beëindiging ORS lidmaatschap**

**Kenmerk**

Geacht bestuur,

**Uw kenmerk**

De BRS heeft kennisgenomen van de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat aan de kamer en de brief van het betreffende ministerie aan de Omgevingsraad Schiphol over de uitwerking van het advies van Van Geel. Gelet op het commitment dat het Rijk van ons vraagt aan de huidige overlegstructuur, geven wij hierop graag een reactie.

Zoals Van Geel in zijn advies opmerkt functioneert de huidige ORS niet meer. Nieuwe structuren zijn nodig, om de maatschappelijke participatie en informatievoorziening te versterken en om invulling te geven aan de noodzakelijke interbestuurlijke afstemming. De BRS onderschrijft de urgentie die Van Geel in zijn advies schetst.

De BRS is verheugd dat de uitwerking van het advies van Van Geel blijkens deze brieven door de minister ter hand wordt genomen. Dit bevestigt dat we snel de transitie naar nieuwe overlegstructuren kunnen maken. Zowel in de bestuurlijke samenwerking als in het omgevingsmanagement (participatie en informatie). De BRS kan zich van harte vinden in het proces zoals het Rijk dat schetst en ziet voldoende kansen om gezamenlijk snel de noodzakelijke stappen hierin te zetten.

Inherent aan de transitie naar nieuwe overlegstructuren is ook de opgave om de huidige ORS te ontbinden. De BRS hecht er aan dat dit op zorgvuldige wijze gebeurt. Daarom bevestigen wij graag aan u dat wij, voor zover nodig, onze financiële verplichtingen voor dit jaar conform de begroting en jaarplan 2021 volledig zullen nakomen. Voor de uittreding van de bestuurlijke partijen uit de ORS hebben wij 1 januari 2022 als datum vastgesteld.

In de verwachting u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Namens de BRS,

Jeroen Olthof

Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol
*BRS: samenwerkingsverband van vier provincies en 56 gemeenten.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 5.1.2e

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

**Annotatie: telefoongesprek Esther Rommel en minister Madlener – Do 26 maart 13:00-13:30**

**Locatie**: Telefonisch
**Doel overleg**: De Europese Commissie heeft op 5 maart 2025 haar besluit bekendgemaakt over de balanced approach-procedure voor Schiphol. De minister wil dit besluit en de volgende stappen komen toelichten.
**Samenvatting besluit**: De Europese Commissie heeft op **5 maart 2025** haar besluit genomen over de procedure voor geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op Schiphol, op basis van Verordening (EU) nr. 598/2014. Nederland heeft de procedure grotendeels gevolgd, maar met enkele tekortkomingen. De Commissie constateert dat:

- **General Aviation** en **zakenluchtvaart** niet zijn opgenomen in de exploitatiebeperkingen, wat strijdig is met artikel 5, lid 6, van de verordening.
- De verwachte geluidsbeperking door **autonome vlootvernieuwing** slechts gedeeltelijk is meegenomen.
- De **operationele procedures voor geluidsreductie** niet volledig zijn geëvalueerd.

**Volgende stappen:**

- Het ministerie van Infrastructuur zal deze punten meenemen in de Nederlandse reactie op het besluit. Na deze reactie is de Balanced Approach-procedure voor eerste fase (15%) officieel afgerond.
- De volgende stap in het proces is het vastleggen van de maatregelen in wet- en regelgeving
- Het maatregelenpakket wordt in november 2025 ingevoerd, met een beperkte wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) waarin het nieuwe maximumaantal vliegtuigbewegingen wordt vastgelegd > vastleggen max. 478.000 waarvan 27.000 in de nacht) > Hiervoor loopt op dit moment een zienswijze procedure (een BRS-reactie is in voorbereiding) > rede hiervoor: begin mei is deadline voor slot coördinator/Schiphol voor capaciteitsdeclaratie
- Parallel werkt het ministerie aan de bredere wijziging van het LVB (start zienswijzeprocedure in zomer 2025)
- Voor de zomer wil de minister met een plan van aanpak (pva) komen voor overige 5%

**Vragen (mocht er tijd en ruimte zijn). Noot**: onderstaande is een kleine bloemlezing van vragen die voor de bestuurders uit de BRS regio waren voorbereid voor het bezoek van minister Madlener.

**Geluidsdoel en plafond:**

- In 2024 werden op Schiphol rond 474.000 vluchten uitgevoerd. Het nieuwe plafond is 478.000. Hoe denkt IenW de **15% geluidsreductie** te halen als er vrijwel net zoveel gevlogen gaat worden als afgelopen gebruiksjaar?

- De minister heeft een plan van aanpak toegezegd aan de Tweede Kamer om voor de zomer de resterende **5% geluidsreductie** in te vullen. Kan de minister al iets zeggen over de inhoud van het pva, en wanneer wordt de BRS hierover geïnformeerd?

- Het Zero Pollution Action Plan is een richtinggevend doel in de NOVEX-samenwerking: beleid moet worden gestuurd op de vastgestelde doelen. Ook de Europese Commissie houdt hieraan vast in haar beoordeling van de Balanced Approach-procedure. **Voor 2030 geldt een geluidsdoelstelling van 30% minder ernstig gehinderden**, terwijl de minister nu op 20% stuurt. Hoe ziet de minister de stappen richting 2030?

- Hoe en waar wordt er **gemonitord**?

**Vlootvernieuwing en alternatieven:**

- **Vlootvernieuwing** is nog onzeker, omdat leveringen mogelijk worden vertraagd. Welke afspraken heeft de minister nu gemaakt met de sector over de vlootvernieuwing, en hoe gaat hij dit toch meenemen in de beoordeling na de kanttekeningen van de Europese Commissie?

- KLM heeft toegezegd **alternatieve maatregelen** te treffen als vliegtuigen te laat worden geleverd. Wat zijn dat dan voor maatregelen?

**Juridische borging:**

- Wat is de **juridische status van een convenant** met de sectorpartijen? Hoe kan de naleving van afspraken in het convenant door de rechter worden afgedwongen? En zo niet, welke alternatieve instrumenten zijn dan beschikbaar om toch tot het gewenste resultaat – in dit geval vermindering van de geluidbelasting – te komen?

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Mw. C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

**Bestuurlijke Regie Schiphol**

**Uw contactpersoon**

5.1.2e 5.1.2e

BEL/RO

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e @noord-holland.nl



**Verzenddatum**

**Kenmerk**

???/???

**Uw kenmerk**

**Betreft: BRS zienswijze Luchthavenverkeerbesluit (LVB-1)**

Excellentie,

Van 2 maart tot 29 maart 2021 ligt de ontwerpwijziging Luchthaven-verkeerbesluit Schiphol, inclusief bijbehorende Milieueffectrapportage, ter consultatie voor met de mogelijkheid voor een ieder hierop zienswijzen in te dienen. De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS*) maakt graag gebruik van deze mogelijkheid.

**Inleiding**
In 2008 is aan de toenmalige Alderstafel een aantal afspraken gemaakt over de ontwikkeling van Schiphol tot 2020. Schiphol mocht groeien tot 510.000 vliegbewegingen (later is dit aantal verlaagd naar 500.000), Lelystad en Eindhoven zouden worden ontwikkeld als overloopluchthavens, en er is afgesproken een experiment te starten met het Nieuwe Normen en Handhavingsstelsel (NNHS) dat tot doel heeft zoveel mogelijk die banen in te zetten die de minste overlast geven (geluidpreferent vliegen).

In 2013 heeft de Alderstafel unaniem besloten het Kabinet te adviseren het NNHS in wet vast te leggen. In 2013 is door de Alderstafel eveneens geconstateerd dat bij verkeervolumes boven de 470.000 het gebruik van de secundaire banen aanzienlijk toeneemt (zie het Eindadvies van 8 oktober 2013). De regel voor het zogenaamde “gebruik van de vierde baan” is vervolgens in 2015 (zie het Advies van 9 januari 2015) hierop aangepast, waardoor het NNHS bleef functioneren, maar dus wel met een toenemende inzet van de secundaire banen. Als compensatie is toen het plafond voor Schiphol verlaagd van 510.000 vliegbewegingen naar 500.000 vliegbewegingen.

De afspraken aan de Alderstafel hadden als horizon 2020. Op dit moment denkt het Rijk na over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol ná 2020. De BRS heeft steeds gepleit om de vastlegging van het NNHS en de toekomstige ontwikkeling van Schiphol in twee afzonderlijke besluiten vast te leggen: eerst een LVB-1 met de wettelijke verankering van het NNHS op basis van 500.000 vluchten, en daarna pas een besluit over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol ná 2020.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 5.1.2e

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Dit onderscheid tussen het vastleggen van de huidige situatie en het bepalen van de kaders voor de toekomstige ontwikkeling staat wat de BRS betreft nog steeds.

In de jaren 2018 en 2019 zat Schiphol tegen het plafond van 500.000 vliegbewegingen. Deze jaren brachten een aantal negatieve- en ongewenste (bij)effecten aan het licht. Onder andere de al in 2013 voorspelde toenemende inzet van de secundaire banen, maar ook een discrepantie tussen geluidbelasting en hinder en het ontbreken van instrumenten om te sturen op een selectief gebruik van Schiphol. Hiervoor vragen wij uw aandacht. Deze brief bestaat daarom uit twee delen. In het eerste deel geven wij onze zienswijze op het Luchthavenverkeerbesluit. In het tweede deel gaan wij in op de **voortschrijdende inzichten** die wij in de afgelopen jaren hebben opgedaan. Wij vragen u om spoedig te starten met een kader voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol waarin deze voortschrijdende inzichten terugkomen, conform uw eigen voornemens in de Luchtvaartnota en bijbehorende Uitvoeringsagenda.

**Luchthavenverkeerbesluit LVB-1**
LVB-1 zorgt voor de wettelijk borging van het Nieuwe Normen en Handhavingsstelsel, het maximum aantal vliegbewegingen (500.000 waarvan 29.000 in de nacht), en vormt de nieuwe nul-situatie.
Het is goed dat er vaart wordt gemaakt met het LVB-1. Dat is belangrijk voor de rechtszekerheid van onze inwoners. Maar juist ten aanzien van die rechtszekerheid ziet de BRS een paar aandachtspunten:

**Geen LVB zonder LIB**
Bij een LVB hoort een LIB. In de Nota van Toelichting op het Wijzigingsbesluit Luchthavenindelingbesluit Schiphol (Staatsblad 2017 402) is vooruitlopend op de wijziging van het LVB in verband met het NNHS hierover opgenomen: "In het gewijzigde LVB worden de afspraken over het nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS) geregeld. Op grond van de nieuwe regels in het LVB veranderen ook de verwachte geluid- en risicocontouren. Wanneer het LVB wordt gewijzigd op grond van het NNHS zal gelijktijdig ook het LIB worden gewijzigd om de ligging van de beperkingengebieden in overeenstemming te brengen met de nieuwe geluid- en risicocontouren die volgen uit het NNHS". Wij lezen echter in de toelichting op de Ontwerpwijziging (paragraaf 5.1) dat u niet voornemens bent om deze LVB contouren ook in het Luchthavenindelingbesluit (LIB) op te nemen. Toch blijkt uit het MER dat de contouren in het huidige LIB niet meer kloppen en dat er overal verschuivingen zijn. Zo is de ligging van de LIB-3 niet meer conform de huidige operatie, is de huidige LIB-4 contour fors groter dan op grond van het maximale scenario in het MER berekend is, en ligt LIB-5 soms ver buiten de 48 Lden contour. U beschermt en beperkt dus de verkeerde gebieden!

Deze situatie gaat des te meer wringen als straks de Omgevingswet van kracht wordt. Met de Omgevingswet voeren we aandachtsgebieden voor externe veiligheid in, terwijl u voor het LIB blijft uitgaan van beperkingengebieden op basis van het verouderde beleidsinstrumentarium van het groepsrisico. Voor de geluidcontouren geldt dat de contouren die uit dit LVB volgen vanaf 1-1-2022 worden opgenomen in de Centrale Voorziening Geluidgegevens (CVGG). Gemeenten moeten dan de nieuwe LVB contouren gebruiken bij geluidberekeningen, terwijl gemeenten in de ruimtelijke ordening uit moeten gaan van de 'oude' LIB contouren.

Bovendien maakt de 48 Lden contour geen onderdeel uit van het LIB, terwijl deze onder de Omgevingswet wel de toetsingsgrens wordt voor 'cumulatie' conform de Aanvullingsregeling geluid bij de Omgevingswet en hieraan dus ruimtelijke consequenties worden verbonden.

De BRS vindt het niet uit te leggen dat u het LIB niet aanpast en dat u blijft vasthouden aan 'oude' contouren die qua grootte en vorm niet meer aansluiten bij de huidige operatie van Schiphol. Daarom roept de BRS u op om tegelijkertijd met het juridisch borgen van het NHHS in het LVB ook de bijbehorende contouren vast te leggen in het LIB.

**Isolatie**
Bij een nieuw LVB hoort ook een nieuwe isolatieronde. De operatie in het NHHS zorgt voor verschuiving van de contouren. Als er gebieden zijn die nu alsnog binnen de contouren gaan vallen is isolatie op zijn plaats (zorgplicht). Aanvullend daarop is er ook veel verouderde isolatie. Ook daar vragen wij vanuit de zorgplicht van het Rijk aandacht voor. Wij verwachten dat u de isolatieronde voor dit LVB afgerond heeft voordat u een besluit neemt over verdere ontwikkeling van Schiphol.

**LVB-1 als nieuw nulpunt voor de verdere ontwikkeling van Schiphol**
In de Luchtvaartnota geeft u aan bereid te zijn groei van Schiphol toe te staan als de hinder afneemt. Hiertoe wilt u een 'groeiverdienmodel' opstellen. Wat de BRS betreft wordt die afname van de hinder bepaald ten opzichte van de LVB-1, met NNHS en 500.000 vluchten, en niet ten opzichte van de zogenaamde gelijkwaardigheidscriteria. De milieu-effecten (geluid en uitstoot in brede zin) moeten ten opzichte van de "footprint" van LVB-1 omlaag. De BRS pleit in dat licht ook voor een nieuwe systematiek voor het bepalen van de geluidbelasting en geluidhinder. We gaan daar hieronder uitgebreider op in .

**Voortschrijdende inzichten**
De BRS waardeert dat nu een LVB geslagen wordt op basis van de afspraken gemaakt aan de Alderstafel.
Maar het NHHS is nu al flink wat jaren in gebruik en die lange experimenteerperiode heeft ook een aantal negatieve of ongewenste (bij)effecten aan het licht doen komen. Dit zit onder andere in het baangebruik, de wettelijk systematiek waarin geluidbelasting en "hinder" voorspeld en berekend worden, en het (vrijwel) geheel ontbreken van instrumenten om te sturen op een selectief gebruik (een gebruik van Schiphol voor die verbindingen die economisch de meeste meerwaarde geven aan Nederland).
Deze zaken zijn gegeven de doorlooptijd niet meer haalbaar om mee te nemen in het LVB-1, maar vragen wel snel aandacht. Door corona is het gesprek over de toekomst stil komen te liggen. Wij willen graag dat u deze pas op de plaats benut om een aantal randvoorwaarden uit te werken voor een adequate bescherming van de omgeving en een goede netwerkkwaliteit. Wij gebruiken deze brief daarom ook om u enkele belangrijke aandachtspunten mee te geven.

**Bijschaving van het NNHS op baangebruik**
Zoals eerder gezegd heeft de lange experimenteerperiode met het NNHS een aantal negatieve en ongewenste (bij)effecten aan het licht doen komen. Als voorbeeld noemen wij de grote groei op de secundaire banen. Wat de BRS betreft vraagt het NNHS dus om bijschaving.

Die bijschaving is niet meer haalbaar voor LVB-1, maar zal wat de BRS betreft wel een harde voorwaarde zijn voor een eventueel besluit over de toekomst van Schiphol. We denken daarover graag met u mee.

**Geen status aparte voor luchtvaart bij bescherming tegen geluidhinder**
Om mensen te beschermen tegen blootstelling aan geluid zijn er regels en normen. Voor weg-, spoor- en industrielawaai gelden er normen voor (individuele) woningen. Mensen weten waar ze aan toe zijn. Voor luchtvaart heeft de wetgever een andere systematiek gekozen. Hier gelden grenzen aan het totale aantal woningen dat per saldo een bepaalde geluidbelasting mag hebben. Mensen hebben geen zekerheid over het maximale geluid waaraan ze blootgesteld kunnen worden. Dit moet wat de BRS betreft anders.

Ook de heer Van Geel wijst in zijn advies "Schiphol vernieuwd verbinden" op het belang van individuele bescherming en wederkerigheid (gelijke behandeling) van alle sectoren in relatie tot de definitie van en regelgeving over blootstelling aan geluid en hinder. Transparantie over welke mate van belasting en hinder u voor individuele omwonenden acceptabel vindt - een objectieve norm zoals u in andere sectoren ook hanteert - hoort daarbij, evenals helderheid over welke compensatie benadeelden (inwoners, grondeigenaren, ontwikkelaars) mogen verwachten.

**Van hinder naar gezonde leefomgeving**
De impact van Schiphol op de omgeving is breder dan alleen geluidbelasting. Het gaat ook om (ultra)fijnstof, stikstof en CO2. Ten aanzien van de door u aangehaalde streefwaarden roepen wij u op om hinderreductie niet alleen te koppelen aan geluid maar naar hinder in de volle breedte te kijken en ook andere emissies hierin af te wegen. Het gaat immers om een gezonde leefomgeving. Gelet op het voorgaande spreekt het bovendien voor zich dat wij voor de streefwaarde voor het terugbrengen van geluidhinder af willen van de huidige systematiek van het per saldo aantal ernstig gehinderden. Waarbij wij er tevens op wijzen dat de dosis-effect relaties die u hierbij hanteert verouderd zijn en stammen uit de tijd van vóór de Polderbaan.

**Nieuwe systematiek voor geluidhinder in relatie tot groeiverdienmodel**
U geeft in de Luchtvaartnota aan dat de uitstoot en hinder omlaag moeten. Maar als u toe wilt naar effectief minder (beleefde) hinder dan moet de rekensystematiek anders. Naast het huidige (voorgeschreven) jaargemiddelde moet daarbij ook naar andere aspecten gekeken worden. Zoals het aantal rustmomenten, de hoogte van de piekbelasting, het tijdstip op de dag, etc..
De BRS wil hiervoor een gezamenlijke onderzoeksopdracht met u formuleren. De BRS wil dat de nieuwe systematiek voor het bepalen van de geluidhinder onderdeel wordt van het groeiverdienmodel dat u wilt opstellen.

**Integrale visie op netwerkkwaliteit, groeiverdienmodel en selectieve sturing**
Schiphol zorgt voor een goede internationale bereikbaarheid. Veel bedrijven, inwoners en reizigers maken gebruik van de voorzieningen op Schiphol en hechten waarde aan de mogelijkheden die Schiphol biedt op het gebied van werk, transport en reizen. De sterke economie in de regio rond Schiphol is mede te danken aan de luchthaven.

Tegelijk heeft de luchthaven een grote impact op de leefomgeving. Wij vinden het daarom belangrijk dat Schiphol in balans en op een duurzame en selectieve wijze wordt ontwikkeld.
De enige manier om én de omgeving niet nog meer te belasten, én ruimte te houden voor het economische belangrijke internationale en zakelijk netwerk, is door **een scherpe integrale visie op de (internationale) netwerkkwaliteit** en door **selectief om te gaan met de capaciteit**. Dit vraagt om een selectiviteitsinstrumentarium waarin ook de openstelling van Lelystad Airport een rol kan spelen.

U geeft in de Luchtvaartnota aan een visie op netwerkkwaliteit te willen opstellen. Wij willen dat u actief gaat sturen op het gebruik van Schiphol. Ook met instrumenten die nu nog niet wettelijk zijn geregeld. De aanpassing van de Europese slotverordening biedt een uitgelezen kans om ook nieuwe instrumentarium juridisch te borgen. Daarom verwacht de BRS dat een dergelijk selectiviteitsinstrument onderdeel wordt van een besluit over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol.

**Governance**
Tot slot merken wij op dat de gewijzigde onderdelen van de Wet luchtvaart in verband met het NNHS óók bepalingen bevatten met als doel om de huidige Omgevingsraad Schiphol in de wet te verankeren. Gegeven de analyses van zowel van Geel als Cohen vragen wij u met klem deze onderdelen niet in te voeren, maar juist uit de Wet luchtvaart te schrappen. Het kan niet zo zijn, dat u met de inwerkingtreding van de gewijzigde Wet luchtvaart alsnog een instituut in het leven roept dat inmiddels al achterhaald is.

Hoogachtend, namens alle leden van de BRS,

Jeroen Olthof
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

* BRS: samenwerkingsverband van vier provincies en 56 gemeenten.

**Notitie – Uitwerking toekomstperspectief verstilling en groei Schiphol**

*Concept – gedachtevorming 10 juli 2025*

**Leeswijzer en status van deze notitie**

Op 28 mei jl. is een roadmap aan de Kamer gestuurd over de stapsgewijze uitwerking van het toekomstperspectief van verstilling en groei voor luchthaven Schiphol, nadat het geluidsdoel behaald is. Hiervoor is een 50:50-verdeling voorgesteld. Deze notitie gaat over de eerste beelden van een mogelijke inhoudelijke uitwerking van dit perspectief.

Belangrijk is om te vermelden dat het beeld nog niet compleet is en er nog geen definitieve, inhoudelijke keuzes gemaakt zijn. Dit stuk is geschreven om gevoel te krijgen bij de keuzes die überhaupt mogelijk zijn, aan de hand van eerste analyses op basis van één methodiek. In deze vorm wordt het voor discussiedoeleinden gedeeld met sectorpartijen, de BRS en de MRS.

Zoals ook in het vervolg beschreven, vindt de komende weken vervolganalyse op basis van andere methodieken plaats. Daarna wordt deze notitie aangevuld. Na aanvulling van de notitie en gesprekken over dit onderwerp met belanghebbenden, wordt de uitwerking na het zomerreces met de minister gedeeld en besproken. De keuzes vergen uiteindelijk een politieke afweging.

Deze notitie gaat niet over de exacte vastlegging in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB). De natuurvergunning van Schiphol is op 4 juni jl. vernietigd. Dat betekent dat Schiphol geen natuurvergunning meer heeft. De bestaande rechten en effecten zijn door Schiphol volgens de rechter wel goed in kaart gebracht. Op basis van de uitspraak zal de vergunningaanvraag gewijzigd en door het ministerie van LVVN opnieuw beoordeeld moeten worden. Schiphol heeft aangegeven in hoger beroep te gaan tegen de uitspraak. Ondanks dat Schiphol nu niet beschikt over een natuurvergunning, wordt het toekomstperspectief uitgewerkt. Bezien zal moeten worden wat het ontbreken van de vergunning betekent voor uiteindelijke vastlegging van het groeiperspectief.

**Doel**

Het doel dat het kabinet heeft gesteld is om na de realisatie van het totale geluidsdoel verdere verstilling van de vloot zo te verdelen dat een deel van de geluidswinst de omgeving ten goede komt en een deel kan worden ingezet voor groeiperspectief voor de luchtvaartsector. Hierbij geldt het uitgangspunt dat na de realisatie van het geluidsdoel de geluidruimte die ontstaat door verdere verstilling van de vloot gelijkelijk wordt verdeeld tussen de luchtvaartsector (groei van het aantal vliegtuigbewegingen, tot maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer vanwege de begrenzing door de natuurvergunningsaanvraag) en de omgeving (vermindering van de geluidbelasting). Dit moet duidelijkheid bieden voor zowel de luchtvaartsector als de omgeving.

**Achtergrond en methodiek**

To70 heeft in opdracht van IenW een memo opgesteld in welk jaar op basis van de vlootvernieuwing (inclusief autonome vlootvernieuwing na november 2025), verwacht mag worden dat het geluidsdoel dat gesteld is in het Actieplan omgevingslawaai Schiphol behaald is. Vervolgens is onderzocht welke geluidsruimte daarna ontstaat als gevolg van verdere vlootvernieuwing.

Een belangrijke kanttekening is dat de geluidsruimte door vlootverstilling hierbij tot nu toe berekend is aan de hand van één methodiek: het Totaal Volume Geluid (TVG). Dit is een eendimensionale maat die kort gezegd het geluid van alle startende en landende vliegtuigen op Schiphol bij elkaar optelt. Eendimensionaal wil zeggen dat hierbij niet wordt gekeken naar de geografische of lokale effecten. Oftewel de afhandeling van deze vliegtuigen door middel van het baan- en routegebruik op en rond Schiphol blijft bij het TVG buiten beschouwing. De procedures die het vliegtuig vliegt, zijn wel onderdeel van de berekening.

Dit is anders dan de multidimensionale methodiek die bijvoorbeeld wordt gebruikt voor hinderbepaling en die ook is gebruikt in de balanced approach-procedure, en voor het geluidsdoel dat gesteld is in het Actieplan omgevingslawaai Schiphol. Hierbij zijn immers aan de hand van de geluidbelasting door vlootinzet én afhandeling door middel van procedures, baan- en routegebruik de geluidscontouren rondom de luchthaven bepaald, waarna binnen die geluidscontouren tellingen voor aantallen woningen, ernstig geluidgehinderden en ernstig slaapverstoorden zijn uitgevoerd. Deze methodiek komt overeen met de methodiek van de gelijkwaardigheidscriteria die voor

CONCEPT

Schiphol gangbaar zijn. Aan de hand hiervan is ook de doelstelling voor de luchthaven bepaald, namelijk een vermindering van de indicatoren van 20% over het etmaal en 15% in de nacht.

Het is goed om dit verschil in het achterhoofd te houden. Er is nog geen keuze gemaakt tussen methodieken en deze notitie wordt na vervolganalyse aangevuld. Een ontwikkeling in TVG levert automatisch de geluidswinst als gevolg van vlootverstilling op en valt vervolgens via een 50:50-verdeling eenvoudig te vertalen naar de helft geluidswinst voor de omgeving d.m.v. een teruglopend TVG en de helft groei voor de sector d.m.v. groei van het aantal vliegtuigbewegingen.

Niet automatisch levert deze aanpak ook een evenredige daling op de hierboven geschetste hinderindicatoren op. De groei van het aantal vliegtuigbewegingen dat ontstaat door de geluidsruimte van vlootverstilling mag door toepassing van het strikt preferentieel baangebruik namelijk niet evenredig over het banenstelsel en dus de omgeving verwacht worden. Ook lokaal kan de winst in geluidsruimte omgezet in groei van het aantal vliegtuigbewegingen daardoor dus in een andere dan 50:50-verhouding uitpakken. Op beide punten (hinderindicatoren en lokale effecten) wordt nadere analyse uitgevoerd.

Het voordeel van het aansluiten bij de eerdere 'multidimensionale' systematiek is dat hier een zekere herkenbaarheid in zit en dat het via het criterium 'ernstige hinder' een link ligt met het aantal mensen die aan hinder worden blootgesteld. De berekeningen worden hiermee echter complexer en stappen af van de geluidswinst die *sec* door de vlootverstilling ontstaat.

**Uitkomsten analyse geluidsruimte (indicatief)**

Op basis van de geluidswinst door vlootverstilling, zoals hiervoor beschreven berekend aan de hand van het TVG, is de conclusie dat het totale geluidsdoel in circa twee jaar na november 2025 bereikt kan worden, dus naar verwachting in 2027. De vervolganalyse op basis van de hinderindicatoren is nodig om hier verder uitsluitsel over te krijgen. Immers is het geluidsdoel op die indicatoren gebaseerd.

Hieronder staan de resultaten van de analyse die gedaan is naar de geluidsruimte voor vlootverstilling, nadat het geluidsdoel behaald is. Bij de uitwerking van keuzes die mogelijk zijn om het toekomstperspectief in te richten, wordt in de volgende paragraaf stilgestaan.

| | 1/11/2025 | GJ2026 | GJ2027 | GJ2028 | GJ2029 | GJ2030 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Ontwikkeling TVG a.g.v. autonome vlootvernieuwing | 100% | 96,5% | 93,0% | 89,5% | 86,0% | 82,5% |
| Geluidswinst a.g.v. autonome vlootvernieuwing t.o.v. 1/11/2025 | - | 3,5% | 7,0% | 10,5% | 14,0% | 17,5% |
| Geluidswinst > 5% | - | n.v.t. | 2,0% | 5,5% | 9,0% | 12,5% |
| **Verdeling geluidswinst** | | | | | | |
| 50% van de geluidswinst > 5% | | | 1,0% | 2,8% | 4,5% | 6,3% |
| Maximaal aantal bewegingen, afgerond op 500-tallen | 478.000 | 478.000 | 483.000 | 491.000 | 499.500 | 500.000 |
| Toename aantal bewegingen t.o.v. 478k | - | - | 5.000 | 13.000 | 21.500 | 22.000 |

Te zien is dat de berekende geluidswinst per jaar door vlootvernieuwing 3,5% is. Zoals eerder genoemd, duurt het naar verwachting twee jaar totdat het geluidsdoel is behaald (5%). Vanaf dat punt mag volgens de 50:50-verdeling van de geluidswinst groei in het aantal vliegtuigbewegingen verwacht worden conform de tabel. Zoals genoemd, moet hierbij worden aangemerkt dat de berekeningen in voorliggende analyse gedaan zijn op basis van het TVG, terwijl het geluidsdoel van 20% op basis van hinder binnen de berekende geluidscontouren is gedefinieerd. Deze vervolganalyse wordt nog gedaan. Bovendien zijn er naast vlootverstilling andere maatregelen, zoals tariefdifferentiatie en procedurele maatregelen die kunnen bijdragen aan het restpercentage van 5%.



783868 0073

In bovenstaande is de vlootvernieuwing zoals deze op basis van voor de mer aangeleverde informatie wordt verwacht voor de home carriers op Schiphol meegenomen (VA2 in onderstaande tabel). Als enkel gerekend zou worden met de historische trend (30 jaar) op Schiphol van gemiddeld -0,1 dB voor landingen en -0,2 dB voor starts per jaar, dan is de geluidswinst door vlootvernieuwing per jaar iets kleiner, corresponderend met de onderste rij in de volgende tabel.

| Scenario autonome ontwikkeling | Maximum aantal bewegingen, afgerond op 500-tallen | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1/11/2025 | GJ2026 | GJ2027 | GJ2028 | GJ2029 | GJ2030 |
| O.b.v. VA2 | 478.000 | 478.000 | 483.000 | 491.000 | 499.500 | 500.000 |
| O.b.v. -0,1/-0,2 dB / jaar | 478.000 | 478.000 | 480.000 | 487.000 | 494.000 | 500.000 |

**Uitwerking keuzes**

Inhoudelijk zijn in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) verschillende keuzes mogelijk over bijvoorbeeld daadwerkelijke vormgeving van de systematiek (automatische of d.m.v. een actief besluit) als ook de mate van conservatisme, het ingangsjaar, de stapgrootte, jaar van bereiken van het maximumaantal van 500.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer. Deze keuzes worden hieronder geschetst aan de hand van een aantal assen waar op bewogen kan worden. Ter illustratie is steeds de tabel hierboven weergegeven, om de verandering en/of het verschil te duiden. De parameters in een gebruiksjaar bestaan altijd uit een TVG-waarde die in dat jaar gehaald moet worden, in combinatie met een volumeplafond van het aantal vliegtuigbewegingen dat correspondeert met de 50:50-verdeling van de geluidswinst op de TVG.

Daarnaast speelt – omdat de berekeningen zijn gebaseerd op enkel het TVG – een methodische toets zoals hiervoor genoemd, op hinderindicatoren en lokale effecten.

1. *Automatische vrijgave van vastgelegde stappen of vrijgave van stappen aan de hand van controle*

In het LVB kan op basis van een combinatie van de hier beschreven inhoudelijke keuzes een tabel worden opgenomen die lijkt op de bovenstaande tabellen. Naast het aantal vliegtuigbewegingen zal dan een bijbehorende TVG-waarde worden opgenomen. Bij een systeem van automatische vrijgave, staan de stappen met het bijbehorende jaartal vast. Er wordt voor inwerkingtreding van het LVB een geluidswinst per jaar verwacht en aan de hand van de hier genoemde keuze-elementen wordt de tabel ingevuld, die automatisch in werking treedt. Een voordeel hiervan is dat al ver van tevoren voor alle partijen duidelijk is wat zij kunnen en mogen verwachten. Een nadeel hiervan is dat het systeem is gebaseerd op verwachtingen. Wel moet hierbij aangemerkt worden dat door middel van de verschillende keuze-elementen de zekerheid hiervan vergroot kan worden. Bij een systeem van vrijgave van stappen aan de hand van controle, wordt aan het einde van een gebruiksjaar gemonitord of in dat gebruiksjaar voldaan is aan zowel TVG als het aantal vliegtuigbewegingen. Is dit het geval, dan gaat de vrijgave van stappen door. Is dit méér dan het geval, tot waarden die horen bij de groeistap daarna, dan is een versnelde vrijgave van groeistappen mogelijk. Is dit niet het geval, dan wordt de volgende stap niet vrijgegeven. In de praktijk levert dit een vertraging op door het slotuitgifteproces. Er is ofwel een correctie mogelijk op enkel het zomerseizoen van het dan lopende gebruiksjaar, óf er wordt besloten dat de groeistap voor het volgende jaar niet wordt vrijgegeven. Voordeel van deze methode is dat er een gecontroleerde vrijgave is. Nadeel is een mindere mate van voorspelbaarheid en mogelijk doorlopende discussie.

De impact van dit keuze-element is dat bij automatische vrijgave van vastgelegde stappen, een tabel als onderstaande (met één van beide regels) in het LVB wordt opgenomen en automatisch in

| Scenario autonome ontwikkeling | Maximum aantal bewegingen, afgerond op 500-tallen | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1/11/2025 | GJ2026 | GJ2027 | GJ2028 | GJ2029 | GJ2030 |
| O.b.v. VA2 | 478.000 | 478.000 | 483.000 | 491.000 | 499.500 | 500.000 |
| O.b.v. -0,1/-0,2 dB / jaar | 478.000 | 478.000 | 480.000 | 487.000 | 494.000 | 500.000 |

CONCEPT

werking treedt. Bij controle en vrijgave is deze tabel er ook, maar bestaat de mogelijkheid om na controle van TVG en aantal vliegtuigbewegingen bij besluit een stap naar voren te halen of uit te stellen. Bij deze methode kan ervoor gekozen worden om wel de stappen in het LVB op te nemen, maar hier geen bijbehorende gebruiksjaren bij op te nemen. Dan vergt deze methode wel ieder jaar een koninklijk besluit voor inwerkingtreding als een stap verdiend is.

Na verloop van jaren is meer gedetailleerde informatie beschikbaar over de dan verwachte vlootverstilling. Het zou ook een optie kunnen zijn om bijvoorbeeld twee stappen vast te leggen en automatisch vrij te geven en de stappen erna volgens de gecontroleerde vrijgave te laten lopen.

2. *Stappen gebaseerd op een trend of op basis van jaarlijkse verwachte vlootvernieuwing*

Bij vlootverstilling is een historische trend zichtbaar. Een optie is om op basis van deze trend groeistappen vooraf te definiëren. Historisch gezien is de gemiddelde jaarlijkse autonome verstilling -0,1 dB voor landingen en -0,2 dB voor starts. Dit is hierboven te zien in de onderste tabel. Voordeel hiervan is dat de stapgrootte ieder jaar ongeveer even groot is. Nadeel hiervan is dat de verstilling en groei naar verwachting minder goed aansluit bij de daadwerkelijke vlootverstilling in dat ene jaar.

Een alternatieve aanpak zou zijn om op basis van specifieke informatie over een jaar te bepalen hoeveel (verwachte) groeiruimte er dat jaar is. Het voordeel hiervan is dat de verstilling en groei beter aansluiten bij de daadwerkelijke vlootverstilling. Nadeel is dat de ontwikkeling minder voorspelbaar en minder gelijkmatig zal zijn. De komende jaren gaat de verstilling naar verwachting iets sneller dan de historische trend, dat is hierboven te zien in de bovenste tabel.

De impact van dit keuze-element is een keuze tussen de twee regels in deze tabel:

| Scenario autonome ontwikkeling | Maximum aantal bewegingen, afgerond op 500-tallen | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1/11/2025 | GJ2026 | GJ2027 | GJ2028 | GJ2029 | GJ2030 |
| O.b.v. VA2 | 478.000 | 478.000 | 483.000 | 491.000 | 499.500 | 500.000 |
| O.b.v. -0,1/-0,2 dB / jaar | 478.000 | 478.000 | 480.000 | 487.000 | 494.000 | 500.000 |

3. *Vrijgave in het jaar van realisatie geluidswinst of eerst realisatie en het jaar erna vrijgave*

Of stappen gebaseerd worden op een prognose of monitoring is vooral een vraagstuk van timing. Gebaseerd op prognose betekent dat groeistappen door de sector verdiend kunnen worden in het jaar waarin de vlootverstilling (naar verwachting) plaatsvindt. Een voordeel hiervan is dat de groeistap gezet wordt samen met de verstilling. Een nadeel is dat de vlootverstilling gebaseerd is op een verwachting. Gebaseerd op monitoring betekent dat in het jaar na de realisatie van de (verwachte) vlootverstilling de groeiruimte beschikbaar komt voor de sector. Een voordeel hiervan is dat met meer zekerheid verwacht mag worden dat de vlootverstilling daadwerkelijk heeft plaatsgevonden, omdat de groeistap die daarbij hoort pas een jaar later volgt.

De bovenstaande tabel gaat ervan uit dat de geluidswinst die naar verwachting ontstaat, gelijk ook in dat jaar ingezet kan worden voor groei, dus op basis van prognose. De andere methode is dus dat de groei eerst verdiend en vastgesteld moet zijn na afloop van een gebruiksjaar, voordat de volgende groeistap mogelijk is.

De impact van dit keuze-element is dat bij beide regels van deze tabel, de aantallen vliegtuigbewegingen zoals genoemd vanaf gebruiksjaar (GJ)2027, ieder een jaar opschuiven. Ter illustratie, in dat geval zal in de bovenste regel de eerste groeistap (+5.000) niet in GJ2027, maar in GJ2028 gerealiseerd kunnen worden en zal het maximum van 500.000 niet in GJ2030 maar in GJ2031 bereikt worden:

| Scenario autonome ontwikkeling | Maximum aantal bewegingen, afgerond op 500-tallen | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1/11/2025 | GJ2026 | GJ2027 | GJ2028 | GJ2029 | GJ2030 |
| O.b.v. VA2 | 478.000 | 478.000 | 483.000 | 491.000 | 499.500 | 500.000 |
| O.b.v. -0,1/-0,2 dB / jaar | 478.000 | 478.000 | 480.000 | 487.000 | 494.000 | 500.000 |



783868 0073

4. *Vastgelegde stappen of ieder jaar berekende stappen*

Vastgelegde stappen betekent dat op basis van bovenstaande keuze-element 1 de stapgroottes worden gedefinieerd en – al dan niet met jaartallen – opgenomen worden in het LVB. Keuze-elementen 2 en 3 bepalen dan wanneer een stap in werking treedt en de mate van controle over vrijgave. Een voordeel hiervan is een hogere mate van duidelijkheid en voorspelbaarheid. Een nadeel hiervan is dat de getallen wellicht niet helemaal corresponderen met de realisatie in dat jaar. Bij ieder jaar berekende stappen, wordt in het LVB alleen een methodiek opgenomen hoe – op basis van prognose of monitoring – volgens de 50:50-verdeling een groeistap naar een aantal vliegtuigbewegingen ieder jaar berekend wordt. Een voordeel hiervan is dat de getallen corresponderen met de realisatie in dat jaar. Een nadeel hiervan is dat pas kort van tevoren de stappen duidelijk worden en mogelijk doorlopende discussie.

**Conclusie**

Naar verwachting is het volgens de beschreven methodiek binnen grofweg vier jaar na 2027 (behalen geluidsdoel) mogelijk dat het toekomstperspectief terugleidt naar 500.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol. Kern van de keuze-elementen is:

1. Wordt de groeistap automatisch vrijgegeven of kan deze gecontroleerd worden;
    - Alles staat vast of er kan worden bijgestuurd
2. Op basis waarvan wordt de vlootverstilling bepaald;
    - Trend of daadwerkelijk verwachte vlootvernieuwing
3. Wanneer wordt de groeistap o.b.v. de (verwachte) vlootverstilling vrijgegeven;
    - In het jaar van realisatie of het jaar daarna
4. Worden de stappen van tevoren bepaald of ieder jaar berekend.
    - Keuze tussen de methodiek volgens keuze-elementen 1 t/m 3, of 4,

De extremen van deze keuzes leiden tot ofwel een aanpak met van tevoren vastgelegde stappen per jaar die automatisch in werking treden (waarbij variatie mogelijk is in de mate van zekerheid en controle), dan wel een aanpak van controle met berekeningen die ieder jaar plaatsvinden en vrijgave van de bijbehorende stap.

Daarnaast vindt vervolganalyse op basis van de methodiek van hinderindicatoren en lokale effecten plaats. Als uit de toets blijkt dat de ontwikkeling van het TVG en de hinderindicatoren/lokale effecten significant uit de pas lopen, dan vraagt dat om aanvulling van deze notitie en een keuze in de uiteindelijke methodiek.

CONCEPT

## Reactie op Beleidsontwerp stelsel regulering vliegtuiggeluid

Hierbij treft u de ambtelijke reactie vanuit de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS).

Moet hier nog introductietekst dat het een + specifieke vragen in bijlage is oid?

10/01/2025 12:12

Het doel van het beleidsontwerp is de beoogde werking van het nieuwe stelsel duidelijk te maken. Na politieke besluitvorming wordt het 'verdere (juridische) traject om wet- en regelgeving aan te passen' gestart. In dat licht is het ook begrijpelijk dat het ontwerp nog nadere uitwerking en detaillering behoeft.

Belangrijk is te vermelden dat onze reactie niet volledig is, aangezien essentiële en relevante informatie zoals normen en contouren ontbreken. Hoewel de concrete gevolgen in deze fase moeilijk zijn in te schatten, maken wij ons zorgen om de gevolgen voor ruimtelijke ontwikkelingen en hinderbeleving van omwonenden onder het nieuwe stelsel.

**Impact op de woningbouw**

Het voornemen een bouwverbod in te stellen binnen de 54 dB contour, betekent niet alleen een oprekking van de huidige LIB 4 contour, maar zelfs een inperking van de afspraken binnen LIB 4 en mogelijk onuitvoerbaarheid van de woondeals, niet alleen binnen onze regio. Door de voorgestelde lagere (strengere) grenswaarde wordt woningbouw potentieel niet meer mogelijk in gebieden waar dat nu nog wel kan.

Waar nu binnen LIB 4 woningbouw is toegestaan ten behoeve van vitalisering en herstructurering, kan dat onder het nieuwe stelsel niet meer. De bijzondere mogelijkheden vanuit het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (maximaal 25 woningen binnen LIB4 en eventueel meer met verklaring van geen bezwaar) ontbreken. Die mogelijkheden zijn cruciaal om de leefbaarheid binnen het beperkingengebied op peil te houden. Deze keuze staat haaks op de gemaakte bestuurlijke afspraken in het wonen/vliegen dossier èn het Ontwikkelperspectief NOVEX Schipholregio. We zijn van harte bereid om te kijken naar de formulering van de beperkingen, maar het uitsluiten van de enige kostendrager die gemeenten hebben om zaken vlot te trekken lijkt ons geen goede zaak.

Ook worden de zogenaamde flexibiliteitsinstrumenten uit de Omgevingswet (hogere grenswaarde bij vervangende nieuwbouw of functiewijziging, afwijking vanwege zwaarwegende belangen) niet genoemd. Verder is het onduidelijk of de geluidwaarden zullen gelden op niet-geluidgevoelige gevels.

Graag wijzen we erop dat de gekozen standaardwaarde waarmee een het geluidaandachtsgebied wordt afgebakend een veel groter gebied zal omvatten dan het huidige LIB4 en 5. Dat betekent dat gemeenten vaker onderzoek moeten doen naar de mogelijkheden om geluidbeperkende maatregelen te treffen en indien haalbaar, die maatregelen ook uit te voeren. De extra tijd en financiën die hiermee gemoeid zullen zijn, zal een negatief effect hebben op de ruimtelijke planvorming.

Het beleidsvoornemen stelt dat de eerder uitgewerkte versie in 2023 onderworpen is aan een botsproef (technische review) en aan feedback vanuit de hiervoor opgerichte nationale klankbordgroep. Tot op heden heeft echter geen toetsing vanuit de RO-praktijk plaatsgevonden en is dat ook een onmogelijke opgave zolang de bijbehorende normen en contouren ontbreken. Toch vraagt de BRS om deze botsproeven wel uit te gaan voeren, voorafgaand aan besluitvorming over de normering.

Als IenW hiervoor terugkijkt in de jaren met bepaalde contouren, dan is dat niet hetzelfde als de nieuwe contouren (beoogde inwerkingtreding 2028) met alle correcties. De eerste betreft realisaties met bekende vluchten, de tweede betreft een omhullende contour waarin onzekerheden worden meegenomen om (altijd) te kunnen voldoen aan de GPP-waarden.

**Gelijkwaardigheid – beleidsneutrale overgang**

Gesteld wordt dat het om een neutrale overgang naar het nieuwe stelsel. Wat is neutraal? Vanuit welke situatie wordt de 'neutraliteit' getoetst? Gelijkwaardigheid is een kernelement van het huidige stelsel dat in het nieuwe stelsel opzij wordt geschoven. We zouden graag bevestigd willen zien dat het nieuwe stelsel een gelijkwaardig beschermingsniveau biedt (in lijn met de ambitie dat hinder aantoonbaar vermindert, zoals verwoord in de Luchtvaartnota) en dat bij de overstap naar het nieuwe stelsel geborgd wordt dat het geluid niet kan toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Het uitgangspunt dat bij eerste vaststelling van de gpp's het geluid niet beoordeeld hoeft te worden, baart ons dan ook zorgen. De vrees is dat bij volledige benutting van de gpp's het geluid alsnog kan toenemen ondanks de voorgenomen 'norm-neutrale overgang'. Hoe wordt geborgd dat de toegezegde dalende lijn/afname geluidbelasting zoals gesteld in de Luchtvaartnota wordt geborgd en niet verzand in een later te maken beleidskeuze? En dat het geluid niet toeneemt in aanloop naar het nieuwe stelsel?

Vraag voor 5.1.2e er wordt gevraagd om geluidpreferent vliegen geborgd te krijgen stelsel. Wat vinden we daar als BRS van? Geluidpreferent vliegen is namelijk gebas op de per saldo benadering, waar we als B vanaf willen. Dan lijkt me niet dat je kunt p voor het borgen van geluidpreferent vliege Verzoek kwam vanuit Amsterdam trouwer
5.1.2e 5.1.2e
10/01/2025 11:58

**Samenloop andere lopende beleidstrajecten ontbreekt**

Er zou ook meer aandacht moeten komen voor de samenloop met andere lopende (beleids)trajecten en niet alleen de bestaande wet- en regelgeving. Zo is het bv. onduidelijk hoe de hier gemaakte keuze om de BR-relaties van WHO te hanteren, relevant is voor het lopend traject 'nieuwe methode cumulatie-bepaling'. Gevreesd wordt dat verschillende keuzes tot inconsistentie leidt waardoor de juridische houdbaarheid van regels discutabel wordt.

Dit stelsel heeft alleen betrekking op de regulering van geluid rondom luchthavens. Over andere stoffenemissies en/of veiligheid wordt aangegeven dat de regulering hiervan op een later moment wordt uitgewerkt. Wij vragen ons af hoe de relatie gelegd wordt met deze andere emissies in relatie tot gezondheidseffecten, en in hoeverre deze samenhang ook consequenties heeft voor de uitvoeringspraktijk van de ruimtelijke ontwikkelingen.

**Gpp-systematiek**

Wat betreft de gpp-systematiek is het van belang dat aangesloten wordt bij de gpp-systematiek van andere bronsoorten.

Op pagina 7 wordt vermeld dat geluidwinst ten goede komt aan omgeving en/of sector en dat het systeem een politieke wens hiertoe moet kunnen accommoderen. Wij vragen ons af wat de uitgangspunten hiervoor zullen zijn en hoe dit proces vorm krijgt. Wordt aangesloten bij het bestaande groei-verdienmodel? Betekent dit ook een toename van het aantal vliegtuigbewegingen? Hoe past een eventuele alternatieve hinderindicator hierbij? In het beleidsvoornemen is dit te vrijblijvend geformuleerd en pleiten wij voor meer zekerheid richting de omgeving/omwonenden. Bijvoorbeeld 'geluidwinst terug naar de omgeving, tenzij...'.

Daarnaast wordt binnen de gpp rekening gehouden met meteo en baangebruik. Dat houdt in dat er binnen de gpp meer ruimte komt dan noodzakelijk. Hoe verhoudt zich dat tot de normstelling?

**Hindererervaring**

*"In de participatietrajecten voor de totstandkoming van de Luchtvaartnota 2020-2050 zijn door omwonenden en andere belanghebbenden diverse opgaven genoemd, zoals sturen op minder geluidhinder, betere rechtsbescherming van omwonenden, vergroten van de uitlegbaarheid van het geluidstelsel en een betere balans tussen wonen/vliegen en perspectief bij de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart".* In hoeverre draagt dit stelsel bij aan deze doelen? Onze zorg is dat het nieuwe stelsel niet uitlegbaar is aan omwonenden. In het vervolg van het proces zal,

ons inziens, aandacht moeten worden besteed aan een communicatieplan om het doel over de uitlegbaarheid te bereiken. Hierbij bieden wij aan hierin mee te denken.

*"In de Luchtvaartnota 2020-2050 is daarom een stelsel van normen en maatregelen aangekondigd dat aansluit bij de ervaren hinder van omwonenden en dat deze hinder aantoonbaar vermindert".* De hinder wordt niet verminderd door dit stelsel, maar door de normen die in dit stelsel worden opgenomen. Waar wentel je de hinderreductie op af? Op de sector, door een strengere norm te koppelen aan de bestaande contouren/gebieden? Of op de omgeving, door het vergroten van de zones voor uitsluiting, beperking en aandacht en een toename van het aantal vliegtuigbewegingen? Vanuit de EU-afspraken over geluidreductie zou dit primair bij de bron moeten worden afgewenteld. Ofwel, grosso modo mogen de werkingsgebieden niet worden uitgebreid, maar hoort de bijbehorende geluidbelasting wel te verminderen.

Verder is onze zorg hoe de krimpende milieucontouren zullen worden geborgd. Het stelsel maakt dit mogelijk, maar dit moet in het besluit over Schiphol zijn beslag krijgen. Wij verwachten dat de minister eerdere afspraken gestand doet en voor Schiphol ook daadwerkelijk een dalend geluidplafond (voor zowel de punten als het geluidquotum) opneemt. Dit om de hinderbeperking voor omwonenden te garanderen.

Vanuit de EU ligt er een verplichting om te komen tot geluidsreductie. De suggestie dat de geluidbelasting ook mag toenemen lijkt daarmee contrair. Graag een toelichting hoe dit past binnen de EU-regelgeving.

Wij vinden het een vooruitgang dat er niet alleen naar de gemiddelde geluidbelasting (via Lden/Lnight) wordt gekeken in het nieuwe stelsel, maar ook naar een alternatieve hinderindicator, de NAx. Wel missen we een duidelijke uitwerking voor de NAx in het beleidsvoorstel. Ook hierbij geldt wel dat de hinderbeperkende werking van deze indicator, afhankelijk is van de normering die hieraan wordt gekoppeld. Omwonenden hebben geen last van (gemiddelde) geluidbelasting, maar van de hoeveelheid vliegtuigbewegingen. Om aan te sluiten bij de hinderervaring, vragen wij of piekuurbelasting in het stelsel opgenomen zou kunnen worden als extra hinderindicator. Verder is het van belang dat vliegtuiggeluid gemeten gaat worden aan te sluiten bij de hinderervaring van omwonenden.

**Overgangsrecht**

Het overgangsrecht verdient een nadere uitwerking. Deze is te vaag en houdt geen rekening met bijvoorbeeld ruimtelijke procedures die al in gang zijn gezet. Hoe wordt het geregeld voor de ruimtelijke plannen? Deze nemen vaak 5-10 jaar in beslag. Dan gaat het niet alleen om het concrete plan zelf, maar ook de onderhandelingen, afspraken met projectontwikkelaars / banken / contracten etc.

**Juridische opmerkingen**

De juridische beschrijving van het nieuwe stelsel is onsamenhangend. Het is in verschillende hoofdstukken uitgewerkt en mede door die versplintering is de samenhang van verschillende 'besluiten' moeilijk te volgen. Vaak worden vage termen gebruikt ('een besluit' – welke dan?), en soms worden er tegenstrijdige uitspraken gedaan. Een stappenplan (welke besluiten, in welke volgorde en binnen welke termijn) zou het invoeringsproces een stuk inzichtelijker maken.

Het is onduidelijk wat de juridische status van het voorgenomen gebruik en de maatgevende situatie is (zijn het appellabele besluiten?). Ten aanzien van het voorgenomen gebruik wordt in hoofdstuk 3 vermeld dat de luchthaven het moet aanvragen wat duidt op een aparte vergunning. In Hoofdstuk 12 worden echter slechts twee besluiten in de zin van de Algemene wet bestuursrecht benoemd (het inpassingsbesluit en het besluit gebruiksruimte).

Aansluiten bij het instrument projectbesluit ten behoeve van het inpassingsbesluit ligt niet voor de hand. Een projectbesluit is bedoeld om complexe projecten met een publiek belang mogelijk te maken, zoals de aanleg of uitbreiding van een snelweg of de versterking van een primaire waterkering. Luchtverkeer van en naar een luchthaven is een bestaande en de voortdurende activiteit en geen project als bedoeld in de Omgevingswet.

**Afsluitend**

Het is voor de BRS niet mogelijk in beeld te brengen wat de ruimtelijke impact van dit stelsel gaat zijn. Maar wij vrezen het ergste. Het is verstandig eerst inzicht te krijgen in de gevolgen voor zowel de bescherming van bewoners als voor ruimtelijke ontwikkelingen voordat er concrete beleidskeuze worden voorgesteld ten aanzien van de normering. Hiervoor stellen we ook het organiseren van de reeds toegezegde botsproeven voor.

Wij adviseren eerst de ruimtelijke impact van de wijziging van het LIB af te wachten, voor verder te gaan met het beleidsvoornemen om een bouwverbod in te stellen binnen de 54 dB. Het gebruik van de juiste contouren is hierbij essentieel. Daarnaast adviseren wij de ruimtelijke impact analyse van deze beleidsvoornemens te agenderen op het BO VRO en de landelijke versnellingstafels.

Bijlage

**Overige opmerkingen**

- De onderbouwing van de normen is inconsistent. Soms wordt aangesloten bij een bepaald percentage ernstig gehinderden of slaapverstoorden, maar soms wordt meer een 'beleidsmatige'/ kwalitatieve onderbouwing gegeven. Ook wordt bij de standaardwaarde voor de bron gekeken naar de 'huidige nationale inzichten' over BR-relaties, maar bij de onderbouwing van de andere normen wordt de BR-relaties van de WHO gebruikt.

- In de systematiek van de Omgevingswet/ Besluit kwaliteit leefomgeving dient bij wijzigingen van de bron de aanvaardbaarheid van het gecumuleerd geluid beoordeeld te worden. Dit ontbreekt in de beschrijving.

- In de systematiek van de Omgevingswet/ Besluit kwaliteit leefomgeving krijgen geprojecteerde (toegelaten maar nog niet gerealiseerde) geluidgevoelige gebouwen dezelfde bescherming als bestaande. Het is onduidelijk of het nieuwe stelsel die werkwijze volgt omdat steeds alleen bestaande geluidgevoelige gebouwen worden benoemd.

- In paragraaf 4.5 wordt onder met gezamenlijk geluid gedoeld op de samenloop van het geluid van andere luchthavens, maar in de systematiek van de Omgevingswet/ Besluit kwaliteit leefomgeving heeft dat begrip een andere betekenis (namelijk het opgetelde geluid van meerdere bronnen, zonder correctie naar hinderlijkheid).

- Welk kader zal het bevoegd gezag gebruiken het taxi-geluid te beoordelen? Hoe verhoudt dit zich met Novex afspraken?

- Eisen geluidwering: zonder nadere duiding is het moeilijk om te volgen (wat is precies het verschil tussen de eisen voor bestaande bouw en nieuwbouw?). Waarom wordt niet gekozen om de regeling voor bestaande bouw te versoepelen? Is het voorstel om alleen art. 4.104 Bbl te verzwaren of ook artikel 4.103? Overigens is aanpassing van het Bbl niet genoemd bij de implementatie (p. 90).

- Handhaving van het nieuwe stelsel vindt uitsluitend o.b.v. berekeningen plaats (p. 54). Een van de uitgangspunten van het nieuwe stelsel is 'ruimte voor nieuwe geluidgegevens'. Die ruimte zou dan ook voor concrete meetgegevens moeten zijn.

- Handhaving bij ongerechtvaardigde overschrijding van de geluidbelasting zou volgens het document 'nooit nodig hoeven zijn'. Partijen zouden eruit moeten komen door tijdige inzet van sturingsinstrumenten. De zogenaamde 'rechtvaardiging' bij overschrijdingen behoeft een nadere uitwerking om te kunnen beoordelen of het stelsel op dit gebied gaat bijdragen aan de doelstellingen.

- Ook worden toetsen uitgevoerd door partijen die met het stelsel zullen gaan werken, zoals de ILT en LVNL. Hier hoort de regionale overheden vanuit de RO ook als aparte partij bij. Wij moeten ook met dit stelsel werken.

- ***Meer gelijkvormigheid tussen luchthavens****: Het stelsel moet voor Schiphol en alle luchthavens van nationale betekenis (aan bronzijde en omgevingszijde) meer gelijkvormig worden, mét ruimte voor regio-specifieke invulling.* Dit klinkt als een contradictie. Betere duiding wat hiermee wordt bedoeld. Waarom zouden er verschillende normen of regels worden toegepast?

- ***Meer regie op ruimtelijke ordening rond luchthavens****: Het systeem moet politieke houvast bieden door als Rijksoverheid meer regie te gaan nemen met betrekking tot maatregelen op en ruimtelijke ontwikkelingen rond luchthavens (dit sluit tevens aan bij de gedachte achter de gebiedsagenda die in het kader van NOVEX Schiphol is opgesteld).*
  Wij kunnen dit niet plaatsen binnen de afspraken in het ontwikkelperspectief of het uitvoeringsprogramma. De afspraak is om te gaan werken met uitsluitingsgebieden, beperkingengebieden en aandachtsgebieden. Rijksregie kan ik niet terugvinden. Wel dat het Rijk verantwoordelijkheid neemt voor de doorwerking van haar wet- en regelgeving.

- De aanname dat het cvgg-geluidregister op dit moment al de 1dB geluidcontouren door luchtvaart bevat is onjuist. De contouren voor Schiphol staan niet in het CVGG.
- De definitie van een gpp kan beter luiden:
  Maximale toegestane geluidbelasting op een geluidreferentiepunt in het aandachtsgebied van een luchthaven.

**Technische vragen:**

- Op welke hoogte liggen de GPP's? Ook op 4m hoog? En wat is de hoogte voor het bepalen van de contouren voor geluidaandachtsgebieden?
- Baangebruik(regels) dienen duidelijk uitgeschreven te worden.
- Intersectiestarts: Als zoveel mogelijk vanaf het begin van de startbaan wordt opgestegen, vliegen ze sneller bij het einde van de baan. Bij een bocht na de startbaan, vliegen de vliegtuigen dan niet uit de bocht? Wordt daarop gelet bij het opstellen van de vliegroutes en akoestische onderzoeken?
- Zoals wij het lezen, kunnen bij veranderingen van vliegroutes woningen fors meer geluid ontvangen, bijvoorbeeld van 46 dB naar 55 dB. Klopt dit? Dan is het ons inziens zaak dat bij deze woningen het binnenniveau wordt gecontroleerd. Dit naar analogie met weg- en railverkeer bij 'wijziging van een weg'.
- Wat wordt bedoeld met een exstensie regel? (p. 43)
- Par 11.3.2.: Dit gaat over GPP's. Maar in de tekst worden punten en referentiepunten genoemd. Zijn dit dezelfde?
- P. 48, laatste zin: Welke gegevens worden hier bedoeld? Kan daar een opsomming van gegeven worden? Dan wordt het makkelijker controleerbaar of geen zaken/onderwerpen worden vergeten.
- P. 50, figuur 10: Regels over het toelaten van nieuwe geluidgevoelige gebouwen in omgeving luchthaven. Wat wordt hiermee bedoeld?
  We missen de aanpassingen in het Bbl in deze tabel. Waarom staan deze er niet in?
- P. 56: Tijdelijke wijziging GPPs. Daar staat ook baanonderhoud bij. Dat was juist niet de bedoeling. Zelfde opmerking voor p. 58.
- P. 60: Daar staat dat alleen tussen de 54 en 70 dB geluidwerende maatregelen worden getroffen. Wat te doen met woningen waar de geluidsbelasting toeneemt van 46 naar 53? Dit is inconsistent met overige bronnen waar geluid boven de standaardwaarde leidt tot een eis aan de geluidwering. En ook alleen geluid boven de standaardwaarde (wordt nog aangepast) wordt meegenomen in de cumulatie.
- Bij cumulatie wordt luchtvaart meegenomen vanaf 48 dB. Bij andere bronnen wordt gecumuleerd vanaf de standaardwaarde. Voor luchtvaart is het voorstel 45 dB, in hoeverre heeft dat consequenties voor de cumulatie?
- Wordt rekening gehouden met woningen die nog geïsoleerd moeten worden vanwege weg- of railverkeer?

**Aandachtspunten voor de uitwerking (agendapunt 4c)**

We hebben bestuurders gevraagd om geen tekstuele aanpassingen aan te brengen op de uitvoeringsagenda maar eventuele aandachtspunten in te brengen voor de verdere uitwerking van de verschillende sporen. Dit hebben we destijds ook bij de vaststelling van de BOK gedaan.

Dit is de gezamenlijke Rijks/Regio agenda, dit zegt wat we gaan doen. De dingen die we daar als BRS belangrijk in vinden staan in onze BRS-inzet.

Inmiddels hebben de ministers aan Rijkszijde in een gezamenlijk overleg de betreffende stukken vastgesteld. Naast de al betrokken ministeries van IenW, BZK, EZK en LNV heeft ook het ministerie van OCW aangegeven te willen onderzoeken of zij bijvoorbeeld vanuit erfgoed ook bij willen dragen. Aandachtspunten voor uitwerking worden ingebracht maar zijn niet gegarandeerd.

Hieronder voor je eigen beeld de schriftelijke reacties die zijn binnenkomen en de vragen die zijn gesteld in de extra digitale bijeenkomst van 9 november.

VOORSTEL VOOR AFHANDELING
Alle suggesties passen prima binnen de algemene BRS-uitgangspunten. Het is daarom niet nodig om ze allemaal ter tafel door te lopen.
Voorstel is om ze allemaal over te nemen en als bijlage toe te voegen aan het verslag van vandaag. Inclusief de aandachtspunten die op 23 juni tijdens het symposium zijn ingebracht op het ontwikkelperspectief.

## Ontvangen schriftelijke reacties

**De provincie Utrecht** heeft expliciet aangegeven geen aandachtspunten te hebben.

**De provincie Zuid-Holland** heeft een bestuurlijke reactie gestuurd op zowel het ontwikkelperspectief als de uitvoeringsagenda, die brieven zijn apart bijgevoegd.

**De provincie Flevoland**
Concrete tekstvoorstellen:
Project/Programma (nr. 1):
Verkenning 2050, toekomst van de luchtvaart, het Nederlandse luchthavensysteem en ~~luchthaven~~ Schiphol. Of
Verkenning 2050, de toekomst van de luchtvaart en Schiphol binnen het Nederlandse luchthavensysteem.
Opgave (nr. 1):
Gezamenlijk kennisnetwerk opzetten. In kaart brengen van de toekomst van de veranderingen in de luchtvaart en het Nederlandse luchthavensysteem, de implicaties daarvan voor de luchthaven en haar omgeving in relatie tot het maatschappelijk en economisch belang en de (internationale) verbondenheid. Met welke ruimtelijke en economische effecten moet de regio rekening houden? En wat is de gewenste ontwikkelrichting? Backcasting vanuit 2050, scenario's met verschillende duurzame energiedragers, technologische ontwikkelingen, impact op de gezondheid. Toepassen innovatiestrategie luchtvaart op Schiphol.

Doel (nr. 1):
Er komt een verdiepende analyse over de toekomst van de luchtvaart en het Nederlandse luchthavensysteem en de (ruimtelijke) consequenties daarvan. Mondiaal heeft IATA zich gecommitteerd aan een doelstelling van (netto) emissievrije luchtvaart in 2050, Schiphol zet in op emissieneutraal in 2050. Wat betekent verduurzaming voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de Schipholregio? Wat vraagt dat aan ruimte en infrastructuur? Als we gaan sturen op krimpende milieucontouren, welke kansen biedt dat ("doorkijk 2050")?

Antwoord/Reactie
Suggesties worden meegenomen in een lijst met aandachtspunten voor de uitwerking. Dat zullen we dan met de collega's van het Rijk bespreken en al dan niet overnemen. Het is namelijk een gezamenlijke agenda en het Rijk heeft het al vastgesteld. Dit komt dan in de BRS van februari weer terug. Dan komt de minister ook.

Waarom is de geluidscontouren van Lelystad Airport niet te zien zijn in het ontwikkelperspectief, daar waar die van Schiphol wel te zien zijn.

Antwoord:
De uitvoeringsagenda gaat in principe over de impact van luchthaven Schiphol. Wat onverlet laat dat er her en der een overlap is met andere luchthavens. Waar we dat zien moeten we dat adresseren net als met overlap impact industrie in NZKG. Voor zover ik weet zit er nu geen overlap in die contouren. Speelt denk ik met name i.r.t. de keuzes bij de LRH. Keuze bij de ene luchthaven heeft dan mogelijk effect op de keuzes bij andere luchthavens.

**Uithoorn**

- Het valt op dat er locaties worden genoemd waardoor deze meer focus krijgen. Als er locaties worden genoemd, waarom dan niet verbeteren Zuid-oosthoek genoemd?

Antwoord:
De Zuid-oosthoek vraagt aandacht. Staat ook niet ter discussie.

Procesvraag: waarom moeten we het ontwikkelperspectief eigenlijk als BRS vaststellen?
Antwoord:
Dit is de gezamenlijke onderlegger niets meer en niets minder. En let wel, er staan gezamenlijke principes in waar we als Rijk en BRS gezamenlijk achter staan. Dat is waardevol om te borgen. We doen verder niets meer met dat perspectief het is een piketpaal die we slaan en dan gaan we weer verder. De volgende piketpaal is de uitvoeringsagenda, o.b.v. de analyses uit het ontwikkelperspectief zijn dit de zaken waar we als rijk en regio samen mee aan de slag willen. Misschien dat we op termijn nog wel een x een actualisatie van de analyses willen maar dat hangt ook samen met de ruimtelijke puzzels en de novex-en.

Verrommeld glas nauwelijks in de uitvoeringsagenda zit. Heb het even opgezocht en blijkt idd alleen onder Rijssenhout te zitten. Bij de stukken van juni zat het er nog wel in, ik heb de factsheets van de NOVEX doorgestuurd aan 5.1.2e

Verrommeld glas was en is onderdeel van de ontwikkeling van de Zuidflank waarvan is afgesproken dat we dit uitvoeren via het programma Westeinderscheg. Het is dus wel degelijk in beeld maar zal bij de programmamanager onder de aandacht worden gebracht.

## Opmerkingen en vragen over de uitvoeringsagenda, extra BRS 9 november

**Ferry Hoekstra**:
Dank voor duidelijkheid in plek van het proces.
Er staan 3 categorieën beschreven; sloop/beperking/aandachtsgebied
Wat is dat aandachtsgebied precies? Maken we het niet te groot?
Alles rondom Schiphol is per definitie aandachtsgebied. De drie gebieden wel duidelijk, maar in de uitwerking ook specifiek aandachtsgebied gaat hebben, te holle term.

Antwoord:

- Buiten de beperkingsgebieden is er ook overlast. (sluit aan bij LIB5, rekenschap geven)
- Met benoeming van aandachtsgebied tornen we niet aan de beperkingsgebieden, maar verbreden we de focus via een extra contour.
- Intentie is om met de contouren: tegemoet komen aan de WHO advieswaarden, maar je wil de beperkingsgebieden ook niet groter maken. Dus waar leg je dan welke eisen aan?
- De echte uitwerking zit in de uitvoeringslijn, moeten we nog vormgeven.
- Daarom ook aandachtsgebied, niet bedoeld om beperking te introduceren

Punt 13, pag. 4: Luchtruimherziening.
Hier staat als doel beschreven: Er wordt niet overal de kortst mogelijke route gevlogen. Dat leidt tot meer uitstoot (CO2 en NOX) dan nodig....

Dit terwijl de kortst mogelijke routes rechtstreeks over woonkernen is.
Ik neem aan dat er wordt bedoeld dat er wel de kortst mogelijke route moet worden gevlogen, maar dat is geen BRS standpunt en ook geen doel.

Antwoord:
In de agenda gaan we niet inhoudelijk in op de uitwerking van het programma, dat gebeurt in het uitwerkingsspoor.

In de Uitvoeringsagenda staan specifieke gebieden beschreven, zoals Rijsenhout. Waarom worden die gebieden nu al benoemd?

Antwoord:
Omdat dit gebieden zijn: slepende dossiers, via aparte trajecten wat we konden doen.

**Jurgen Nobel:**
Opmerkingen niet hier, maar in andere gremia afspraken gemaakt over de woondeals.
Wat gaat de geluidscumulatie nu doen? Geluidsbelasting op de gevel. (in ander spoor) Bij wegverkeer kunnen nu al geen woningen meer gebouwd worden. Het risico is dat strkas van Leiden t/m Alkmaar niets meer gebouwd kan worden. Dus laten we er goed naar kijken in de uitwerking.

Nachtvluchten komen onvoldoende terug. Stond wel altijd als actiepunt, maar welk actiepunt? 1 vliegtuig kun je ook van wakker worden. Harbers wil dat toch overwegen. Ook Schiphol en LVNL benoemen nachtsluiting. Wel met de kanttekening dat dat niet mag leiden tot verschuiving naar de randen.
Ook vanuit hier duwen op dit onderwerp?

Antwoord:
Nachtvluchten zit op dit moment geborgd in de trits van experimenteerregeling, LVB, nieuw normeringsstelsel. Misschien meer prominent. Onderzoekstadium waren we al gepasseerd.
Dit is de agenda waar we aan gaan werken. De BRS-inzet staat niet hierin. Toch oppassen hoe scherp we het opschrijven.

**Dirk de Jager:**
Overzicht geeft goed inzicht in wat er gebeurt. Concrete vraag: actualisering LIB: meer ministeriele bevoegdheid. Groot belang voor de woningbouw. Een LIB moet helderheid geven voor grondeigenaren en ontwikkelaars. Nieuwe LIB zou eigenlijk allang vastgesteld moeten zijn. Vanuit de BRS druk zetten op het snel vaststellen van het LIB?!

Behoefte om een bestuurlijk signaal af te geven. Gaat om flinke woonopgaven. Ministeriele bevoegdheid, voorrang. Altijd via TK.

Antwoord:
Voorstel: ambtelijk nog een keer kijken, wat is de planning (agenderen voor 7 dec). Dan bespreken. En dan kan BRS ook doorpakken. Minister ook toegezegd.
Minister komt in februari langs.

5.1.2e

- Nachtvluchten en kansen van evt nachtsluiting worden ook vanuit de regio Alkmaar-BUCH-IJmond-Haarlem gemist, uitvoeringsagenda ook gemaakt om elkaar aan te spreken op voortgang. Ook onderzoek naar kansen en mogelijkheden.
- Selectiviteit heeft nu geen plek in de Uitvoeringsagenda. Klopt dat?

Antwoord:
Vwb selectiviteit; nu traject Balanced Approach met experimenteerregeling. Aandacht gaat hierbinnen uit naar sturen op aantallen, laatste actie voor eerste stap. 1e stap is al lastig. We zijn alweer een tijdje verder. 3e spoor, het nieuwe normenstelsel, waarmee we sturen op minder emissies. Dat is een ander sturingsmechanisme. De vraag is wat de plek van selectiviteit daarbinnen is/wordt.

**Provincie Zuid-Holland** 5.1.2e

- Aandacht voor samenhang Omgevingswet
- Nieuw geluidsstelsel, met individuele bescherming Vervolg: hoe pakken de effecten nu uit in de regio?

**Zaanstad** 5.1.2e

- Meer aandacht voor nachtvluchten.
- Inzet op geluidstelsel met individuele bescherming, zonder alles op slot te zetten.
- Aandachtpunt voor het vervolg is hoe het effect van de maatregelen per regio uitpakt. Leveren de nu voorgestelde maatregelen overal voldoende effect op of zijn er regio's die niet of nauwelijks van de maatregelen profiteren, terwijl de hinder daar wel groot is. Dit zou in beeld gebracht moeten worden en zou mogelijk kunnen leiden tot aanvullende maatregelen.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

De leden van de BRS

**Bestuurlijke Regie Schiphol**

**Uw contactpersoon**

5.1.2e

BEL/RO

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e @noord-holland.nl



**Verzenddatum**

21 september 2022

**Kenmerk**

**Betreft: Uitnodiging BRS B 29 september 2022**

Geachte leden van de BRS,

Hierbij nodig ik u uit voor een bijeenkomst van de BRS Bestuurlijk op **donderdag 29 september van 09.30 tot 11.00 uur.** Deze vergadering vindt fysiek plaats in de **Noord-Hollandzaal**, **Provinciehuis Dreef 3 in Haarlem.**

*NB: Leden worden uitdrukkelijk verzocht zich vooraf aan te melden. Bij verhindering het verzoek u bestuurlijk te laten vervangen.*

De conceptagenda is als volgt:

1. Opening + mededelingen

2. Bespreken Bestuursovereenkomst
Doel: Vanuit de BRS het gesprek voeren over wat wij belangrijk vinden bij de verdere uitwerking van de NOVEX-Schipholregio.
De tekst van de Bestuursovereenkomst ligt NIET voor. De vraag is welke aandachtspunten er bestuurlijk zijn voor de verdere uitwerking.

Bijlagen:
   a. Oplegger
   b. Bestuursovereenkomst

3. Voorbereiden gesprek met de minister op 10 oktober
Op 10 oktober komt de minister van IenW kennismaken met de voltallige BRS. De insteek is een informeel, collegiaal gesprek om vanuit een positieve grondhouding de interbestuurlijke samenwerking een kick off te geven met de ondertekening van de Bestuursovereenkomst en het gesprek te voeren over de aandachtspunten voor de uitwerking.
Er is maar drie kwartier de tijd. Aan de BRS bestuurders wordt daarom gevraagd om af te stemmen hoe we een korte kennismaking kunnen organiseren zodat er voldoende tijd over blijft om het goede gesprek te voeren. Wellicht 3 clustervertegenwoordigers kort aan het woord laten? Tijdens het gesprek kunnen bestuurders naam en gemeente noemen.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 5.1.2e

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

4. Rondvraag

5. Afsluiting

Met vriendelijke groet,

J. Olthof
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

**VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 29 september 2022, van 09.30-10.55 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig: *Voorzitter:* J. Olthof, gedeputeerde provincie Noord-Holland

W. Breunesse, gemeente Zaanstad
R.H. Berkhout, gemeente Haarlem
R. Breeuwsma, gemeente Alphen aan den Rijn
S. Dinjens, gemeente Velsen
Mw. R. Dral, gemeente Oostzaan
R. van Duijn, gemeente Nieuwkoop
A. Elzakalai, gemeente Amstelveen
J. Hagens, gemeente Alkmaar
Mw. A. Heijstee-Bolt, gemeente Kaag en Braassem
J.L. ven den Heuvel, gemeente Bodegraven Reeuwijk
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
Mw. E. Koek, gemeente Teylingen
D. Kuin, gemeente Aalsmeer
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
R. van Wanrooij, gemeente Wormerland
K. van der Zwet, gemeente Lisse

5.1.2e (beleidsmedewerker Luchtvaart provincie Noord-Holland
5.1.2e (adviseur en projectleider bij gemeente Uithoorn en Ouder-Amstel)
5.1.2e (Strategisch Beleids- en bestuursadviseur Omgevingsdienst IJmond)

ambtelijke ondersteuning

Afwezig m.b. Mw J. Kloosterman, gemeente Uitgeest

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

## 1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de vergadering om 09.30 uur en heet iedereen welkom. Een aantal gemeenten kon zich niet laten vertegenwoordigen en heeft een schriftelijke reactie gestuurd.

De aanwezigen stellen zich aan elkaar voor.

De agenda wordt zonder wijzigingen vastgesteld.

## 2. Bespreken bestuursovereenkomst

De **voorzitter** merkt op dat hij een paar maanden een kort gesprek had met de minister, wat bij hem een positieve indruk achterliet. De minister lijkt werkelijk bereid de samenwerking te zoeken. De bestuursovereenkomst (BO) is een mooi moment om die samenwerking vast te leggen.

De heer 5.1.2e houdt aan de hand van sheets (bijgevoegd) een korte presentatie over de BO en de weg naar Novex Schiphol.

Mevrouw **Heijstee** vraagt hoe hard de plangrenzen zijn. Buiten die grenzen zijn immers ook mensen die hinder ondervinden? Hoe wordt daarmee rekening gehouden?
De **voorzitter** antwoordt dat de BRS met 56 gemeenten het gebied bestrijkt dat de meeste hinder ondervindt. Toch kunnen buiten de grenzen ook gemeenten zijn die hinder ondervinden van de luchthavens, vooral als over het luchtzijdige deel gepraat wordt, met een mogelijke samenhang tussen Rotterdam en Den Haag. Verder zit Zuid-Holland aan tafel, een provincie die de belangen van gemeenten buiten de BRS zal vertegenwoordigen. Datzelfde geldt voor de provincies Utrecht en Flevoland. De provincies hebben een belangrijke rol om het belang buiten de BRS goed te bewaken.

Er kan nu in ieder geval meegepraat worden over het luchtzijdige deel, en dan met name het evenwicht het economisch belang aan de ene kant, tegenover aan de andere kant de leefbaarheid van de omgeving. De vraag van mevrouw Heijstee, dus naar het effect van luchtvaart naar gebieden buiten de BRS, zou goed voorgelegd kunnen worden aan de minister op 10 oktober.
De heer **Breunesse** vraagt naar de rol van stikstof in deze BO. Het maakt weliswaar onderdeel uit van de opgave, maar dan vaak gerelateerd aan het landelijk gebied en de toekomstbestendigheid van de agrarische sector, ofwel aan de verduurzaming van de industrie. Hoe zit Schiphol hierin als bron van stikstof?
De **voorzitter** antwoordt dat Schiphol een natuurbeschermingsvergunning moet aanvragen en voldoen aan de stikstofopgave. Dit is er mede oorzaak van dat de luchthaven terug moet naar 440.000. De aanvraag voor de natuurbeschermingsvergunning ligt er. Overigens zijn alle huidige crises, zoals over stikstof, $CO_2$, gezondheid, met elkaar verbonden. Toch moeten al die zaken ook weer ontvlochten worden zodat het voor de BRS behapbaar wordt.

De heer **Dinjens** merkt op dat de luchtruimherziening niet apart behandeld wordt, maar vervlochten zit in een aantal dingen. Waar is die te vinden in de acht opgaven?
De heer 5.1.2e antwoordt dat de luchtruimherziening ingebed wordt in de Novex Schipholregio. Niet alle acht thema's die in de BO staan, zullen in de Novex Schipholregio terechtkomen. Een aantal ervan zal in andere Novexregio's een plek krijgen. Het gaat erom de Novex Schipholregio zo te organiseren dat je continu het juiste gesprek kan voeren en de belangen per project kan behandelen. Zeker is dat luchtruimherziening luchtzijdig is en dat het gesprek erover gevoerd moet worden in de Novex Schipholregio.
De heer **Dinjens** merkt op dat er straks een besluit komt zonder dat de BRS er echt over meegepraat heeft. Hoe gaat dat? Komt er nog een periode waarin er alsnog over meegepraat kan worden?
De **voorzitter** denkt dat dit een goede vraag is om aan de minister voor te leggen. De BO gaat over de wijze waarop men gaat samenwerken en wat de onderwerpen zijn. Hijzelf heeft de behoefte om dat heel snel te concretiseren. Er zijn meer dossiers die niet genoemd zijn, maar wel een plek gaan krijgen in vooral het luchtzijdige deel. Het besluit valt onder Novex Schipholregio en de samenwerking als het over het luchtzijdige deel gaat. Het wordt voor de BRS interessant hoe de inbreng georganiseerd gaat worden.
Mevrouw 5.1.2e voegt toe dat in de BO heel veel effecten staan van de verschillende trajecten. Daarover moet gesproken worden. De luchtruimherziening is heel groot. Overheden kunnen daarop zienswijzen indienen. In de BO staan onderdelen waarover je het integraal gaat hebben over de effecten van de verschillende trajecten.
De heer 5.1.2e merkt op dat in de interbestuurlijke samenwerking en in de Novex Schipholregio de luchtruimherziening besproken zal worden. Die heeft straks ook effect op wat op het land gebeurt. Waar het nu nog niet scharniert, moet dat later in de samenwerking wel gebeuren.
De heer **Dinjens** kondigt aan dat hij op dit punt heel waakzaam zal zijn.
De **voorzitter** wijst erop dat in de BO heel expliciet staat dat uiteindelijk iedereen zijn eigen verantwoordelijkheden en bevoegdheden heeft. De BRS gaat niet als 'schaamlap' fungeren voor het Rijk, dus dat men zegt dat het afgestemd is met de BRS en daarmee akkoord is. Dat mandaat hebben de wethouders ook niet vanuit hun raden. De bovenliggende opgaves gaan, zoals staat in de BO, over de leefkwaliteit. Daarom voelt hij zich als BRS gemachtigd om samen te praten over wat in het luchtzijdige deel effect heeft op de leefkwaliteit van de inwoners. Wat de rol van de BRS precies zal zijn, wordt een zoektocht.

De heer **Slettenhaar** complimenteert de voorzitter met deze BO. Het is niet verstandig dit document nog aan te passen. De inhoud zal steeds weer aan de orde komen. Dat is voldoende borging.
De heer **Elzakalai** merkt op dat het zaak is waakzaam te zijn, zeker als het gaat om de cumulatie geluid. Hij las in het stuk dat er in juli een besluit is genomen in een bestuurlijk overleg cumulatie geluid, en hoe dat verwerkt zal worden in de gebiedsagenda. Hij vraagt wat daaruit gekomen is.
De **voorzitter** antwoordt dat in 2021 een besluit is genomen door het Rijk om met een cumulatieregeling geluid te komen. Dat betekent dat het lastiger wordt om de mogelijkheid van woningbouw rondom Schiphol te motiveren. Een eenzijdige verzwaring van de geluidscontouren maakt de woningbouwopgave van 200.000 woningen alleen maar ingewikkelder, zonder dat er een maatregel tegenover staat vanuit het luchtzijdige deel. De minister van BZK hamert erop dat er woningen gebouwd worden, terwijl de minister van IenW erop wijst dat dit heel ongezond is. Dat is een ingewikkeld verhaal. Daarover praat de BRS al 1,5 jaar met Zuid-Holland en de VNG. Afgelopen juli is dat gesprek er nog eens geweest, toen met de nieuwe bewindspersonen, minister Harbers en

staatssecretaris Heijnen. Minister Harbers leek tijdens dat gesprek sympathie te krijgen voor de standpunten. Hij zegde toe er nog eens naar de regeling te zullen kijken, om er na de zomervakantie op terug te komen. Er wordt een nieuw overleg gepland, ook met 5.1.2e de Jonge.

De heer **Elzakalai** complimenteert de opstellers van de BO. Het moet inderdaad bewaakt worden, en de BRS moet regie blijven houden. Belangrijk is dat er oog is voor de leefkwaliteit in de omgeving van Schiphol. Een fijnmazig ov zou daarbij een rol kunnen spelen. De binnen- en buitenstedelijke gebieden die nu beperkt worden door de Schipholcontouren, moeten in de gebiedsagenda meegenomen worden. Voor Amstelveen is Kronenburg erg belangrijk. Het is zaak uit te kijken voor een 'Novexbrij', dus een grote bestuurlijke druk die wellicht kan ontstaan.
De heer **Dinjens** sluit zich aan bij de complimenten voor de makers van deze BO. Dit is een mijlpaal. Wel is het zaak voor de BRS op te letten dat niet de kaas van het brood gegeten wordt. Voor zijn regio is de koppeling tussen nachtvluchten en gezondheid altijd heel belangrijk geweest. Gezondheid komt helaas maar heel beperkt aan bod in dit document. Het concept basisleefkwaliteit vindt zijn regio heel goed, omdat het daarmee teruggebracht wordt naar inwoners die recht hebben op een goede leefomgeving. Hij heeft alle vertrouwen in de voorzitter van de BRS. In deze BO wordt de representatie van de BRS 'naar boven toe', dus de afvaardiging, niet geregeld. Hij begrijpt dat, maar vindt dat wel iets spannends.
De heer **Hagens** vindt de basisleefbaarheid iets heel belangrijks. De gemeente Alkmaar heeft veel buitengebied met veel agrarische bedrijven. In het stuk komt de stikstofreductie aan de orde, maar dat mag niet betekenen dat alleen de agrariërs daarop worden aangesproken. Ook de luchthaven en de luchtvaartbedrijven moeten daarbij hun rol pakken. Ook die moeten een faire bijdrage leveren aan die reductie. Stikstof mag niet gebruikt worden om de economische belangen van de luchtvaart te laten prevaleren boven die van bijvoorbeeld kleinere agrarische bedrijven.
De heer **Breunesse** krijgt wat betreft het stikstofvraagstuk de indruk dat de agenda van Schiphol leidend is. Pas daarna zou gekeken worden naar de industrie en de agrarische sector. Er zou een betere balans moeten worden gevonden. De volksgezondheid is een belangrijk onderwerp. Het is daarom jammer dat het ministerie van VWS niet is aangesloten bij deze BO. Hoe zien anderen dat? Ook hij pleit voor waakzaamheid. Daarbij gaat het ook om de manier waarop de afspraken geformuleerd zijn in de BO. Het is belangrijk dat het gaat leiden tot concrete resultaten. Hij benadrukt het punt van de individuele bescherming van inwoners, iets wat altijd een belangrijk onderwerp was voor de BRS. Die individuele bescherming van inwoners zou behalve over de rechtmatige positie van bewoners, ook moeten gaan over een systematiek van bescherming. Te denken valt aan een maximale geluidsbelasting op de gevel. Dat vindt hij niet terug in de voorbeelden die in de BO gegeven worden.
De heer **Slettenhaar** sluit zich aan bij de complimenten voor de voorzitter en de andere opstellers van deze BO. Hij wijst op het belang van een precies optreden als het gaat over economisch nut, en de te maken afwegingen. Als mensen geen woning kunnen vinden, zal dat ook impact hebben op de gezondheid. Dat geldt ook voor werkgelegenheid. Hij pleit daarom voor balans. Vertrouwen is wezenlijk als je met elkaar in gesprek gaat. Je zult ook bij de belangenafweging tussen kleine agrarische bedrijven en de luchtvaart heel precies moeten zijn. Er schijnen twee verschillende soorten stikstof te zijn. Je kunt maatregelen nemen voor de ene soort, terwijl de problemen door de andere soort stikstof worden veroorzaakt. De BRS moet goed oog houden voor de gezondheid in brede zin, maar ook de belangen van mensen die een woning nodig hebben. Hij doelt daarbij op de contouren. In Castricum zijn gebieden waarvan niemand begrijpt dat er niet gebouwd mag worden vanwege Schiphol.
De heer 5.1.2e werd de afgelopen week door de provincie Zuid-Holland geïnformeerd over de voortgang van het Nationaal Programma Landelijk Gebied. Dat staat ook in deze BO. De provinciegrens gaan bij de BO parten spelen. De Bollenstreek wordt op dit moment wat betreft de opgaves voor dat Programma gekoppeld aan Zuid-Kennemerland. Dat wordt nog een aardige uitdaging. Hij vraagt zich af hoe met dit soort zaken omgegaan moet worden.
Mevrouw **Heijstee** complimenteert de opstellers van deze BO. Het gaat over de gezondheid en de leefomgeving van de inwoners, maar het ministerie van VWS ontbreekt hier wel. Het is sterk vanuit het fysieke domein geredeneerd. Zij vraagt hoe VWS aangehaakt is. Zij is benieuwd naar het draagvlak bij Schiphol zelf. Er zou verder naast het ontwikkelperspectief, meer aandacht moeten zijn voor de bestaande inrichting en omgeving. Het Cluster Zuid-West zou graag de raden informeren. Komt daar een voorzet voor, of moeten de gemeenten dat zelf doen?
De heer **Van den Heuvel** maakt complimenten voor deze BO, maar deelt de zorgen van de heer Dinjens. Voorkomen moet verder worden dat het landzijdige en luchtzijdige gaan botsen.

De heer **Van Duijn** complimenteert de opstellers met deze BO. In de BRS wordt al lang gepraat over het lucht- en landzijdige, en de balans in de regio. Dit is werkelijk een mijlpaal. Bij 'Hinderbeperking' leest hij alleen over het landzijdige. Er worden 29.000 nachtvluchten genoemd, maar verder gaat het over uitkopen, ruimtelijke maatregelen etc. Hij vraagt aandacht voor de omgang met het luchtzijdige. Hoe moet het met hinderbeperkende maatregelen, zoals die vroeger in de ORS werden besproken? Hij wil er graag de hele luchtruimherziening bij betrekken. Dat is voor het Groene Hart belangrijk vanwege de vierde fix die nog boven het hoofd hangt. Die gaat juist op het landzijdige veel impact hebben. Hij sluit zich op over de opmerkingen die al gemaakt zijn over stikstof en natuur. De Nieuwkoopse Plassen zijn een Natura 2000-gebied, maar elke dag komen er honderd vliegtuigen overvliegen. Net iets boven de grens, waardoor het niet meer meegerekend wordt. Dat gaat in tegen het rechtvaardigheidsgevoel. Ook vraagt hij aandacht voor de cumulatie van geluid. Bij de BO Groene Hart heeft men heel bewust ook alle gemeenten laten ondertekenen. Dat hoeft bij deze BO niet, maar waarom tekenen de provincies Zuid-Holland en Utrecht niet apart?
De heer **Kuin** sluit zich aan bij de uitgedeelde complimenten. Hij waarschuwt dat hij over de verdere uitwerking van alles wel een mening heeft.
De heer **Hoekstra** sluit zich aan bij deze laatste woorden van de heer Kuin. Het is zaak goed te letten op de verdere uitwerking. Tot nu toe ziet hij weinig voortgang in het Schipholdossier als het gaat om een verbetering van de leefomgeving. Aan de zuidoostflank van het gebied is de laatste jaren een enorme toename van de overlast. Hij sluit zich verder ook aan bij de woorden van vorige sprekers.
De heer 5.1.2e vindt het een mooie mijlpaal. Hij complimenteert de opstellers van de BO. Wel hoopt hij dat de BRS vanaf nu ook serieus wordt genomen, dus zonder dat besluiten vlak voor het reces over de schutting worden gegooid. Dat mag niet meer gebeuren. Als dat toch gebeurt, gaat hij ervan uit dat de voorzitter er meteen op acteert. Verder vraagt hij zich af hoe dit actueel blijft. Is deze BO morgen niet al gedateerd? Er zijn 45 acties. Het is behoorlijk lastig om daar gevolg aan te geven, bijvoorbeeld door daar een monitoringssysteem op te zetten. Is dit niet te uitgebreid? Verder vraagt hij hoe bestuurders het verhaal vertellen in hun gemeenten. Hij wil graag een lijn voor alle leden.
De **voorzitter** heeft een reactie van de gemeente Amsterdam gekregen. Amsterdam heeft inhoudelijk geen opmerkingen, maar is wel blij met de totstandkoming van de BO. Op 10 oktober zal Amsterdam wel van de partij zijn. Amsterdam kijkt uit naar de concretisering van de BO. De gemeente Haarlemmermeer vroeg om een concretisering, maar is ook benieuwd naar de governance. Haarlemmermeer benadrukt dat Schiphol binnen de gemeentegrenzen ligt. De gemeente Lelystad vraagt zich af hoe de ontwikkeling van Lelystad Airport binnen dit dossier past. De BRS ziet de ontwikkelingen in Lelystad in samenhang met de ontwikkeling van Schiphol. Als Lelystad opent, zou dat een ontlasting van Schiphol moeten betekenen. Als het zover is, zal dat zeker in BRS-verband besproken worden. Die discussie zal naar verwachting pittig worden.
De heer **Elzakalai** wil geen discussie beginnen over Lelystad, maar de opening van Lelystad zat binnen de Alders-afspraken altijd onvoorwaardelijk in het ondeelbare pakket. Hopelijk opent Lelystad Airport, en dan verwacht hij dat dit door de BRS gerespecteerd wordt.
De **voorzitter** reageert dat het besluit over Lelystad ergens genomen wordt. De BRS zag een eventuele opening van Lelystad altijd als een onderdeel van de ontwikkeling van Schiphol. De BRS heeft nooit een standpunt ingenomen over het al dan niet openen van Lelystad.
De heer **Slettenhaar** merkt op dat de BRS wel de selectiviteit omarmd heeft. Hij zegt nog namens de gemeente Uitgeest dat de nachtvluchten nog wat zwaarder benoemd zouden moeten worden.

De **voorzitter** komt met een reactie op de inbreng van de verschillende leden. De vraag naar de betrokkenheid van VWS is terecht. Op veel van dit soort milieudossiers, waar gezondheid toch een belangrijk aspect is, is VWS afwezig. Hij wil dit punt graag volgende keer bij de minister inbrengen. Hijzelf heeft de indruk dat het Rijk dit soort dossiers vooral benadert vanuit milieu en klimaat. Gezondheid heeft maar een beperkte plek in de milieuregelgeving.
Juni 2022 heeft de BRS vastgesteld wat haar positie is wat betreft leefkwaliteit, ook in relatie tot de luchtvaartnota. In deze BO heeft men het in verband met leefkwaliteit veel over het terugdringen van stof, geluid en andere elementen die van invloed zijn op de gezondheid. Leefkwaliteit betekent meer dan alleen gezondheid. Er is voor gekozen om de bron van gezondheidsproblemen terug te dringen. De BRS streeft er wel naar dat er een basisleefkwaliteit op individueel niveau komt. Dat standpunt zal altijd de inbreng zijn van de BRS, in overleg met welke partij dan ook. Dat betekent ook bij deze Novex.
Hij antwoordt de heer Elzakalai dat er inderdaad opgepast moet worden dat er niet weer een bestuurlijke discussie ontstaat, en dat iets als Kronenburg tussen de wal en het schip valt. Hopelijk komt er wat betreft Kronenburg een stukje gezond verstand, nu meerdere ministeries mee gaan

tekenen. De BRS-leden moeten elkaar scherp houden en aanspreken als iets van tafel dreigt te vallen.
Hij stelt voor om bij de BRS-vergadering van eind dit jaar te praten over de eigen governance van de BRS. Dan komt de vertegenwoordiging aan de orde. Hij zal er met een notitie over komen.
Hij begrijpt de relatie die wat betreft stikstof wordt gelegd met kleinere agrariërs, maar benadrukt dat Schiphol zoals iedere industrie een eigen opgave heeft met betrekking tot stikstof. Iedereen, ook Schiphol, moet daarbij zijn aandeel pakken. Het is dus niet zo dat agrariërs de stikstof moeten terugdringen om Schiphol in de lucht te houden.
Grenzen zijn er niet alleen tussen Zuid- en Noord-Holland, maar ook tussen de gemeenten. PPLG en NPLG zijn dossiers waar collega's op zitten die ook in provincieverband met elkaar praten. De kracht bij het grensoverschrijdende is dat de bestuurders in BRS-verband aan tafel zitten. In BRS-verband vindt de afstemming plaats, op zoek naar een gezamenlijk belang, maar ook met oog voor het individuele belang van sommige gemeenten. Dat laatste kan soms iets verder gaan dan het gezamenlijke BRS-standpunt. Daarvoor is altijd ruimte geweest.
Hij geeft alle complimenten door aan alle betrokken ambtenaren. Hij dankt hen voor de enorme inzet.
De relatie met Schiphol en LVNL is goed. Die zijn ook regelmatig bij de BRS langs geweest om een toelichting te geven. Het is misschien goed om een van de volgende BRS-vergaderingen op Schiphol plaats te laten vinden. Toch zijn Schiphol of LVNL geen onderdeel van deze BO, waarmee de overheden met het Rijk de eigen positie veiliggesteld hebben.
Bij de vergadering van 10 oktober zal er voor een communicatie gezorgd worden, niet alleen voor de raden maar mogelijk ook de media. Met IenW moet ook afgestemd worden, want er gaat ook een communicatie naar de 5.1.2e Tot 10 oktober is de BO nog vertrouwelijk.
De grote kritiek op de cumulatieregeling geluid was dat die vooral over nieuwbouw ging. Het is inderdaad belangrijk dat ook de verantwoordelijkheid naar de bestaande inwoners genomen wordt. Wat hem betreft gaan deze BO en de Novex ook over de leefbaarheid van de bestaande omgeving.
Hij heeft met minister Harbers afgesproken dat na deze BO heel snel overgegaan wordt tot concretisering van een aantal van de punten. Hij hoopt dat het snel tot een actieagenda komt. De BRS-leden zullen ook moeten leveren naar hun omgeving. Ze moeten laten zien wat de BRS concreet oplevert. Dat zal ook onderdeel worden van de communicatielijn.
De BO is getekend namens de BRS, waarin ook andere provincies vertegenwoordigd zijn. De BRS heeft formeel geen status, dus wordt namens de provincie Noord-Holland getekend. Dat heeft dus een technische reden. Er zijn geen problemen in de samenwerking met de andere provincies van de BRS.

**3. Voorbereiden gesprek met de minister op 10 oktober**

De **voorzitter** vraagt de leden welke vragen zij aan de minister zouden willen stellen, en wie die moet stellen.
Hijzelf wil vragen hoe de minister het effect van de luchtvaart buiten de BRS-grenzen ziet. Verder wil hij iets vragen over de aanpalende dossiers. Het effect van die dossiers wordt wel in de BO genoemd. Ten slotte zal hij vragen waarom het ministerie van VWS niet meedeed. De gezondheid staat bij de BRS namelijk hoog op de agenda.
De heer **Elzakalai** doet de suggestie om uit het verslag van deze vergadering een aantal punten te destilleren die aan de minister op 10 oktober kunnen worden voorgelegd. Misschien kan er ook nog een rondje gemaakt worden.
De heer **Dinjens** doet de suggestie om het met de minister vooral te hebben over de wijze waarop samengewerkt gaat worden. De BRS moet serieus genomen worden. Als dat niet gebeurt, houdt het op. De minister zou moeten laten zien dat hij de BRS serieus meeneemt. Deze BO gaat wel uit van een bepaalde verwachting bij de BRS.
De heer **Hagens** kan zich vinden in de woorden van de heer Dinjens.
De heer 5.1.2e vindt de voorgestelde vraag over volksgezondheid logisch, maar je kunt je wel afvragen waarom die vraag niet eerder is gesteld aan de minister.
De **voorzitter** antwoordt dat die vraag altijd gesteld is. De laatste 2,5 jaar heeft de BRS gepleit voor een basisleefkwaliteit waarop de inwoners aanspraak kunnen maken.
De heer **Van den Heuvel** vindt de vraag over volksgezondheid als ondertekenaar van het Schone Lucht Akkoord belangrijk om te stellen. De laatste jaren zijn allerlei onderzoeken gedaan naar ultrafijnstof en fijnstof, en de effecten daarvan. Misschien is het een idee om de minister voor 10 oktober te vertellen waarover de BRS het wil hebben, zodat die zich op de onderwerpen kan voorbereiden.
De heer **Van Duijn** sluit zich aan bij de woorden van de heer Elzakalai en de heer Dinjens. Het thema dat die laatste noemt is heel belangrijk, maar daarbij moet ook duidelijk worden gemaakt hoe de BRS

er zelf tegenaan kijkt. Hij stelt voor om een paar woordvoerders aan te wijzen om de vragen te stellen aan de minister.
De **voorzitter** vindt het een goed idee om tevoren aan de minister kenbaar te maken over welke hoofdthema's de BRS wil spreken. Hij zal ook naar het verslag van deze vergadering kijken. Het gaat vooral om een combinatie van enerzijds de aanpalende dossiers die niet benoemd zijn en anderzijds de buitengebieden. Verder is er het gezondheidsaspect in relatie tot VWS. En hoe ziet de minister de verhouding met de BRS? Hoe serieus neemt hij de BRS? Hij stelt voor om drie woordvoerders aan te wijzen om de onderwerpen in te leiden.
De heer **Van den Heuvel** is bereid als woordvoerder op te treden op het onderwerp gezondheid en VWS.
De heer **Dinjens** wil woordvoerder zijn op het onderwerp 'governance'.
Mevrouw **Heijstee** zal als woordvoerder optreden voor het onderwerp 'buitengebieden'.
De heer **Elzakalai** zal de invulling van het luchtzijdige deel aan de orde stellen, met name met de rol van Schiphol daarin.
De **voorzitter** merkt op dat er nog ambtelijk contact met de woordvoerders zal worden gezocht om de onderwerpen voor te bereiden. Die voorbereiding zal dan met de andere BRS-leden gedeeld worden.

**4. Rondvraag**
De heer **Elzakalai** merkt op dat de Zwanenburgbaan een halfjaar wegens onderhoud gesloten is. Hij werd daardoor verrast, want hij werd er niet van op de hoogte gesteld. Niemand bij de gemeente Amstelveen wist hiervan. Heeft Schiphol het bewust niet naar de omliggende gemeenten gecommuniceerd? Dat zou bizar zijn.
De heer **Van Duijn** heeft hierover in de krant gelezen. Er is ook een bijeenkomst over georganiseerd. Mogelijk heeft de heer Elzakalai iets gemist.
De **voorzitter** merkt op dat men in ieder geval in eerste aanleg niet actief gecommuniceerd heeft aan de individuele gemeenten. De brief hierover heeft lang bij de ORS gelegen.

Hij sluit de bijeenkomst om 10.55 uur.

# Bestuursovereenkomst intenties samenwerking NOVEX Schipholregio

***PARTIJEN***

1. De minister van Infrastructuur en Waterstaat (hierna te noemen: IenW), de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (hierna te noemen: VRO), de minister voor Natuur en Stikstof (hierna te noemen: NenS), de minister van Economische Zaken en Klimaat (hierna te noemen: EZK) en de minister voor Klimaat en Energie (hierna te noemen: KenE), allen handelend in de hoedanigheid van bestuursorgaan en als rechtsgeldige vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, hierna gezamenlijk te noemen: het Rijk;
2. Het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland, te dezen vertegenwoordigd door de gedeputeerde voor Mobiliteit en Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Gezondheid en Milieu, en Luchtvaart en Schiphol;
3. De Bestuurlijke Regie Schiphol, te dezen vertegenwoordigd door de voorzitter, gedeputeerde voor Mobiliteit en Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Gezondheid en Milieu, en Luchtvaart en Schiphol;

Alle partijen hierna gezamenlijk te noemen de partijen.

***OVERWEGENDE DAT***

1. Om de leefomgevingskwaliteit te verbeteren het van belang is afspraken te maken over de reductie van emissies als geluid, stikstof en ultrafijn stof en tevens ruimte te bieden voor ontwikkelingen zoals natuurherstel, woningbouw, infrastructuur en de verbetering van het elektriciteitsnet.
2. Een goede leefomgevingskwaliteit bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van het ondernemings- en vestigingsklimaat en dat een goede bereikbaarheid en infrastructuur (energie, mobiliteit) bijdragen aan de aantrekkelijkheid van de regio voor investeringen en voor (internationale) bedrijven en talent om voor deze regio te kiezen.
3. De leefomgevingskwaliteit niet verbeterd kan worden wanneer overheden enkel binnen de eigenstandige verantwoordelijkheid handelen. Het werken als één overheid, gebieds- en opgavegericht is van belang om de opgaven niet slechts sectoraal, nationaal of regionaal te benaderen, maar om integraal de belangen af te wegen.
4. Er in de Schipholregio, meerdere urgente en belangrijke opgaven zijn, nationaal, regionaal en lokaal, die de leefomgevingskwaliteit beïnvloeden en waartussen een goede balans moet worden gevonden, waaronder:
    a. Klimaatverandering en daarmee samenhangend verduurzaming industrie en uitbreiding elektriciteitsnet;
    b. Lokaal verminderde kwaliteit van de leefomgeving en gezondheidseffecten door geluidsoverlast en luchtverontreiniging;
    c. Urgente en forse woningbouwopgave;
    d. Mobiliteit;
    e. Verbetering en instandhouding natuur;
    f. Internationale verbondenheid;
    g. Ruimtelijke ontwikkeling agrarische sector en het behouden van toekomstperspectief;
    h. Het watersysteem robuuster en gezonder maken.

5. In de Ruimtelijke Ordeningsbrief van 17 mei 2022 is opgenomen dat de Schipholregio is aangewezen als NOVEX-gebied[1] en er reeds verschillende gebieds- en beleidsprocessen lopen die van invloed zijn op de NOVEX Schiphol waarmee verbinding moet worden gelegd.
6. Binnen de Schipholregio de nationale luchthaven Schiphol een van de factoren is die, naast positieve effecten zoals werkgelegenheid en het hebben van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven, ook ongewenste effecten op de leefomgeving en gezondheid heeft.
7. Dat de Hoofdlijnenbrief Schiphol d.d. 24 juni 2022[2] inzake de ontwikkeling van Schiphol een belangrijke stap is in het herstel van de balans van de leefomgevingskwaliteit in het gebied, onder meer door de aankondiging om te gaan sturen op normering van de milieueffecten van Schiphol.
8. De diverse opgaven invloed hebben op elkaars tempo en invulling, waarbij de opgaven vragen om het maken van integrale keuzes en verdeling van schaarste (onder andere in fysieke ruimte, milieuruimte en op het elektriciteitsnet).
9. Door het samenbrengen en vragen om het maken van keuzes in verschillende opgaven, afwegingen kunnen worden gemaakt om tot oplossingen te komen voor opgaven die vastlopen bij een sectorale aanpak.

***SPREKEN AF***

*DOEL*

Het doel van deze bestuursovereenkomst is om afspraken te maken over de bestuurlijke samenwerking, om de leefomgevingskwaliteit van de Schipholregio te verbeteren, waaronder de geografische reikwijdte, opgaven, governance en andere trajecten waarmee verbinding moet worden gelegd.

De bestuursovereenkomst vormt hiermee het startpunt van de gebiedsagenda die het gehele traject omvat van de genoemde hoofdopgaven die raken aan de Schipholregio en de leefomgeving door deze in samenhang te bezien, te concretiseren, te operationaliseren tot mogelijke keuzes en middels gedragen besluitvorming van alle partijen uit te voeren. Met de gebiedsagenda wordt invulling gegeven aan de NOVEX Schiphol.

*ALGEMENE AFSPRAKEN EN UITGANGSPUNTEN*

1. Partijen spannen zich maximaal in om stapsgewijs de leefomgeving in de Schipholregio te verbeteren.
2. Partijen zijn zich bewust van ieders bevoegdheid en verantwoordelijkheid in de NOVEX Schiphol en dragen voor zover mogelijk zorg voor de verbinding met andere samenhangende (gebiedsgerichte) programma's.

[1] Kamerstukken II, 2021/22, 34 682, nr. 92
[2] Kamerstukken II, 2022, 29665 nr. 432

Hieronder vallen tenminste:

a. Nationaal Programma Landelijk Gebied (hierna te noemen: NPLG);
b. NOVEX Noordzeekanaalgebied (hierna te noemen: NZKG)
c. NOVEX Metropoolregio Amsterdam (hierna te noemen: MRA) en bijbehorende verstedelijkingsstrategie en woondeals
d. NOVEX Groene Hart (hierna te noemen: GH)
e. NOVEX Zuidelijke Randstad (hierna te noemen: ZR)
f. Programma Luchtruimherziening (hierna te noemen: LRH)
g. Woningbouwprogramma en bijbehorende woondeals (hierna te noemen: WB)
h. Gebiedsaanpak IJmond (hierna te noemen: GIJ)
i. Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (hierna te noemen: MIEK)
j. Nationaal Milieuprogramma (hierna te noemen: NMP)

3. Partijen spreken af dat het nadrukkelijk niet de bedoeling is om in de Gebiedsagenda opgaven die al in andere trajecten worden geadresseerd over te nemen of opnieuw te doen. Het doel is om een proces in te richten om voor dit gebied de schaarste op de verschillende maatschappelijke belangen op een goede manier te verdelen door middel van een integrale afweging. De uitdaging is om synergie te zoeken tussen de verschillende lopende trajecten, interferentie tegen te gaan en besluitvorming waar mogelijk en nodig te versnellen.
4. Partijen spreken af dat in beginsel wordt uitgegaan van een verdeling waarbij luchtzijdige hoofdopgaven rond Schiphol in de NOVEX Schiphol worden behandeld en landzijdige hoofdopgaven zowel in NOVEX Schiphol als in andere programma's kunnen worden uitgewerkt. In het geval dat landzijdige en luchtzijdige opgaven reeds in andere gebiedsinitiatieven worden uitwerkt, zullen die daar blijven en zal de NOVEX Schiphol waar nodig een coördinerende rol vervullen om trajecten met elkaar te verbinden en een aanjagende functie vervullen.
5. Partijen identificeren de in deze bestuursovereenkomst benoemde hoofdopgaven welke de scope vormen van de gebiedsagenda.
6. Partijen erkennen de noodzaak om samen te werken en zijn – gezamenlijk – verantwoordelijk om de leefomgevingskwaliteit te verbeteren. Van belang is om de opgaven niet sectoraal te benaderen maar om integraal de belangen af te wegen.
7. Partijen nemen de wettelijke verantwoordelijkheden van ondertekenende partijen in acht. De geldende procedures voor het verlenen van (natuur)vergunningen blijven hiermee van toepassing. De gezamenlijke besluitvorming in het kader van deze gebiedsagenda heeft geen betrekking op de eigenstandige bevoegdheid van de minister van LNV voor het al dan niet verlenen van natuurvergunningen in het gebied, bijvoorbeeld aan de luchthaven Schiphol.
8. Partijen erkennen dat de verschillende opgaven niet opgelost worden wanneer partijen enkel vanuit hun eigenstandige verantwoordelijkheid handelen. Daarom wordt door de partijen afgesproken om te handelen vanuit gedragen besluitvorming.

*HOOFDOPGAVEN EN BIJBEHORENDE AFSPRAKEN*

De partijen committeren zich aan een gezamenlijke aanpak van onderstaande, niet in volgorde geprioriteerde, hoofdopgaven. Het streven is om de concretiseringsfase, zoals beschreven in de bijlage 2: te hanteren aanpak en fasering, aan het eind van het tweede kwartaal 2023 af te ronden. Verschillende onderdelen van de hoofdopgaven zullen eerder zijn afgerond. Het plan van aanpak voor uitwerking van onderstaande hoofdopgaven, met daarin een mijlpalenplanning per hoofdopgave, zal eind 2022 beschikbaar zijn.

1. *Samenhang verbetering leefomgevingskwaliteit met andere programma's en geografische mogelijkheden Schiphol (zie ook bijlage 3)*

   Binnen deze hoofdopgave wordt verbinding gelegd met het NMP. Het NMP richt zich op het, op lange termijn, gezonder, schoner en veiliger maken van de leefomgeving vanuit een integrale benadering: een transitie naar een duurzame economie en een brede welvaart voor iedereen en hoe dit samengaat met andere grote opgaven, als klimaatverandering, natuurherstel en voldoende en betaalbare woningen. In deze verbinding draagt de Gebiedsagenda bij aan het NMP voor wat betreft behoefte aan beleidsmaatregelen en kan het NMP bijdragen aan gebiedsuitwerking door kaders te bieden voor de lange termijn.

   a. Partijen gebruiken de opgaven en afspraken uit samenhangende programma's als NZKG, MRA, GH, LRH, GIJ, NPLG als startpunt en spreken af om na te gaan waar er binnen de Schipholregio synergiekansen zijn om de leefomgeving te verbeteren.
   b. Partijen gaan, met behulp van bijvoorbeeld ontwerpend onderzoek, een gebiedsproces aan met de regio om te bepalen, binnen welke geografische gebieden er kansen zijn, buiten de scope van NZKG, MRA, GH en GIJ om de leefomgevingskwaliteit te verbeteren. In de concretiseringsfase worden vervolgens concrete voorstellen tot verbetering van de leefomgeving gedaan.
   c. Partijen spreken af om tot optimale afstemming te komen tussen aanpassingen van het luchtruim in het kader van de Luchtruimherziening en de ruimtelijke opgaven in het Schipholgebied.
   d. Partijen spreken af om verbinding te organiseren op de in NZKG, MRA, GH, GIJ en NPLG geagendeerde punten, met als doel om integraal te bezien hoe keuzes de verdeling van schaarste en de leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio beïnvloeden.

   Projectleider: IenW en provincie Noord-Holland

2. *Ruimtelijke ontwikkeling, leefbaarheid en woningbouw*

Gebieden in Nederland staan niet stil, er moet ruimte zijn voor ontwikkeling. De maatschappelijke opgaven zoals het woningtekort, de kwaliteit van de natuur, de transitie van de landbouw en de verduurzaming van de energievoorziening hebben allemaal grote ruimtelijke impact. Tegelijkertijd is het verbeteren van de leefbaarheid in de Schipholregio ook urgent. Om ruimte te bieden aan het verbeteren van de leefbaarheid én ruimtelijke ontwikkelingen spreken partijen het volgende af:

a. Partijen onderzoeken de mogelijkheden hoe en op welke wijze de woningbouwopgave in de Schipholregio kan worden versneld.
b. Partijen zien naast de woningbouwopgave de bredere leefomgevingskwaliteit als een aandachtspunt welke als basisopgave wordt gebruikt om de ruimtelijke ontwikkeling en kwaliteit in het gebied te verbeteren.
c. Partijen brengen daarbij samen knelpunten in kaart waar de leefbaarheid wordt gehinderd door de consequenties van de beperkingengebieden in het LIB. Deze knelpunten vormen vervolgens input voor het zoeken naar (lokale) oplossingen binnen de bestaande regelgeving of oplossingen in het aanpassen van de regelgeving.
d. Partijen hanteren het plan van aanpak integrale gebiedsaanpak Zuidflank als basis voor verdere uitwerking in de concretiseringsfase voor dit specifieke gebied. Het onderzoeken hoe en op welke wijze het verouderd glastuinbouwgebied kan worden getransformeerd naar een gebied dat bijdraagt aan de leefomgevingskwaliteit, maakt hier onderdeel van uit.
e. Partijen onderzoeken waar nodig hoe woningbouwprojecten die reeds in voorbereiding zijn, passen in zowel de fysieke ruimtelijke structuur als in de milieuruimte van de haven- en industriegebieden met het oog op de leefomgevingskwaliteit.

Projectleider: BZK

3. *Toekomstbestendig maken landelijk gebied*

In de startnotitie NPLG van 10 juni 2022 is het hoofddoel van het NPLG vastgelegd; het toekomstbestendig ontwikkelen van het landelijk gebied. Per 1 juli 2023 worden stikstof-, klimaat-, water- en natuurdoelen verplicht en onontkoombaar ruimtelijk uitgewerkt en vastgelegd in een gebiedsplan. De draagkracht van het water- en bodemsysteem zijn daarbij sturend bij het landgebruik in het landelijk gebied. Vanuit de NPLG ambitie worden de stikstofdoelen samen met de natuur-, water- en klimaatdoelen integraal uitgewerkt om daarbij te voldoen aan de internationale verplichtingen. Het doel van de aanpak is om de verslechtering van Natura 2000-gebieden tegen te gaan en de natuur in een goede staat te krijgen én te houden. Dat is nodig voor een gezonde leefomgeving en biedt op termijn ook weer ruimte voor duurzame maatschappelijke en economische ontwikkelingen. Het Rijk stuurt aan de voorkant via het NPLG en vervolgens neemt de provincie als gebiedsautoriteit voor het landelijk gebied het voortouw over, waarbij de sociaaleconomische ontwikkelingen en verduurzaming- en toekomstperspectief van de agrarische sector opgenomen worden in de gebiedsprogramma's om die vanuit het NPLG te realiseren. Dat betekent niet dat provincies tot 2023 hoeven wachten met het ondernemen van actie. De Partijen spreken hierbij met elkaar af:

a. Partijen nemen de startnotitie NPLG d.d. 10 juni 2022[3] als uitgangspunt.
b. Provincie maakt inzichtelijk wat de stikstofopgave is binnen de gebiedsgerichte aanpak als onderdeel van het programma Stikstofreductie en Natuurverbetering en het NPLG.

[3] Kamerstukken II, 2021/22, 34682, nr. 96

c. Bij de zoektocht naar stikstofruimte en oplossingsrichtingen wordt naar alle uitstoters van stikstof gekeken. De Provincie zoekt hiervoor de juiste balans, redenerend vanuit de nationale doelstellingen, en geeft dit vorm in het gebiedsplan.
d. In die zoektocht werken overheden en lokale partijen in de NOVEX Schiphol samen aan de opgaven die daar spelen.
e. Daarbij wordt ook de koppeling gelegd met bestaande programma's, zoals de verduurzaming van de industrie, mobiliteit etc. Die zoektocht wordt vormgegeven in de werkgroep stikstof, waar alle ondertekenende partijen in deelnemen. Indien nieuwe functies structurele belasting opleveren, moeten deze worden gecompenseerd. Conform de doelstellingen uit de Green Deal voor 2050 werken partijen naar een dalende lijn op alle emissies.

Projectleider: provincie Noord-Holland

*4. Verduurzaming industrie*

Het reduceren van emissies is onder verplichtingen zoals het gebruik van de Best Beschikbare Techniek een doorgaande verplichting voor de industrie. Hierop wordt via het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving toegezien door de bevoegde gezagen. De uitvoering van vergunningverlening, toezicht en handhaving ligt bij de Omgevingsdiensten. IenW is stelselverantwoordelijke en verantwoordelijk voor de nationale regelgeving. EZK stimuleert het reduceren van de CO2-uitstoot van de industrie met verschillende instrumenten[4]. Als hoofdsporen vallen te onderscheiden de maatwerkaanpak en het generiek instrumentarium. Onderdeel van de maatwerkaanpak in deze regio is de verduurzaming van Tata Steel Nederland (hierna te noemen: TSN) en het verder verminderen van haar impact op de leefomgeving. Daarbij neemt ook de uitstoot van andere (schadelijke) stoffen, zoals stikstof en fijnstof, af.

In de geactualiseerde Expression of Principles [5] is door overheid en TSN vastgelegd waar de verduurzaming van TSN op gericht is. En in de zomerbrief Maatwerk[6] is beschreven hoe de voorgenomen inhoud en proces er voor de maatwerkafspraken met TSN uit zien. In beide stukken is ook de leefomgeving benoemd.
Ten dienste van de verduurzaming van de industrie wordt gebouwd aan een systeem van opwek en distributie van hernieuwbare/koolstofarme waterstof. De beschikbaarheid van die waterstof biedt ook mogelijkheden voor de verduurzaming van de luchtvaart.

a. Partijen spannen zich in om haar instrumentarium (deels en waar wenselijk) aan te passen op deze secundaire bovenwettelijk emissiereducties. Dit is een autonoom proces.

b. Partijen spreken af om verbinding te leggen tussen de opgaven in de Schipholregio en de (bestuurlijke) inzet ten aanzien van de verduurzaming van de industrie in het NZKG. De vraag van Schiphol wordt meegenomen in de CES NZKG.

c. Partijen zorgen ervoor dat de vergunningverlening t.b.v. verduurzamingsingrepen en benodigde energie-infrastructuur tijdig gereed is.

d. De behoeftes van een duurzame luchtvaart worden meegenomen in de overwegingen m.b.t. de nationale waterstofinfrastructuur in het MIEK. Waar nodig

[4] Kamerbrief 5 april 2022, kenmerk 22050376
[5] 15 juli 2022
[6] Kamerbrief 8 juli 2022, kenmerk 22228632

moet voor uitbreiding van de nationale waterstofinfrastructuur de benodigde ruimte tijdig beschikbaar zijn.

Projectleider: EZK

*5. Versnellen versterking elektriciteitsnet*

Zoals in veel andere regio's biedt het elektriciteitsnetwerk rond Schiphol geen ruimte meer voor nieuwe activiteiten. Het vergroten van de netcapaciteit is een belangrijke voorwaarde voor de verduurzaming van de Schipholregio, Schiphol zelf evenals andere bedrijven en voor toekomstige woningbouwplannen in de regio. In overleg met de provincie en netbeheerders bepaalt EZK voor welke onderdelen van die netverzwaringsoperatie het nuttig is om ze op te nemen in het MIEK.

Projectleider: EZK

Naast het MIEK wordt er in elke provincie door provincie, gemeenten en netbeheerder(s) een werkorganisatie ingericht om een provinciaal MIEK te realiseren. In zomer van 2023 wordt per provincie een eerste regionale MIEK opgeleverd. De Schipholregio wordt meegenomen in de provincies Noord- en Zuid-Holland. Hier is aandacht voor ruimtelijke inpassing met oog voor leefomgevingskwaliteit en het landschap van belang.

a. Partijen bezien in hoeverre een gebiedsanalyse inzicht kan bieden in de potentie van netefficiëntie;
b. Partijen werken een gezamenlijke aanpak uit om bedrijven en instellingen (uit alle sectoren) actief te ondersteunen bij het vinden van kortetermijnoplossingen voor acute schaarste op het elektriciteitsnet;
c. Partijen bezien de mogelijkheden voor een ontwikkel- en realisatiefonds voor slimme energiesystemen;
d. Partijen brengen overige slimme netoplossingen in beeld om deze mogelijk te maken/te stimuleren waardoor het net efficiënter kan worden gebruikt.
e. Partijen brengen actief knelpunten, versnellingsopties en risico-allocatie in beeld om vertraging van realisatie van de energie-infra te voorkomen.
f. Voor uitbreiding en verzwaring dient de benodigde ruimte tijdig beschikbaar te zijn. De voorkeur gaat uit naar een oplossing door middel van intensiveren, herstructureren, transformeren.

Projectleider: provincie Noord-Holland

*6. Aanpak geluidbelasting Schiphol*

Het kabinet vindt het van belang dat geluidhinder wordt verminderd en de kwaliteit van de leefomgeving rond de luchthavens verbetert. Partijen spreken het volgende af:

a. Partijen spannen zich in om de geluidhinder in de Schipholregio te verminderen.
b. Hiertoe maken partijen de volgende afspraken:
    - Het opstellen van beleidsvoorstellen tot significante en structurele reductie van de geluidbelasting. Het onderzoek hiernaar is reeds in gang gezet. Effectuering van de reeds

door het Kabinet vastgestelde reductie van nachtvluchten naar 29.000.[7] Conform de Luchtvaartnota, zal ook de verdere reductie van het aantal nachtvluchten worden uitgewerkt.[8]
- Beperking van gevolgen van overdracht en ontvangst van vliegtuiggeluid door vrijwillige uitkoop, gevelisolatie en eventuele aanpassing van isolatiewaarde nieuwbouw van woningen.
- Het onderzoeken van mogelijkheden van innovatie om geluidadaptief (en klimaatbewust) te bouwen.
- Het onderzoeken of en in welke mate individuele bescherming van omwonenden mogelijk is. Het gaat er dan bijvoorbeeld om of voor individuele bewoners de preventieve (betrokkenheid bij besluitvorming, wijziging van besluiten, bezwaar en beroep tegen besluiten) en repressieve (het aan kunnen tonen van schade en causaliteit, maatregelen waaronder gevelisolatie, uitkoop en compensatie, etc.) maatregelen genomen kunnen worden.
- Voor wat betreft cumulatie van geluid wordt conform besluitvorming in het Bestuurlijk Overleg Cumulatie op 12 juli besloten of en hoe dit onderwerp deel uitmaakt van de Gebiedsagenda.

Projectleider: IenW

*7. Aanpak luchtkwaliteit en ultrafijn stof*

Het verbeteren van de luchtkwaliteit draagt bij aan een goede leefomgevingskwaliteit. Dit wordt ook onderkend in zowel het Schone Lucht Akkoord (SLA), gesloten in 2020, als in de Luchtvaartnota 2020 – 2050. Gelet op de uitkomsten van de RIVM-studie naar de lange termijn gezondheidseffecten van ultrafijn stof uit luchtvaart (eindrapportage juni 2022), en in lijn met de aanbeveling van de Gezondheidsraad (advies september 2021):

a. Partijen spreken af te bezien wat de concrete mogelijkheden zijn om tot verbetering van de luchtkwaliteit in de Schipholregio te komen, zowel voor bestaande als nieuwe bewoners.

Projectleider: IenW

8. Aanpassingen ruimtelijke beperkingen

a. Partijen beschouwen gezamenlijk de verschillende beperkingengebieden in het Luchthavenindelingbesluit (LIB) en gaan na welke actualisatie van de contouren van de beperkingengebieden hierin mogelijk is onder welke voorwaarden, op welk moment en welke mogelijkheden dit biedt.
b. Partijen onderzoeken binnen de beperkingengebieden de verruimingsmogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen in brede zin om daarmee de leefomgevingskwaliteit te verbeteren.
c. Partijen bezien gezamenlijk (de gevolgen van) een kabinetsbesluit rond de zomer van 2022 aangaande de verlenging of opheffing van de reservering voor de parallelle Kaagbaan. Deze ruimtelijke reservering voor de parallelle Kaagbaan biedt Schiphol een potentiële

[7] Kamerstukken II, 2020/21, 29665 nr. 399
[8] Kamerstuk II, 2022, 29665 nr. 432

ontwikkelmogelijkheid, maar legt tegelijkertijd ook beperkingen op aan de leefomgeving en kan ontwikkelingen ter plekke in de weg staan.

Projectleider: IenW

*GEOGRAFISCHE REIKWIJDTE*

Deze bestuursovereenkomst richt zich op de geografische afbakening BRS; deze bestaat uit 4 provincies en 56 gemeenten. Tegelijkertijd houden bepaalde opgaven niet op bij een geografische grens, indien nodig wordt er breder gekeken, daar waar de opgave dat vraagt of daar waar zich kansen voordoen.

*GOVERNANCE*

*Bestuurlijk duo*

De partijen spreken af om conform de NOVEX-aanpak voor de Schipholregio te werken met een bestuurlijk duo. De taak van het bestuurlijk duo is om aan te jagen, stagnatie te voorkomen, de verbinding tussen opgaven te leggen, integraliteit te bewaken en het aanspreekpunt te zijn voor de NOVEX Schiphol. De gedeputeerde Mobiliteit en Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Gezondheid en Milieu, en Luchtvaart en Schiphol van de Provincie Noord-Holland en de minister van Infrastructuur en Waterstaat vormen het bestuurlijke duo voor de NOVEX Schiphol en nemen het bestuurlijke voortouw om samen met alle partijen de afgesproken opgaven aan te pakken. De gedeputeerde is aanspreekpunt voor de regionale overheden, waaronder de BRS en de minister is aanspreekpunt voor het Rijk. Iedere bewindspersoon/bestuurder behoudt zijn bevoegdheden en (ministeriële) verantwoordelijkheden, dat geldt ook voor het bestuurlijke duo. De aanwijzing van een bestuurlijk duo brengt geen verandering in de wettelijke verantwoordelijkheden en bevoegdheden en houdt dus ook geen overdracht daarvan in.

Met het bestuurlijk trekkerschap wordt verder invulling gegeven aan de interbestuurlijke samenwerking op het gebied van luchtvaart tussen Rijk en regio die eind 2021 is uitgewerkt door de BRS en het ministerie van IenW. In bijlage 1 is de organisatiestructuur horend bij deze governance verder uitgewerkt. Dit betreft een startgovernance die bijvoorbeeld in de concretiseringsfase kan worden aangepast wanneer de situatie daarom vraagt. Mocht de governance worden aangepast dan leidt dit niet tot aanpassing van deze bestuursovereenkomst.

*INWERKINGTREDING EN LOOPTIJD*

Deze bestuursovereenkomst treedt in werking met ingang van de dag na ondertekening door alle partijen en zal na twee jaar worden geëvalueerd. Onderdeel van de evaluatie is de vraag of deze overeenkomst moet worden verlengd met een nader te bepalen periode. Centraal bij de evaluatie staat de vraag in welke mate deze bestuursovereenkomst bijdraagt aan besluitvorming die de uitvoering van maatregelen versnelt. Deze verlenging zal door alle partijen akkoord bevonden moeten worden.

*ONDERTEKENINGSBLAD*

*1. De minister van Infrastructuur en Waterstaat*

*Handtekening: ..... Datum: .....*

*2. De gedeputeerde van de Provincie Noord-Holland*

*Handtekening: ..... Datum: .....*

*3. De minister van Economische Zaken en Klimaat*

*Handtekening: ..... Datum: .....*

*4. De minister voor Volkshuisvesting en ruimtelijke ordening*

*Handtekening: ..... Datum: .....*

*5. De minister voor Klimaat en Energie*

*Handtekening: ..... Datum: .....*

*6. De minister voor Natuur en Stikstof*

*Handtekening: ..... Datum: .....* 5.1.2e

*7. Bestuurlijke Regie Schiphol*

*Handtekening: ..... Datum: .....* 5.1.2e

*BIJLAGEN*

*BIJLAGE 1 - ORGANISATIESTRUCTUUR*

Per hoofdopgave zal, voor zover niet reeds ingevuld door samenhangende programma's, een werkgroep worden ingesteld met vertegenwoordigers van alle of een deel van de ondertekenende partijen die aan de slag gaat met de concretisering van de opgave. Daar waar op de thema's al bestaande programma's lopen wordt de verbinding gelegd. Dat moet leiden tot een concrete oplossingsrichtingen waarnaar toe wordt gewerkt met een tijdsplanning en een inzicht in de samenhang met andere opgaven.

Organisatorisch hangt het gezamenlijke programmamanagement door de provincie en IenW van de NOVEX Schiphol boven de werkgroepen. Het programmamanagement heeft overzicht over alle werkgroepen en heeft vooral als taak om de voortgang te bewaken. Het programmamanagement bestaat uit twee programmamanagers, een vanuit IenW en een vanuit de provincie, en hun ondersteuning.

Boven de programmaleiding hangt het eerste besluitvormende gremium, de stuurgroep NOVEX Schiphol. Deze stuurgroep bestaat uit de directeuren van de ondertekenende partijen. Periodiek wordt de werking en de samenhang tussen de verschillende hoofdopgaven van de NOVEX Schiphol besproken in de (ambtelijke) stuurgroep.

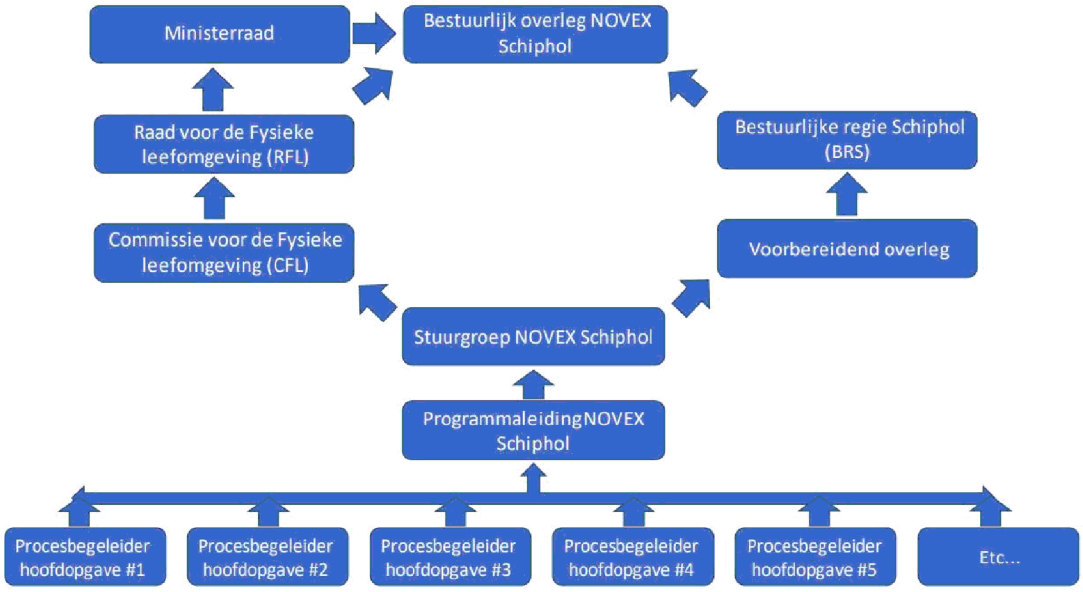
Voor verdere besluitvorming op hoger niveau worden vervolgens twee stromen onderscheiden, een stroom op Rijksniveau en een stroom op regionaal niveau. Voor de organisatiestructuur aan rijkszijde wordt gebruik gemaakt van de onderraad voor de fysieke leefomgeving (RFL) en diens ambtelijke voorportaal, de commissie voor de fysieke leefomgeving (CFL).

Aan de kant van de regio gaat de lijn langs voorbereidende overleggen en de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS).

In de CFL zijn de departementen op DG-niveau vertegenwoordigd. Dit overleg bereidt de besluiten voor de RFL voor, waar de bewindspersonen in vertegenwoordigd zijn. Afhankelijk van de scope van het besluit kan het vervolgens direct naar het bestuurlijk overleg NOVEX Schiphol, waarin rijk en regio zijn vertegenwoordig door de bestuurlijke trekkers.

Het doel van dat bestuurlijk overleg is tweeledig. In de eerste plaats dient het om richting te geven aan de gebiedsagenda door onder andere keuzes te maken over het benutten van de schaarse middelen en ruimte. In de tweede plaats dient het om de voortgang van de NOVEX Schiphol te bespreken en te bekijken waar extra inspanning nodig is.

Tot slot betreft de opgestelde governance een start-governance die bijvoorbeeld in de concretiseringsfase kan worden aangepast wanneer de situatie daarom vraagt.




Om gericht te kunnen sturen op uitvoering van de verschillende onderdelen van de BOK is voor een aantal hoofdopgaven een projectleider benoemd die in de concretiseringsfase aan de slag gaat met de uitwerking van de hoofdopgave. De taak van de projectleider is om de juiste partijen samen te brengen en te sturen op voortgang van de opgave. Omdat iedere opgave anders is, is het aan de projectleider om, in onderlinge afstemming, te bepalen hoe qua bemensing invulling wordt gegeven en of en op welke wijze de andere partijen (van de BOK) worden aangehaakt. Daarnaast dient de projectleider te zorgen voor de verbinding met de lopende programma's voor die opgave. De 'oogst' van de projectleiders wordt verzameld door de programmaleiding, die periodiek met alle projectleiders overlegt over de voortgang en samenhang. De samenwerking tussen partijen is uitdrukkelijk niet beperkt tot samenwerking binnen de verschillende opgaven.

Waar er reeds samenhangende programma's (gedeeltelijk) invulling geven aan de hoofdopgave, volstaat het om een zogenaamde "liaison" te benoemen die de verbinding legt met de al lopende programma's voor die opgave.

*BIJLAGE 2 - TE HANTEREN AANPAK EN FASERING*

De Schipholregio is aangewezen als NOVEX gebied. De noodzaak tot aanwijzing als NOVEX gebied evenals de procesdoelen sluiten aan bij deze bestuursovereenkomst en de verdere stappen. Deze bestuursovereenkomst wordt gezien als de eerste concrete stap in de NOVEX aanpak. De NOVEX aanpak is gedefinieerd door BZK

Stap 1: Bestuursovereenkomst
In de eerste stap van de aanpak markeren de partijen, middels deze bestuursovereenkomst, het startpunt van de samenwerking en leggen vast:

- betrokken overheden
- verschillende geïdentificeerde hoofdopgaven die daarmee de scope vormen van de Gebiedsagenda
- samenhang hiertussen
- startgovernance
- reikwijdte en fasering

De gebiedsagenda bestaat uit de volgende fasen. Monitoring en sturing maken hier expliciet onderdeel van uit:

Stap 2: concretiseringsfase
Concretisering van de geïdentificeerde hoofdopgaven met behulp van verschillende nog samen te stellen expertteams (werkgroepen), daar waar er nog geen samenhangende programma's voor bestaan. Dit gebeurt in een open proces met deelname van alle ondertekenende partijen (waar nodig) en geïdentificeerde stakeholders in samenspraak met de omgeving. Hoofdopgaven worden ontleed en uitvoerbare voorstellen worden opgesteld, mede op basis van de samenspraak met de omgeving. Eigen belangen van de verschillende partijen worden transparant gemaakt om zo voorbij het eigen belang te kijken. De streefdatum voor afronding van deze fase is het einde van het tweede kwartaal 2023.

Stap 3: operationaliseringsfase
Afweging en operationalisering van de gedane voorstellen. Deze worden tegen elkaar afgewogen met inachtneming van de randvoorwaarden om die voorstellen tot realisatie te brengen. Hierbij is aandacht voor de synergiekansen en brede toepassing op de Schipholregio. Dit geldt tevens voor het realiseren van de hoofdopgaven uit deze bestuursovereenkomst, dit gebeurt in beginsel binnen de bestaande budgettaire kaders.

Stap 4: uitvoeringsfase

Besluitvorming leidt tot vastlegging van uitvoerbare maatregelen inclusief invulling van de randvoorwaarden. Vervolgens start de uitvoering.

*BIJLAGE 3 - RAAKVLAKKEN MET ANDERE (GEBIEDS)INITIATIEVEN*

Zowel op opgaveniveau als op geografisch niveau lopen er al veel bestaande/geplande gebiedsgerichte programma's, uitvoeringslijnen en trajecten die als doel hebben om de leefomgeving te verbeteren.

Naast de drie hieronder genoemde NOVEX gebieden en het programma Luchtruimherziening, heeft deze bestuursovereenkomst raakvlakken met diverse landelijk samenwerkingsprogramma's die adviezen, visies en strategieën schetsen en opgaven ondersteunen, faciliteren en stimuleren met kennis en richtinggevende uitspraken. Ten slotte zijn er landelijke, bestuurlijke gremia waar deze bestuursovereenkomst besluitvorming verbinding mee zal organiseren en bij de verdere uitwerking van de governance rekening mee zal houden.

Met het besluit om Schiphol als NOVEX gebied aan te wijzen zijn ook het NZKG, de MRA, de Zuidelijke Randstad en het Groene Hart als NOVEX gebied aangewezen. De contouren van deze NOVEX gebieden grenzen aan of overlappen met de geografische afbakening van de NOVEX Schiphol.

NOVEX Amsterdam Noordzeekanaalgebied: in dit gebied is een fundamentele transitie nodig naar een circulaire en fossielvrije economie. De ruimte die daarvoor nodig is vraagt om een duidelijk ontwikkelpad van volgtijdelijke afhankelijkheden met andere maatschappelijke opgaven in en rond het NZKG zoals woningbouw, waterberging, leefbaarheid en de instandhouding van het werelderfgoed Hollandse Waterlinies. Tegelijkertijd is de transitie naar een circulaire en fossielvrije economie juist weer een kans om een bijdrage te leveren aan het benodigde natuurherstel (terugdringen stikstofuitstoot door verduurzaming). Zowel de fysieke ruimtevragende opgaven als de milieuruimte creërende opgave vormen raakvlakken met deze bestuursovereenkomst.

NOVEX Verstedelijkingsgebied Metropoolregio Amsterdam: voor deze regio geldt een forse bouwopgave. De verstedelijkingsstrategie voor dit gebied richt zich op de bouw van 175.000 woningen tot 2030, waarbij mogelijkheden worden onderzocht om dit te verhogen tot 220.000 woningen, met daarnaast ruimte voor 250.000 arbeidsplaatsen tot 2040. Deze opgave brengt veel andere opgaven met zich mee; zorg voor de bijbehorende duurzame energieopwekking, het op orde houden van de bereikbaarheid, instandhouding werelderfgoed Hollandse Waterlinies en Beemster en voldoende groen in en om het stedelijk gebied. NOVEX MRA heeft geografisch de grootste overlap met deze bestuursovereenkomst, daarnaast zijn er inhoudelijk (woningbouw, duurzame energie, natuurherstel, voldoende groen) raakvlakken.

NOVEX Het Groene Hart: de ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving van het Groene Hart staat onder druk door de verstedelijkingsbehoefte en de daar aan gekoppelde mobiliteit, de noodzaak om bodemdaling tegen te gaan, de daarbij komende noodzaak om andere manieren van landbouw te gaan bedrijven en de behoefte tot opwekken van duurzame energie. Een gebied dus met stapeling van veel en diverse opgaven die een samenhangende aanpak vereisen. Ook voor deze opgaven geldt dat er geografisch en inhoudelijk (woningbouw, duurzame energie, voldoende groen) raakvlakken zijn.

NOVEX Zuidelijke Randstad: voor deze regio is in 2019 een verstedelijkingsakkoord gesloten. Afgesproken is 70.000 woningen en ruimte voor werk (80.000 arbeidsplaatsen) te realiseren langs de 'Oude Lijn' en 100.000 woningen op goed bereikbare plekken. Hiermee wordt de agglomeratiekracht van deze regio versterkt. Recent is bestuurlijk afgesproken om tot een actualisering en verbreding van het akkoord te komen (groen, energie).

Programma Luchtruimherziening: de herziening van het luchtruim is een nationale opgave waarin ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ministerie van Defensie, Luchtverkeersleiding Nederland, Maastricht Upper Area Control Center en de Koninklijke Luchtmacht werken aan een nieuwe inrichting voor het gebruik van het Nederlandse luchtruim. De Luchtruimherziening kent een eigenstandig traject waarin provincies, gemeenten en bewoners worden betrokken in de afwegingen en besluiten.

Het verbinden van de genoemde gebiedsinitiatieven is noodzakelijk gezien de schaarste aan fysieke ruimte, milieuruimte en op het elektriciteitsnetwerk. Ook zijn prioritering, synergie en versnelling mogelijk door deze verbinding.

***Samenwerking in het gebied***

De bestuursovereenkomst is een eerste stap om de verschillende overheden in de Schipholregio met elkaar te verbinden om samen te werken aan de opgave in het gebied met als doel verbetering van de leefomgeving. In aanvulling op de al reeds genoemde samenwerkingsprogramma's wordt in de concretiseringsfase breed gekeken naar de samenhang van de verschillende programma's in het gebied.

Naast een goede bestuurlijke samenwerking spreken de partijen af dat er bij de uitwerking van de Gebiedsagenda nadrukkelijk naar wordt gestreefd om samen met inwoners, bedrijven en andere belanghebbenden in het gebied te werken aan de opgaven in het gebied. Aan de hand van de methode van Strategisch Omgevingsmanagement (SOM) wordt de samenwerking van alle stakeholders in het gebied vormgegeven. Met de SOM-aanpak wordt een organisatie en een governance gecreëerd voor de gebiedsopgave die aansluit bij de complexiteit van de opgave, recht doet aan de onderscheidenlijke verantwoordelijkheden en voldoet aan een aantal basisregels die aansluiten bij wet- en regelgeving inzake de fysieke leefomgeving en de Wet open overheid. De SOM-aanpak wordt nader uitgewerkt in de concretiseringsfase.

*BIJLAGE 4 - DEFINITIES*

a. **Schipholregio**: geografische afbakening van de Bestuurlijke Regie Schiphol bestaande uit 4 provincies en 56 gemeenten
b. **Leefomgevingskwaliteit**: zowel de ruimtelijke kwaliteit als de milieukwaliteit van de fysieke leefomgeving (o.m. gebruikswaarde, belevingswaarde, gezondheid, luchtkwaliteit, geluidhinder, bodem- en waterkwaliteit).
c. **Samenwerking**:
    a. Een proces dat leidt tot een resultaat dat door alle partijen gedragen wordt. Hierbij is onvermijdelijk dat sommige besluiten door individuele partijen als winst worden ervaren en er ook besluiten zijn waarbij dit niet het geval is.
    b. Om daartoe te komen redeneren de partijen vanuit van belangen. Standpunten zijn volgend op belangen en geen opzichzelfstaande onderwerpen.
d. **Gebiedsagenda**: het gehele traject van de genoemde hoofdopgaven die raken aan de Schipholregio en de leefomgeving in samenhang bezien, concretiseren, operationaliseren tot mogelijke keuzes en middels gedragen besluitvorming van alle partijen uit te voeren. Met de gebiedsagenda wordt invulling gegeven aan de NOVEX Schiphol.
e. **LIB:** Luchthavenindelingbesluit Schiphol, een onderliggend besluit van de Wet Luchtvaart. Hierin staan gebieden rondom Schiphol waarbinnen restricties gelden voor ruimtelijke ontwikkelingen vanwege geluidbelasting en veiligheidsrisico's door het luchtverkeer. Dit gebied is ingedeeld in zones, per zone gelden andere beperkingen.
f. **Projectleider**: de partij die gericht sturing geeft op een specifieke hoofdopgave om zo de partijen samen te brengen en te sturen op integraliteit en de voortgang van de opgave.
g. **LVB**: luchthavenverkeerbesluit Schiphol is een onderliggend besluit van de Wet luchtvaart waarin zijn vastgelegd, de normen (grenswaarden) voor de geluidbelasting, de externe veiligheid en de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken (emissies), en de regels inzake het baan- en luchtruimgebruik, de baanbeschikbaarstelling en de uitstoot van stikstofoxiden en stoffen die geurhinder veroorzaken.
h. **NOVEX**: een aanpak waarbij, als aanscherping/aanvulling van de vroegere NOVI-gebieden (Nationale Omgevingsvisie), versnelling van de uitvoering door versterking van de ruimtelijke regie van het Rijk en vernieuwing van de samenwerking met provincies en in gebieden centraal staat.

**Oplegger bij Bestuursovereenkomst intenties samenwerking NOVEX Schipholregio**
voor BRS B 29 september 2022

---

**Inleiding**

Maandag 10 oktober ondertekenen de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de voorzitter van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), tevens namens de provincie Noord-Holland, als trekkers van de NOVEX-Schipholregio de Bestuursovereenkomst. De andere betrokken ministers hebben vooraf getekend. Met deze ondertekening zetten partijen een grote stap in de verbreding en verdieping van de interbestuurlijke samenwerking tussen het Rijk, provincies en gemeenten in de Schipholregio. De overeenkomst is een belangrijke piketpaal richting de verdere uitwerking van het plan van aanpak voor de NOVEX-Schiphol.

In deze memo gaan we kort in op de aanleiding en het doel van de samenwerking, aandachtspunten voor de verdere uitwerking en het vervolgproces.

---

**Aanleiding en doel van de samenwerkingsafspraken**

Schiphol ligt in een economisch, krachtige regio. De regio is gebaat bij internationale verbondenheid. Een verbondenheid waar Schiphol een belangrijke bijdrage aan levert. Tegelijkertijd heeft de aanwezigheid van de luchthaven ook een impact de kwaliteit van de leefomgeving van omwonenden en brengt de luchthaven beperkingen met zich mee voor ruimtelijke ontwikkelingen.

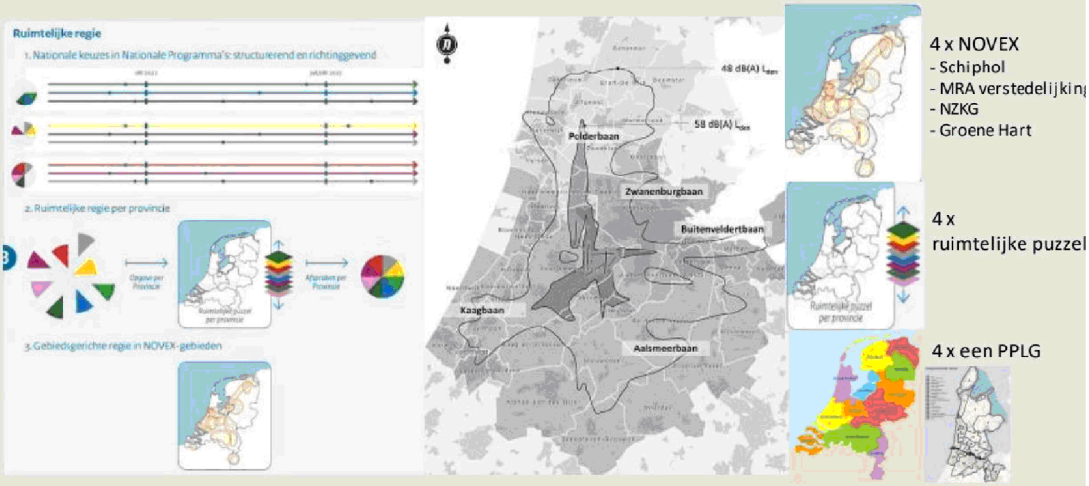
Eind 2021 maakten het Rijk, provincies en gemeenten werkafspraken over de gewenste interbestuurlijke samenwerking. Aanleiding was het advies van Van Geel. Partijen samen zijn gebaat bij het gezamenlijk afstemmen en afwegen van keuzes in maatschappelijke opgaven, ieder vanuit de eigen verantwoordelijkheid en bevoegdheden, maar ook vanuit een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor leefbaarheid en veiligheid.

In de Bestuursovereenkomst die nu voor ligt staat de balans centraal tussen een gezonde leefomgeving en duurzame connectiviteit. Daarnaast staat de verbinding met de diverse opgaven in de Schipholregio beschreven. Daarmee bouwt de overeenkomst voort op de eerder gemaakte werkafspraken en geldt deze als opmaat naar de NOVEX Schiphol. De Bestuursovereenkomst en de uitwerking ervan binnen de NOVEX Schiphol vraagt een integrale gebiedsgerichte aanpak op diverse beleidsvelden en tussen verschillende programma's. Dat heeft ertoe geleid dat ook de ministeries van VRO, EZK en LNV zich bij deze afspraken aansluiten.

Ruimtelijke regie Schipholregio

In de Schipholregio komen alle sporen samen uit de Kamerbrief over nationale regie in de ruimtelijke ordening van Minister De Jonge (17 mei 2022). Al die opgaven krijgen een plek via programma's in de verschillende NOVEX-programma's, de ruimtelijke puzzels die de provincies moeten leggen en de provinciale programma's landelijk gebied.

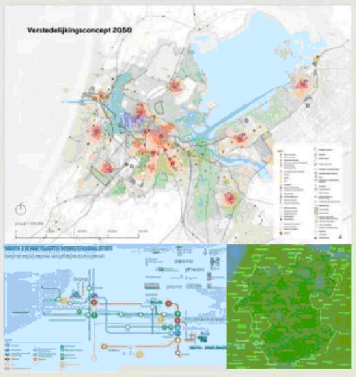
## Ruimtelijke regie in de Schipholregio




Vanuit de BRS is bestuurlijk de opdracht meegegeven om meer samenhang aan te brengen tussen de opgaven en daarbij – waar mogelijk - gebruik te maken van bestaande structuren en lopende programma's. Inhoudelijk gaat het om de samenhang tussen de landzijdige en luchtzijdige opgaven en maatschappelijke belangen. De BRS zet hierbij in op een pragmatische insteek, borgen dat er afstemming is tussen:

- de programmamanagers van de vier NOVEX-gebieden
- de afdelingshoofden RO van de vier provincies (verantwoordelijk voor de ruimtelijke puzzels)
- de programmamanagers voor de provinciale programma's landelijk gebied

## Schipholregio




**Omgevingswet**

combineert 26 bestaande wetten voor ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur en water (Omgevingsrecht

**In het gebied komen land en lucht samen**

Vestigingsvoorwaarde
- Multimodale hub
- Internationaal knooppunt
- Terugdringen korte vluchten naar treinverkeer
- Internationale treinen en ruimte op het spoor
- NZ-lijn voor betere bereikbaarheid met centrum
- HOV inzetten op ZWASH en ruimte op het spoor maken
- Logistiek
- Congresfunctie
- SADC
- Werkgelegenheid
- Duurzame luchthaven in 2030
- Duurzame luchtvaart

Maar ook leefomgevingskwaliteit:
- Impact op klimaat, natuur/milieu, gezondheid
- Minder hinder (geluid; luchtkwaliteit)
- Stikstof
- Krimpende milieucontouren (alle luchtvaart emissies)
- Ruimtelijke beperkingen (EV, geluid, hoogte)
- Maatwerk
- Vitaliteit belast en beperkt gebied
- Verrommeld glasgebied
- Reservering Kaagbaan laten vallen

Land / Onder grond ⟷ Lucht

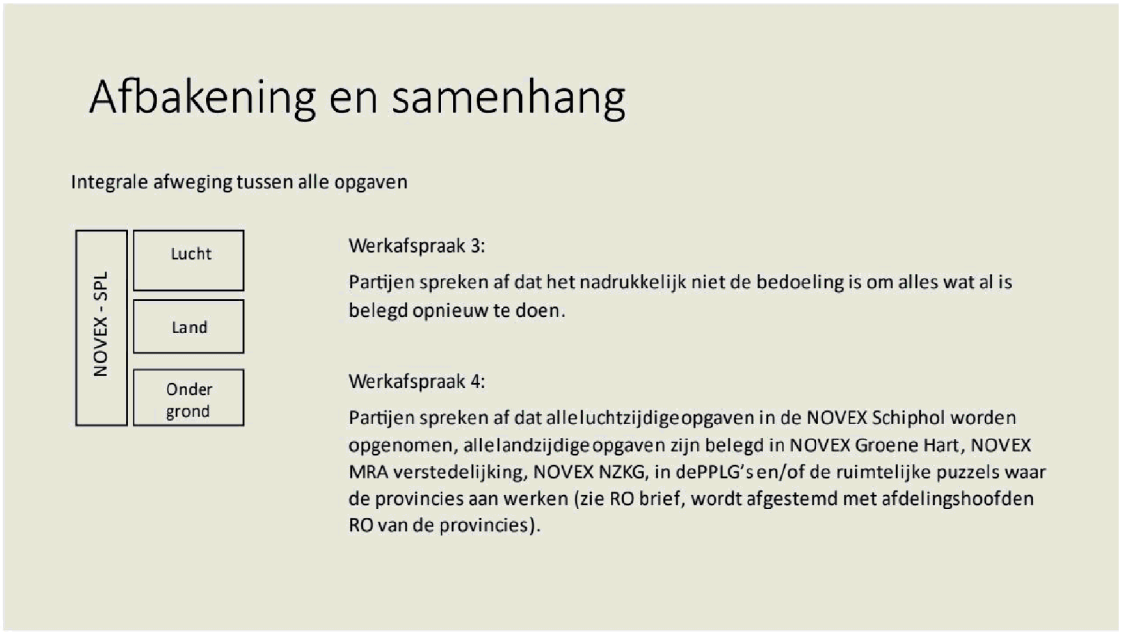



**Wet luchtvaart**
Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB)
Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB)

Luchtruimherziening (LRH)
Meer ruimte in het luchtruim en minder hinder op de grond.

**Samenhang luchtzijdige en landzijdige opgaven**
Via haar zienswijzen heeft de BRS afgelopen jaren aandacht gevraagd voor het ontbreken van de samenhang tussen luchtzijdige en landzijdige opgaven. Ook juridisch zijn beide uit elkaar getrokken. De NOVEX Schipholregio moet deze verbinding herstellen, opgaven in samenhang plaatsen, elkaar waar mogelijk versterken en de schuurpunten inzichtelijk maken. Dit maakt het mogelijk om een integrale afweging te maken en beweging te creëren in de uitvoering.

Zoals in de bestuursovereenkomst is aangegeven hanteren we bij de uitwerking twee heldere principes voor de afbakening en samenhang.




<u>Aandachtspunten voor uitwerking</u>
De BRS pleit al meerdere jaren consistent voor meer samenhang en de noodzaak tot integrale afweging van maatschappelijke belangen. Schaarste noopt tot keuzes, niet alles past. Dat doet de BRS via twee strategische thema's waarop de BRS de samenwerking met het Rijk wil versterken:

- Duurzame internationale connectiviteit
  (bijdrage luchthaven en luchtvaart aan welvaart &welzijn)
- Leefomgevingskwaliteit
  (impact van luchtvaart en de luchthaven op de leefomgeving)

Met de ondertekening van deze bestuursovereenkomst zet de BRS een belangrijke stap om de aandacht voor de balans tussen een gezonde leefomgeving en duurzame connectiviteit te borgen binnen de interbestuurlijke samenwerking. De nadere uitwerking van de Bestuursovereenkomst binnen de NOVEX Schipholregio vraagt echter nog wel aanscherping. Ten aanzien van de leefomgevingskwaliteit vraagt de BRS aandacht voor de onderliggende systematiek. De BRS wil af van 'quick fixes' en wil toewerken naar een robuuste discussie over de basisleefkwaliteit en de rol van luchtvaart daarbinnen. Borging van een helder instrumentarium voor zowel luchtvaart en de ruimtelijke ordening. Eenduidig en uitvoerbaar. Instrumenten die daadwerkelijk bijdragen aan de bescherming en verbetering van de kwaliteit van de gezonde leefomgeving van inwoners in de

Schipholregio. Dat er via laaghangend fruit eerste stappen worden gezet onderschrijft de BRS. Maar voorkomen moet worden dat de fundamentele opgave en het lange termijn doel uit beeld raakt.

Naast oog voor een gezonde leefomgeving, wil de BRS ook oog voor de toekomst van luchtvaart en de luchthaven binnen een geïntegreerd mobiliteitssysteem. Het maatschappelijk belang van de luchtvaart en luchthaven zijn niet scherp in beeld. Hoe ziet de mobiliteit van de toekomst er uit? Multimodaal, duurzaam? Welke rol speelt luchtvaart daar in? Welke infrastructuur is daarvoor nodig? Wat voor luchthaven hoort daar bij? Dit bredere maatschappelijke belang (welvaart & welzijn) lijkt te worden ondergesneeuwd, maar is wel bepalend voor de (milieu)ruimte die Schiphol in de toekomst nodig heeft. In de uitwerking van de bestuursovereenkomst zal de BRS hier aandacht voor vragen.

Conclusie

Met het ondertekenen van deze bestuursovereenkomst zet de BRS een mooie stap om haar twee strategische thema's in de uitvoering te borgen. Bestuurlijk is afgesproken dat we de tekst van het akkoord niet bediscussiëren maar accenten en aandachtspunten benoemen die de kwartiermakers meenemen bij de uitwerking van de NOVEX Schipholregio. Het voorstel is dan ook om de voorzitter dit akkoord namens de BRS te laten tekenen.

Excellentie,

De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft met belangstelling kennisgenomen van het ontwerp-Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB) 2026 en maakt gebruik van de mogelijkheid om hierop een zienswijze in te dienen.

Allereerst willen wij u bedanken voor de gesprekken die hierover zijn gevoerd tijdens het traject van informele consultatie en voor de dialoog die momenteel wordt voortgezet met uw ministerie en de NOVEX-Schipholregio. De BRS waardeert deze open uitwisseling, die bijdraagt aan wederzijds begrip over de belangen en zorgen rond Schiphol.

De BRS spreekt ook waardering uit voor het feit dat na jaren van onzekerheid wordt gewerkt aan een juridisch verankerd besluit voor Schiphol, waarmee een einde komt aan het anticiperend handhaven en getracht wordt de rechtsbescherming voor omwonenden te herstellen.

Schiphol zorgt voor een goede internationale bereikbaarheid. Veel bedrijven, inwoners en reizigers maken gebruik van de voorzieningen op de luchthaven en hechten waarde aan de mogelijkheden op het gebied van werk, transport en reizen. De sterke economie in de regio rond Schiphol is mede aan deze internationale functie te danken, zoals recentelijk ook onderschreven in het rapport Wennink. Tegelijk heeft de luchthaven een grote impact op de leefomgeving. De BRS acht het daarom noodzakelijk dat Schiphol in balans en op een duurzame wijze in haar context functioneert. Vanuit dat uitgangspunt constateert de BRS dat het voorliggende besluit op wezenlijke punten onvoldoende zekerheid biedt dat de beoogde verbetering van de leefomgeving daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Juist omdat het LVB richtinggevend is voor de komende jaren, twijfelt de BRS of het voorstel in zijn huidige vorm maatschappelijk uitlegbaar en bestuurlijk robuust is. Met onze zienswijze willen we bijdragen aan versterking van dit LVB.

**1. Samenhang van het stelsel en ruimtelijke doorwerking in de regio**

De BRS maakt zich zorgen over de samenhang en bestuurlijke robuustheid van het voorgestelde stelsel. Het LVB en het Luchthavenindelingbesluit (LIB) vormden historisch één samenhangend juridisch kader voor zowel de luchthavenoperatie als de ruimtelijke bescherming van de omgeving. Het wijzigen van het LVB zonder gelijktijdige aanpassing van het LIB kan leiden tot inconsistentie in contouren en tot onduidelijkheid voor gemeenten, initiatiefnemers en omwonenden. Een samenhangende ontwikkeling van beide besluiten is daarom essentieel voor een navolgbaar en uitlegbaar stelsel.

Deze spanning wordt zichtbaar in onder meer de publicatie van geluidcontouren in de Centrale Voorziening Geluidgegevens, die lijken te zijn gebaseerd op andere uitgangspunten dan het voorliggende LVB. Dit heeft gevolgen voor ruimtelijke plannen, gebiedsontwikkeling en woningbouw en kan het vertrouwen in de voorspelbaarheid van overheidsbesluitvorming onder druk zetten. Vooral omdat dit LVB de basis gaat vormen voor het nieuwe LIB, en het nieuw geluidnormenstelsel

Daarnaast is in het ontwerp-LVB en de milieueffectrapportage de ruimtelijke doorwerking van beleidskeuzes onderbelicht. Hoewel ruimtelijke beperkingen formeel in het LIB worden vastgelegd, vormt het LVB hiervoor het inhoudelijke kader. Wijzigingen in geluidbelasting, veiligheidscontouren en rekenmethoden werken indirect door in beperkingengebieden en ruimtelijke afwegingen. Daarbij komt dat meerdere trajecten – waaronder de actualisatie van het LIB, mogelijke aanpassing van cumulatiemethoden en de ontwikkeling van een nieuwe

blootstelling-responsrelatie – gelijktijdig lopen zonder dat de gezamenlijke ruimtelijke effecten integraal worden beschouwd. De BRS verzoekt daarom om de ruimtelijke consequenties van het LVB explicieter en in samenhang te beoordelen. Vooral gezien de ambities van het kabinet ten aanzien van de woningbouwopgaven.

**2. Gezondheid, leefomgeving en krimpende milieucontouren als leidend uitgangspunt**

De BRS benadrukt dat gezondheid en leefomgeving een centrale plaats moeten krijgen in de beoordeling van het luchthavengebruik. Uit jurisprudentie volgt dat een fair balance vereist is waarbij de belangen van omwonenden gelijkwaardig onderdeel zijn van het besluitvormingskader.

De impact van Schiphol reikt verder dan geluid en omvat onder meer (ultra)fijnstof, stikstof, geur, $CO_2$-uitstoot en externe veiligheid. De BRS is nadrukkelijk voorstander van het realiseren van krimpende milieucontouren, waarbij de totale belasting door alle emissies — inclusief geluid — aantoonbaar afneemt. Het ontwerp-LVB toetst deze aspecten vooral technisch en juridisch en vertaalt deze nog onvoldoende naar richtinggevende beleidskeuzes, waardoor de ontwikkeling naar krimpende milieucontouren onvoldoende wordt geborgd. De BRS pleit daarom voor een integrale benadering waarin gezondheid, luchtkwaliteit en leefomgeving expliciet sturend worden gemaakt. Daarbij is actualisatie van rekenmethoden en indicatoren noodzakelijk; zonder een actuele blootstelling-responsrelatie en actuele gegevens over woningen en bevolking bestaat het risico dat hinder en gezondheidseffecten structureel worden onderschat.

**3. Normering, geluid en groeiverdiensystematiek in balans met leefomgeving**

De BRS ziet dat het ontwerp-LVB verschillende instrumenten introduceert om geluid te beperken, maar constateert dat de samenhang tussen deze instrumenten onvoldoende duidelijk is. Uitsluitend een per saldo benadering van geluid doet onvoldoende recht aan de ervaren hinder, die ook wordt bepaald door frequentie, piekbelasting en tijdstip van overvliegen.

De nieuwe grenswaarden worden op sommige locaties ruimer vastgesteld; locaties waar de groei de afgelopen jaren onevenredig is neergeslagen met overschrijding van handhavingspunten tot gevolg. Met dit LVB wordt op deze locaties een hogere geluidsbelasting gelegaliseerd. De BRS maakt zich daarover ernstige zorgen. De vraag ontstaat of de handhavingspunten met grenswaarden primair een beschermingsnorm vormen of vooral ten doel hebben om operationele ruimte voor de luchthaven te accommoderen. De BRS pleit juist voor een systematiek die omwonenden beschermt tegen geluidshinder waarbij grenswaarden en totaal volume geluid meebewegen met gerealiseerde verstilling en bijdragen aan het verkleinen van milieucontouren, waarbij ook woningbouwontwikkeling gebaat is.

Ten aanzien van de groeiverdiensystematiek benadrukt de BRS dat eerst aantoonbare verbetering voor omwonenden moet zijn gerealiseerd voordat groei kan worden overwogen.

Zonder duidelijke toetsingscriteria, transparante monitoring en juridisch afdwingbare afspraken over vlootvernieuwing bestaat het risico dat geluidswinst leidt tot uitbreiding van capaciteit zonder dat de ervaren hinder afneemt. In dat licht acht de BRS het logisch om een eventueel groeipad te koppelen aan de ontwikkeling van het nieuwe geluidsstelsel, waarin gestuurd wordt op (milieu)normen.

De BRS acht het daarom noodzakelijk vast te houden aan een maximum van 478.000 vliegtuigbewegingen - en niet de 500.000 zoals opgenomen in dit LVB - zolang geen structurele vermindering van hinder en aantoonbare krimp van milieucontouren is gerealiseerd.

**4. Voorkoming van slaapverstoring, nachtelijke hinder en bescherming van rustperioden**

Nachtelijk en avond- vliegverkeer heeft een disproportionele impact op gezondheid en slaapverstoring. Uit analyses van GGD-GHOR blijkt dat de WHO-richtlijn voor slaapverstoring in delen van de regio wordt overschreden. Hoewel het ontwerp-LVB inzet op reductie van nachtelijke hinder, onder andere via een maximum van 27.000 vliegbewegingen en maatregelen gericht op verstilling — zoals benoemd in het coalitieakkoord — ontbreekt voldoende zekerheid dat dit daadwerkelijk leidt tot meer rust voor omwonenden.

Afspraken over vlootvernieuwing en het versneld weren van lawaaiige toestellen zijn nog onvoldoende juridisch geborgd en voor een deel van de voorgestelde alternatieve maatregelen ontbreken bindende kaders. Hierdoor bestaat het risico dat de verwachte reductie van nachtelijke hinder niet aantoonbaar wordt gerealiseerd. Maatregelen moeten daarom bijdragen aan daadwerkelijke vermindering van slaapverstoring, aan krimpende milieucontouren en mogen niet leiden tot verschuiving van hinder naar de randen van de nacht, de avondperiode of naar secundaire banen.

**5. Handhaving en uitvoerbaarheid als randvoorwaarde voor rechtsbescherming**

Effectieve rechtsbescherming vereist een uitvoerbaar en handhaafbaar stelsel. Uit uitvoerings- en handhaafbaarheidstoetsen blijkt dat onderdelen van het ontwerp-LVB nog onvoldoende concreet zijn uitgewerkt, waardoor toezicht en handhaving worden bemoeilijkt.

De BRS vraagt daarom om duidelijke methoden voor monitoring en evaluatie, transparante informatievoorziening aan omwonenden en een systeem waarin overschrijdingen daadwerkelijk leiden tot corrigerende maatregelen. Zonder deze basisvoorwaarden dreigt een situatie waarin bescherming vooral op papier bestaat en onvoldoende rechtsbescherming biedt.

**6. Innovatie en verduurzaming als randvoorwaarde voor toekomstbestendig luchthavengebruik**

De BRS acht het van belang dat innovatie en verduurzaming expliciet onderdeel vormen van het stelsel rond Schiphol. Rijksprogramma's en sectorinitiatieven gericht op stillere, schonere en efficiëntere luchtvaart kunnen een wezenlijke bijdrage leveren aan vermindering van hinder, emissies en milieucontouren.

In het voorliggende ontwerp-LVB worden de resultaten en ontwikkeltrajecten uit deze programma's echter nog onvoldoende verbonden aan de werking van het stelsel. Hierdoor ontbreekt de borging dat technologische en operationele innovaties daadwerkelijk worden vertaald in aantoonbare verbetering van de leefomgeving.

De BRS verzoekt daarom om innovatie en verduurzaming explicieter te koppelen aan de uitvoering en verdere ontwikkeling van het LVB, zodat gerealiseerde vooruitgang structureel bijdraagt aan hinderreductie, emissievermindering en een toekomstbestendig evenwicht tussen luchthaven en omgeving.

**Tot slot**

De BRS wil met deze zienswijze bijdragen aan een LVB dat niet alleen een einde maakt aan het juridische vacuüm, maar ook daadwerkelijk leidt tot verbetering van de leefomgeving, een betere balans tussen wonen en vliegen en herstel van vertrouwen bij omwonenden.

In de bijgevoegde Annex zijn de gedetailleerde observaties van de BRS op het ontwerp-LVB en de milieueffectrapportage opgenomen.

Hoogachtend,

namens alle leden van de Bestuurlijke Regie Schiphol,

Esther Rommel

Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

**Annex – Nadere uitwerking zienswijze ontwerp-LVB Schiphol**

**Deze bijlage is onlosmakelijk onderdeel van de zienswijze.**

Deze BRS-zienswijze gaat in op onderstaande hoofdonderwerpen, overeenkomstig de structuur van de hoofdbrief:

1. **Samenhang van het stelsel en ruimtelijke doorwerking in de regio**
2. **Gezondheid en leefomgeving als uitgangspunt**
3. **Normering, geluid en groeiverdiensystematiek**
4. **Voorkoming van slaapverstoring en nachtelijke hinder en bescherming van rustperioden**
5. **Handhaving en uitvoerbaarheid**
6. **Innovatie en verduurzaming als randvoorwaarde voor toekomstbestendig luchthavengebruik**
7. **Overig: baanonderhoud, vlieghoogten en RMI.**

De uitwerking betreft geen uitputtende lijst. Dit is niet mogelijk gezien de complexiteit, de hoeveelheid informatie en het korte tijdsbestek. Daarnaast worden perspectieven geschetst in het coalitieakkoord "Aan de slag, Bouwen aan een beter Nederland"; deze zienswijze richt zich primair op hetgeen nu voorligt in het ontwerp-LVB 2026.

**1. Samenhang van het stelsel en ruimtelijke doorwerking in de regio**

**1.1 LVB en LIB**

Het LVB en LIB zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en vormen samen het juridisch kader voor de regulering van Schiphol: het LVB regelt de operatie op de luchthaven en het LIB de ruimtelijke inkadering in de omgeving. Beide besluiten zijn gebaseerd op artikel 8.15 respectievelijk artikel 8.16 van de Wet luchtvaart en zijn bij de totstandkoming van het eerste LVB (2003) gelijktijdig vastgesteld en in procedure gebracht. Ook bij eerdere wijzigingen zijn LVB en LIB steeds gelijktijdig aangepast. Het doorbreken van deze praktijk zonder deugdelijke motivering acht de BRS onbegrijpelijk en inconsistent.

De BRS stelt dat de LIB-contouren niet aansluiten bij de operatie zoals deze onder anticiperend handhaven wordt gevoerd. MER-effectstudies tonen effecten op geluid, externe veiligheid en ruimtelijke ordening, waardoor het LIB momenteel de verkeerde gebieden beschermt en beperkt.

Daarnaast constateert de BRS een strijdigheid met de Omgevingswet op het gebied van externe veiligheid en geluid; gemeenten moeten met verschillende systemen en kaders werken.

Beleidskeuzes in het LVB hebben directe werking voor het LIB. Een zorgvuldige afweging van alle belangen bij het LVB vereist daarom ook een beschouwing van de ruimtelijke gevolgen en de woningbouwopgave.

De voorgestelde wijziging van het LVB zonder aanpassing van het LIB en duidelijkheid over cumulatiemethoden ondermijnt volgens de BRS de rechtsbescherming van omwonenden. Voor initiatiefnemers en gemeenten ontbreekt een helder toetsingskader; voor eigenaren is er geen

duidelijkheid over beperkingen op eigen grond en voor omwonenden geen transparante ruimtelijke bescherming.

Toegenomen geluidbelasting en veiligheidsrisico's kunnen ertoe leiden dat beperkingengebieden groter worden, wat negatieve gevolgen kan hebben voor woningbouwmogelijkheden. Gezien de woningbouwopgave acht de BRS nieuwe beperkingen onwenselijk. Daarvoor is het nodig dat de milieucontouren aanzienlijk krimpen.

De BRS roept daarom op om de actualisatie van de LIB-contouren voort te zetten en gelijktijdig of zo snel na het LVB ook het LIB aan te passen.

### 1.2 Geluidcontouren Schiphol in CVGG

Op 9 december 2025 zijn geluidcontouren gepubliceerd in de Centrale Voorziening Geluidgegevens (CVGG). De contouren hebben directe gevolgen voor lopende en toekomstige woningbouwplannen.

Het LVB heeft gevolgen voor ruimtelijke ordening via verplichte cumulatie. Binnen de 48 Lden-contour moet luchtvaartgeluid worden betrokken bij gecumuleerd geluid van meerdere bronnen. Hoewel cumulatie in het MER is berekend, zijn hieraan geen beleidsconclusies verbonden. Nieuwe rekenmethoden en een nieuwe blootstelling-responsrelatie en onduidelijkheid over invulling van cumulatie kunnen extra onzekerheid veroorzaken voor gebiedsontwikkeling.

De BRS voorziet dat beleidskeuzes rond beperkingengebieden, cumulatiemethoden en BR-relatie afzonderlijk worden ontwikkeld zonder integrale beschouwing van ruimtelijke effecten en verzoekt deze effecten alsnog integraal te beschouwen waarbij de BRS geen voorstander is om de BR-relatie te gebruiken in het berekenen van de bijdrage van vliegtuiggeluid aan de gecumuleerde geluidsbelasting.

### 1.3 Milieueffectrapportage (mer)

In het mer worden de effecten van de voorgenomen wijziging van het LVB voornamelijk afgezet tegen de situatie van anticiperend handhaven (Ref-ahh) terwijl dit een situatie betreft waarin sinds 2015 niet is gehandhaafd. De keuze is gemaakt om de referentie Ref-lvb = vigerend lvb als niet representatief en realistisch te beschouwen omdat - als de huidige vergunde vliegbewegingen (478.000) incl. de BA-maatregelen moet worden afgewikkeld binnen de vigerende grenswaarden - dat een uitkomst oplevert van ca. 335.000 jaarlijkse vliegbewegingen. In het mer (hoofdrapport blz. 18 par 3.3.1) wordt dit toegelicht.

De vergelijking had volgens de BRS primair moeten plaatsvinden met het vigerend LVB (Ref-lvb). Het argument dat deze situatie irreëel zou zijn, vinden wij niet acceptabel. Het feit dat jarenlang niet is gehandhaafd, maakt de wettelijke situatie niet irrelevant. Een vergelijking van de nieuwe regeling (juridisch vastleggen van de bestaande situatie) met de referentie-situatie (eveneens de bestaande situatie) is dan immers een betekenisloze exercitie.

Het huidige MER wekt daarmee ten onrechte de indruk dat het nieuwe LVB louter verbeteringen oplevert, terwijl de vergelijking met de wettelijke uitgangssituatie een genuanceerder en op punten negatiever beeld laat zien met groter wordende geluidcontouren. Dit is met name zichtbaar bij ten aan zien van luchtkwaliteit en de geluidbelasting in bepaalde handhavingspunten. Daarnaast laten de verschillende MER-documenten contourkaarten zien die niet altijd één-op-één herleidbaar zijn tot dezelfde uitgangspunten en schaalniveaus. Dit

vraagt om zorgvuldigheid bij de interpretatie van kaartbeelden, met name waar contouren dicht bij elkaar liggen en kleine wijzigingen in uitgangspunten grote effecten kunnen hebben.

Dit doet geen recht aan de rechtsbescherming van omwonenden en de transparantie die van zorgvuldig besluitvormingsproces mag worden verwacht.

vanaf hier uit mer beoordeling ODIJmond

5.1.2e 5.1.2e

02/23/2026 17:50

**Geluid**

De conclusies over geluid zijn gebaseerd op jaargemiddelde waarden en een afgebakende set aannames. Aspecten die voor de ervaren hinder relevant zijn, zoals piekgeluiden, laagfrequent geluid en toekomstige woningbouwontwikkelingen, zijn slechts beperkt of niet in beeld gebracht. Dit betekent dat de uitkomsten van de MER een goed beeld geven op hoofdlijnen, maar niet alle aspecten van geluidhinder volledig afdekken.

**Flora- en fauna-activiteit**

Er bestaat een verschil in detaillering tussen de natuurtoets en het hoofdrapport. Waar de natuurtoets wijst op de noodzaak van nader onderzoek naar effecten op beschermde soorten, wordt in het hoofdrapport geconcludeerd dat deze effecten beperkt zijn, zonder expliciete toelichting op de onderliggende onderbouwing. Hierdoor is niet transparant of en hoe de in de natuurtoets genoemde onzekerheden zijn weggenomen in de eindconclusie.

**Natura 2000-acitivteit**

De conclusie dat in de doorgerekende basissituatie geen significant negatieve effecten worden verwacht, is gebaseerd op aannames over mitigerende maatregelen waarvan de additionaliteit op dit moment nog niet kan worden onderbouwd. Zolang het additionaliteitsvereiste niet nader is uitgewerkt, blijft daarmee onzeker hoe deze conclusie zich verhoudt tot de uiteindelijke vergunningverlening.

Deze onzekerheid is in de MER onderkend en hangt samen met landelijke ontwikkelingen rond de invulling van het additionaliteitsvereiste. Op dit moment is nog niet duidelijk op welke wijze hiermee in het vervolgtraject zal worden omgegaan. Dit vraagt om nadere uitwerking en opvolging in het verdere proces.

**Omgevingsveiligheid**

De mer laat zien dat de PR-contouren in beperkte mate toenemen als gevolg van verschillen in verkeersvolume en verkeerssamenstelling. Dit leidt lokaal tot een toename van het aantal woningen binnen de $PR10^{-7}$/jaar- en $PR10^{-8}$/jaar-contouren, terwijl geen woningen binnen de $PR10^{-6}$/jaar-contour komen te liggen.

Bij de interpretatie van de resultaten is van belang dat beoordeling op individueel objectniveau niet altijd mogelijk is vanwege het detailniveau van de kaartbeelden en dat onzekerheid bestaat over het objectbestand zolang de KGL-lijsten nog niet in alle gemeenten zijn vastgesteld.

**Luchtkwaliteit**

De beoordeling van luchtkwaliteit in de MER is gebaseerd op de geldende normen en op

toetspunten met een huidige woon- of verblijfsfunctie. Daarbij wordt een overschrijding van toekomstige PM2,5-normen op een locatie zonder verblijfsfunctie als niet relevant voor toetsing beschouwd. Dit betekent dat de conclusies voornamelijk gericht zijn op de huidige situatie, en minder op de mogelijke effecten in het licht van toekomstige normstelling en ruimtelijke ontwikkelingen.

Daarnaast zijn de uitkomsten voor luchtkwaliteit mede afhankelijk van keuzes in methodiek en uitgangspunten, waaronder de gehanteerde uitgangspunten voor APU-gebruik (auxillary power unit) en de veronderstelde mate van elektrificatie van opstelplaatsen. Voor geur geldt dat de gepresenteerde resultaten indicatief zijn en geen formele beoordeling vormen.

**Ruimtelijke ordening en Milieuzonering**
De ruimtelijke paragraaf in de MER heeft een kaderstellend en beschrijvend karakter en is gebaseerd op de huidige functies en geldende regels. Dit betekent dat de MER beperkt inzicht biedt in de gevolgen van het luchthavengebruik in relatie tot toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. De verantwoordelijkheid voor het maken van keuzes over functietoedeling, woningbouw en de aanvaardbaarheid van cumulatieve milieubelasting ligt daarmee nadrukkelijk bij gemeenten.

**Toekomstige woningbouw**
Bij de effectbepaling voor woningen en bewoners is uitgegaan van de huidige situatie en een beperkte woningbouwprognose, bestaande uit projecten waarvoor de bouw is gestart of reeds een vergunning is verleend. Beleidsmatige woningbouwambities van rijk, provincie en gemeenten, zoals vastgelegd in de Woondeal MRA (circa 170.000 woningen in de periode 2022–2030), zijn hierin niet volledig verwerkt. Een (groot) deel van deze woningbouwopgave ligt binnen het beïnvloedingsgebied van Schiphol. Hierdoor bestaat het risico dat het aantal woningen met bepaalde geluidbelastingen en daarmee het aantal (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden richting 2030 wordt onderschat.

**2. Gezondheid en leefomgeving als uitgangspunt**

In de rechterlijke uitspraak van 20 maart 2024 (RBV vs de Staat) stelt de rechtbank dat een fair balance vereist is waarbij gezondheid en leefomgeving evenwaardig worden meegenomen in de beoordelingskaders. Gezondheidseffecten en hinder mogen niet slechts als nevenbelang worden beschouwd, maar moeten centrale beoordelingscriteria vormen bij besluiten zoals het LVB.

De hiervoor gehanteerde MGR voegt geluidsbronnen samen en toon geen inzicht in welke gezondheidsschade aan vliegtuiggeluid als bron is toe te rekenen hetgeen wel noodzakelijk is voor deze afweging. De MGR lijkt een goede indicator om te laten zien of een gebied qua milieufactoren (geluid, luchtkwaliteit) al hoog of laag belast is. Maar het biedt geen compleet model van alle milieufactoren die rondom Schiphol voor gezondheidseffecten zorgen. Voor gezondheid is een toevoeging over hindercijfers en bij voorkeur ook ultrafijnstof nodig. Daarom vraagt de BRS een expliciete onderbouwing waarom de MGR desondanks toch kan voldoen aan de eisen die de rechtbank op 20 maart 2024 aan de fair-balance-afweging heeft gesteld, evenzo in lijn met het EVRM en de jurisprudentie van het EHRM.

De impact van Schiphol omvat naast geluid ook (ultra)fijnstof, stikstof, geur, $CO_2$ en externe veiligheid. De BRS roept op hinderreductie integraal te benaderen en de exclusiviteit van de

huidige systematiek van het per saldo aantal ernstig gehinderden te heroverwegen (zie paragraaf 3.1), mede omdat de gebruikte dosis-effectrelaties verouderd zijn (zie paragraaf 3.2).

De BRS pleit ervoor luchtkwaliteit en gezondheid nadrukkelijker en sturend te betrekken bij besluitvorming. Hoewel luchtkwaliteit formeel wordt getoetst aan wettelijke normen, blijft deze toetsing volgens de BRS vooral technisch-juridisch en onvoldoende richtinggevend voor beleidskeuzes.

De BRS maakt zich zorgen dat op sommige locaties een relevante toename van $NO_2$-concentraties kan optreden zonder beleidsmatige consequenties, waardoor volksgezondheid ondergeschikt kan blijven aan de luchthavenoperatie.

De BRS pleit voor eenduidige en meetbare normen voor alle emissies met gevolgen voor gezondheid, milieu en klimaat en acht het noodzakelijk alle emissies volwaardig mee te wegen in verduurzamingskeuzes en de luchtvaartsector op te nemen in het Schone Lucht Akkoord.

De BRS verzoekt het Rijk het LVB aan te scherpen zodat luchtkwaliteit en gezondheid niet alleen randvoorwaardelijk worden getoetst, maar daadwerkelijk richtinggevend zijn.

De BRS constateert dat emissienormen voor CO, NOx, VOS, $SO_2$ en PM10 ongewijzigd zijn gebleven ten opzichte van het LVB 2008 (zoals ook is vastgesteld in de Staat van de Luchtvaart 2023). Het systeem van relatieve grenswaarden gekoppeld aan absolute emissieplafonds blijft gehandhaafd. De BRS vraagt toelichting waarom deze normen niet zijn aangescherpt en verzoekt dit alsnog te doen.

De BRS pleit voor een centrale plek voor gezondheid bij nieuwe rekenmethoden, met een duidelijke rol voor de GGD.

In het coalitieakkoord is opgenomen dat de $CO_2$-uitstoot van burgerluchtvaart in 2030 lager moet zijn dan in 2024 op Schiphol. In het ontwerp-LVB ontbreekt echter een $CO_2$-norm of doelstelling. De BRS verzoekt om normstelling en monitoring van $CO_2$-emissie op te nemen.

**3. Normering, geluid en groeiverdiensystematiek**

**3.1 Geluidgrenswaarden en lokale effecten**

Het nieuwe LVB is bedoeld om, conform artikel 8.17 lid 7 Wet luchtvaart, een beter beschermingsniveau tegen geluid te bieden dan het vigerende LVB. Een per saldo benadering via jaargemiddelde geluid (ingevuld via het Totaal Volume Geluid (TVG) doet volgens de BRS onvoldoende recht aan ervaren hinder.

Het LVB legt normen vast via Totaal Volume Geluid (TVG), grenswaarden per handhavingspunt, preferent vliegen en een maximumaantal vliegbewegingen. De BRS herkent dat elke factor een eigen onlosmakelijke rol in de totale normering heeft. De BRS vraagt toevoeging van ervaren hinder als expliciete factor.

Hoewel de vloot stiller wordt, zijn frequentie en onvoorspelbaarheid toegenomen. Een belangrijke constatering is dat (volgend uit de Aldersparadox), stillere vliegtuigen juist leiden tot méér geluidshinder en overlast - omdat er meer mee gevlogen wordt binnen de beschikbare geluidsruimte. Ook is bekend dat een aantal (grote) vliegtuigen de meest geluid-preferente route niet kunnen nemen en de verwachting is dat dat bij de door Schiphol gewenste inzet van nog grotere vliegtuigen toeneemt. Voldoen aan gelijkwaardigheidscriteria leidt volgens de BRS niet automatisch tot minder hinder.

Grenswaarden zijn gebaseerd op hoogste waarden uit gevoeligheidsanalyses. Studie van To70 (rapport 25.171.04, december 2025) laat zien dat sommige grenswaarden hoger worden dan in het vigerende LVB (nieuwe grenswaarde geprojecteerd op vigerende handhavingspunten): deze stijging is bijvoorbeeld ruim 4 dB op handhavingspunt 20 en 1,63 dB op punt 25. Deze laatste is 45,5% meer geluid dan in het LVB 2008 en dus nog een forse verhoging ten opzichte van de overschrijdingen van de afgelopen jaren. In het kader van de omgevingswet is een grenswaarde voor geluid gedefinieerd als het maximaal toelaatbare geluidsniveau om de gezondheid door geluidsoverlast te beperken. De BRS vraagt zicht af of de grenswaarden zoals in het LVB worden beschreven nog voldoen aan de definitie en betekenis van beschermingsnormen uit de omgevingswet, of dat ze meer worden afgeleid uit de operationele ruimte voor de operatie voor Schiphol? De BRS vraagt een verklaring waarom de norm is gebaseerd is op één jaar (2024) waarin bovendien een forse overschrijding is opgereden en het effect dat dit heeft op de hoogte van de vastgestelde grenswaarden. Ook wordt een breed scala aan variaties als "normaal gebruik" aangeduid. De BRS vraagt om verduidelijking van het onderscheid tussen "normaal gebruik" en afwijkingen.

Het TVG wordt als vaste waarde gehanteerd zonder automatische verlaging bij verstilling. De BRS pleit voor een dalende TVG-systematiek, dalende grenswaarden en toevoeging van LaMax voor piekgeluiden.

Volgens de Nota van Toelichting is een evaluatiebepaling opgenomen voor actualisatie van locaties van handhavingspunten en grenswaarden om zo te anticiperen op toekomstige woningbouw. De BRS vraagt om verduidelijking hoe dit in praktijk uitwerkt.

**Herstel rechtspositie omwonenden**

Het ontwerp-LVB moet rechtsbescherming herstellen, maar de BRS ziet een verschil en knelpunt tussen juridische en feitelijke bescherming. Een effectanalyse toegespitst op de effecten voor de 4 provincies en 53 gemeenten ontbreekt. Zonder expliciete belangenafweging is toetsing aan artikel 8.17 lid 7 Wet luchtvaart onvoldoende inzichtelijk. Daarom verzoekt de BRS deze effecten inzichtelijk te maken.

Het rechtszekerheidsbeginsel vereist begrijpelijke normen en handhaving. De BRS ziet daarom graag beantwoord hoe het ontwerpbesluit aan het rechtszekerheidsbeginsel voldoet en hoe handhavingsstappen inzichtelijk worden voor omwonenden.

Volgens studie van To70 (rapport 25.171.04, december 2025) worden op sommige punten grenswaarden verhoogd, wat meer geluidsbelasting en daarmee overlast kan toestaan. Daarnaast is onduidelijk hoe gebieden waar het niet stiller wordt (of de situatie verergert) worden gecompenseerd.

De BRS vraagt onderbouwing hoe grenswaarden relateren aan leefomgeving en gezondheid en hoe twee systemen (grenswaarden en preferent baangebruik) samen werken, mede gezien de Uitvoeringstoets van LVNL (zie paragraaf 5).

**3.2 Actualisatie blootstelling-responsrelatie**

De BRS onderschrijft actualisatie van gelijkwaardigheidscriteria, maar constateert dat de blootstelling-responsrelatie ontbreekt. RIVM-rapport 2022-0007 concludeert dat de BR-relatie uit 2002 geen adequate beschrijving meer is.

Er dient een juiste toetsing te zijn opgenomen of met deze wijziging van het LVB een minimaal gelijkwaardig beschermingsniveau wordt geboden als met het vigerend LVB. De BRS onderschrijft deze lijn (waarbij gekeken wordt naar actualisatie van criteria voor geluid en externe veiligheid, voor woningsituatie 2024 en voor lokale luchtverontreiniging voor nieuwe emissie kentallen) om de gelijkwaardigheid van het beschermingsniveau te actualiseren. Maar het is daarin natuurlijk van belang dat deze zoveel mogelijk recht doet aan de feitelijke situatie.

De BRS ziet graag beantwoord hoe groot de afwijking in aantal ernstig gehinderden wordt én of beleidsdoelen en fair balance toetsing betrouwbaar zijn zonder actuele BR-relatie.

De BRS verlangt dat de actuele BR-relatie onderdeel wordt en meegewogen wordt in de toetsing of aan de geluidsdoelstelling wordt voldaan en de bepaling of en welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

Het Plan van Aanpak Monitoring Balanced Approach stelt dat referenties identiek moeten blijven, terwijl het woningbestand en dosis-effectrelatie verouderd zijn. De BRS pleit dus voor gebruik van actuele BR-relatie, actuele woningbestanden en daarnaast ook een netwerk van meetpunten ten behoeve van beleid en handhaving en rechtsbescherming en dit onderdeel te maken van de beoordelen van de te behalen (geluids)doelstelling.

De BRS vraagt hoe de gezondheidsmonitors uit 2020 en 2024 zijn gebruikt.

**3.3 Groeiverdiensystematiek**

Volgens het groeiverdienmodel wordt geluidswinst na behalen van 20% reductie gelijkelijk verdeeld tussen sector (via groei naar maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen) en omgeving (via verstilling).

De BRS vraagt hoe het TVG geschikt is als indicator voor een eerlijke 50/50 verdeling.

Volgens de Staat van de Luchtvaart van ILT hangt ervaren hinder vooral samen met frequentie en tijdstip van overvliegen en zijn effecten van vlootvernieuwing niet of nauwelijks merkbaar of waarneembaar voor mensen.

Rapport van M+P (M+P.MRS.24795.01.1, mei 2025) laat zien dat geluidsdaling, en met name bij het landen, dicht bij de banen vaak niet hoorbaar is en er meer effect op grotere afstand lijkt op te treden. Groei kan dicht bij de banen juist tot meer hinder leiden.

De BRS stelt dat eerst iedereen in de Schipholregio erop vooruit moet gaan ten opzichte van het LVB 2008, met als prioriteit herstel van verslechterde situaties rond secundaire banen.

Zolang er geen zekerheid is over krimpende milieucontouren en geen structurele gezondheidsverbetering is aangetoond is een maximumaantal vliegbewegingen nodig voor de omgeving en omwonenden. De BRS pleit voor vasthouden aan maximaal 478.000 vliegbewegingen totdat structurele gezondheidsverbetering is aangetoond én een eventueel groeipad te betrekken bij het ontwikkelen van het nieuwe geluidsstelsel (waarbij gestuurd gaat worden op (milieu)normen).

Als toch vastgehouden wordt aan een groeisystematiek pleit de BRS voor gecontroleerde vrijgave op basis van jaarlijkse monitoring. In het ontwerp-LVB is dit deels opgenomen via een combinatie van monitoring en toetsing op het beginpunt en automatisme van de overige terugkeerfases, maar kaders voor toetsing ontbreken.

Het Masterplan Schiphol-Centrum (november 2025) stelt dat groei in passagiersvolume tot 2050 mogelijk is zonder meer vluchten. Ook zijn meer vluchten niet noodzakelijk voor het behouden van de hub-functie gezien het LVB-besluit (mei 2025) met daarin maximaal 478.000 vluchten op jaarbasis.

Daarnaast vraagt de BRS hoe uitvoering van convenanten wordt geborgd nu er geen bindende afspraken met KLM zijn en leveringen van nieuwe toestellen vertraging oplopen en het onduidelijk is welke alternatieve maatregelen hiervoor in de plaats komen.

De BRS vraagt hoe het coalitieakkoord met daarin 478.000 bewegingen vastgelegd zich verhoudt tot het groeiverdienscenario.

**4. Voorkoming slaapverstoring en nachtelijke hinder**

Volgens de impactanalyse nachtmaatregelen Schiphol en onderzoek van GGD-GHOR heeft nachtelijk vliegverkeer grote gezondheidseffecten. WHO-advieswaarden voor slaapverstoring worden overschreden, zowel in de directe omgeving, maar ook in regio's ver buiten de luchthaven.

Het ontwerp-LVB beoogt 15% reductie van ernstig gehinderden via maximaal 27.000 nachtvluchten, weren van lawaaiige toestellen en inzet van stillere vloot.

Met KLM zijn geen bindende afspraken gemaakt en de door KLM toegezegde alternatieve maatregelen zijn niet inzichtelijk. De BRS vraagt om duidelijkheid over aard, effectiviteit en toezicht.

De BRS roept op tot bindende maatregelen voor daadwerkelijke rust in de nacht zonder verschuiving naar (vroege) randen van de nacht of secundaire banen.

Het coalitieakkoord noemt minimaal 50% verstilling in de nacht en een nachtsluiting van 00–05 uur. De BRS vraagt hoe zich dit verhoudt tot maatregelen die onderdeel zijn van dit ontwerp-LVB.

**5. Handhaving en uitvoerbaarheid**

Volgens de HUF-toets van ILT zijn onderdelen van het stelsel niet handhaafbaar. Zonder duidelijke methode voor de Zich Ontwikkelende Geluidsbelasting (ZOG) kan niet worden vastgesteld of Schiphol binnen geluidsgrenzen blijft.

ILT constateert onder meer dat:

- Regels voor groot baanonderhoud te complex zijn;
- Geen voorgeschreven methode voor ZOG is opgenomen;
- Er geen meldplicht is bij afwijking van preferent baangebruik.

LVNL stelt in haar Uitvoeringstoets dat het ontwerp-LVB en de Regeling Milieu Informatie (RMI) op essentiële onderdelen nog niet is uitgewerkt, waaronder de combinatie van handhavingspunten en preferent baangebruik, monitoring en bevoegdheden.

LVNL noemt onder andere:

- de grote kans op overschrijden handhavingspunten;
- het niet kunnen sturen op twee stelsels;
- het ontbreken ervaring met ZOG.

Stuurmaatregelen kunnen leiden tot meer overlast voor meer omwonenden als deze noodzaken tot inzet van minder preferente banen, terwijl meer geluid preferente banen beschikbaar zijn.

De BRS is daarom zeer bezorgd over de uitvoerbaarheid. Sancties op emissies (waaronder geluid) moeten gericht zijn op beperking van overlast en niet op het afkopen van overschrijdingen.

Het is onduidelijk hoe handhaving plaatsvindt bij combinatie van preferent baangebruik, handhavingspunten en ZOG. Omwonenden moeten begrijpelijk en tijdig geïnformeerd worden bij dreigende overschrijdingen.

Ook is onduidelijk hoe het beheersplan binnen drie weken wordt beoordeeld, hoe lang het geldt en welke consequenties optreden als het niet effectief blijkt.

**6. Innovatie en verduurzaming als randvoorwaarde voor toekomstbestendig luchthavengebruik**

De BRS verzoekt daarom om innovatie en verduurzaming explicieter te koppelen aan de uitvoering en verdere ontwikkeling van het LVB, zodat gerealiseerde vooruitgang structureel bijdraagt aan hinderreductie, emissievermindering en een toekomstbestendig evenwicht tussen luchthaven en omgeving.

In Nederland houden meerdere programma's en projecten zich bezig met verduurzaming en innovatie in de luchtvaart. Denk aan Luchtvaart in de Toekomst en de Duurzame Luchtvaarttafel. Het ministerie heeft ook een Innovatiestrategie Luchtvaart gepubliceerd. De beoogde resultaten van deze projecten zijn in dit concept-LVB niet meegenomen en daarmee niet in de besluitvorming geborgd, bijvoorbeeld bij de geluidsbelasting of de uitstoot van ZZS. Wij pleiten voor een integrale aanpak van verduurzaming en innovatie door de activiteiten uit deze

**7. Overig**

**7.1 Baanonderhoud**

De BRS vindt dat de gevolgen van het baanonderhoud niet eenzijdig op de omwonenden moeten worden afgewenteld. De BRS steunt daarom het voornemen om nader te onderzoeken welke maatregelen mogelijk en wenselijk zijn in het kader van mitigatie van ervaren hinder door verplaatsing van vliegverkeer als gevolg van baanonderhoud, en blijft daarover graag in gesprek. Het aanpassen van het proces van besluitvorming voorafgaand aan de vaststelling van een tijdelijke regeling zodat meer ruimte voor consultatie wordt geboden kan eveneens op steun van de BRS rekenen.

In de BRS bestaat terughoudendheid met betrekking tot het verlenen van ontheffing voor het in gebruik nemen van start – en landingsbanen die volgens het LVB in de nachtperiode gesloten zijn. Met name bij het verlenen van dit type ontheffing verzoekt de BRS uitdrukkelijk te motiveren waarom de inzet van die banen in de nacht noodzakelijk en onvermijdelijk is. De BRS beveelt daarnaast aan steeds kritisch de doorlooptijd van de voorgenomen werkzaamheden in ogenschouw te nemen en daarbij desgewenst externe expertise te betrekken. De BRS vraagt tot slot het onderscheid tussen regulier en groot onderhoud te verduidelijken."

**7.2 Vlieghoogten**

Een toegestane afwijking van 300 voet op de vlieghoogte en de regel dat boven 1700 voet geen afwijking wordt gemeld geeft volgens de BRS te veel bewegingsruimte aan LVNL en gezagvoerders en moet worden hersteld.

Ook vraagt de BRS aandacht voor de ongewenst grote bewegingsruimte om laag te vliegen. Zeer regelmatig wordt al vanaf grote afstand (ca. 25 km) van de luchthaven op 600 m hoogte genaderd richting landingsbaan. Dit zorgt voor veel overlast voor omwonenden. De BRS vraagt naar inzet en mogelijkheden om deze overlast structureel te verminderen en daartoe een norm vast te leggen of aan te scherpen zodat deze werkwijze aan banden wordt gelegd.

### 7.3 Regeling Milieu Informatie (RMI)

In de RMI worden staats-, militaire-, douane-, politie- en maatschappelijke vluchten nu expliciet uitgezonderd van geluidsberekeningen. In de vigerende RMI is dat niet zo. Dit leidt tot een ongewenste verruiming van de geluidsruimte voor handelsverkeer hetgeen de BRS ongewenst vindt.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

De leden van de BRS

**Bestuurlijke Regie Schiphol**

**Uw contactpersoon**

5.1.2e

BEL/RO

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e @noord-holland.nl



**Verzenddatum**

15 september 2021

**Kenmerk**

**Betreft: Uitnodiging BRS 23 september 2021**

Geachte leden van de BRS,

Hierbij nodig ik u uit voor een bijeenkomst van de BRS Bestuurlijk op **donderdag 23 september 2021 van 09.30 tot 11.00 uur.** Deze vergadering is **digitaal, via Teams.**

*NB: Leden worden uitdrukkelijk verzocht zich vooraf aan te melden om de vergaderlink te ontvangen. Bij verhindering het verzoek u bestuurlijk te laten vervangen.*

De conceptagenda luidt als volgt:

**9.30 – 10.00 GASTEN**

1. *Programma Luchtruimherziening (LRH) komt langs*
   - Kennismaking met de nieuwe programmadirecteur
   - Afstemming over interbestuurlijke samenwerking binnen dit programma.

Wij hebben als BRS zienswijzen ingediend op de Voorkeursbeslissing van de LRH. Het voorkeursbesluit is erg abstract en geeft nauwelijks inzicht in de consequenties en de effecten. Dat wordt pas bij de daadwerkelijke uitwerking inzichtelijk.
Op 28 januari 2021 is 5.1.2e destijds programmamanager van het programma LRH, in de BRS langs geweest om de afstemming te zoeken. Er is toen afgesproken dat de BRS intensiever wordt betrokken bij de verdere uitwerking van het programma.
Ambtelijk is met het miniserie gesproken over de wijze waarop we dat vorm kunnen geven. Vanuit het programma is dat uitgewerkt in een concept voorstel dat ze graag met u willen bespreken.

Het gesprek gaat dus puur over de governance, niet over de inhoud!

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 5.1.2e

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

**10.00 – 10.30 VERGADERING**

2. *Opening en mededelingen*
   a) Stavaza governance Schiphol, interbestuurlijke samenwerking
   b) Stavaza cumulatie
   c) Vooruitblik symposium

3. *Vaststelling verslag van de vorige keer, zie bijlage*

**10.30 – 11.00 uur GAST**

4. 5.1.2e *schuift aan (uitloop optie tot 11.30 uur),*
   a. Herstart luchtvaart, toelichting van 5.1.2e op gematigde ontwikkeling.
      - Wat is de verwachting?
      - Hoe gaat hij hier nu op sturen?
      - Wat heeft hij daar voor nodig?
      - Ontwikkelingen in Europa (Green Deal, klimaatwet, slotverordening, …)
      - Wat kunnen we als BRS betekenen?

Gegeven de beperkte tijd (30 minuten) is het voorstel om in het gesprek met 5.1.2e de focus te houden op het herstel van de luchtvaart. Over de voortgang op het hinderreductieprogramma is op 9 september een toelichting gegeven in de BRS ambtelijk. Op dit moment loopt er een evaluatie van het ministerie op het programma. Wij hebben afgesproken om na die evaluatie een vervolg overleg in te plannen en Schiphol en LVNL dan ook bestuurlijk weer uit te nodigen in de BRS.

Met vriendelijke groet,

J. Olthof
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

**Bijdrage Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) – Evaluatie Verordening (EU) nr. 598/2014 (Balanced Approach)**

Namens het platform van 53 gemeenten en 4 provincies – verenigd in De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), verwelkomen we de evaluatie van de Balanced Approach-verordening en onderschrijven we het belang van een geharmoniseerd Europees kader voor de aanpak van vliegtuiggeluid. De recente ervaringen in Nederland tonen aan dat de verordening een belangrijke rol speelt bij het waarborgen van zorgvuldige besluitvorming en het voorkomen van concurrentieverstoring binnen het Europese luchtvaartnetwerk.

Tegelijkertijd constateert de BRS dat de praktische toepassing van de verordening complex en tijdsintensief kan zijn. In de Schiphol-casus leidde onduidelijkheid over procedurele stappen, rolverdeling tussen nationale en Europese niveaus en interpretatie van vereisten tot langdurige onzekerheid voor regionale overheden, bewoners en de luchtvaartsector. De BRS acht het wenselijk dat de evaluatie leidt tot verduidelijking van processtappen, tijdslijnen en verantwoordelijkheden.

De BRS benadrukt dat de beleidscontext sinds de inwerkingtreding van de verordening is veranderd. Geluidbeleid moet steeds vaker in samenhang worden bezien met klimaatdoelen, ruimtelijke ordening en gezondheid. Een toekomstbestendige Balanced Approach dient daarom beter aan te sluiten bij integrale duurzaamheidsafwegingen

Voorts pleit de BRS voor versterking van de samenhang tussen de Balanced Approach-verordening en andere relevante EU-instrumenten, waaronder de Richtlijn omgevingslawaai. Vereenvoudiging van procedures en standaardisatie van methodieken kunnen bijdragen aan vermindering van administratieve lasten en aan meer voorspelbaarheid voor alle betrokken partijen.

De BRS onderstreept het belang van een duidelijke rol voor regionale en lokale overheden binnen het proces. Zij zijn direct betrokken bij de uitvoering van maatregelen en de dialoog met omwonenden en vervullen daarmee een essentiële schakel tussen Europese regelgeving en lokale praktijk.

De BRS ziet de evaluatie als een kans om bij te dragen aan modernisering van het Europese kader, met behoud van rechtszekerheid en een evenwichtige afweging tussen leefomgeving, bereikbaarheid en economische ontwikkeling.

**Annex 1 – Nadere toelichting en observaties vanuit de Schiphol-praktijk**
**Bijlage bij bijdrage Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) – Evaluatie Verordening (EU) nr. 598/2014**

1. **Doel van deze annex**

   Deze annex bevat aanvullende observaties en praktijkervaringen vanuit de regio Schiphol ter ondersteuning van de hoofdreactie van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS). De tekst beoogt extra context te geven bij de werking van de Balanced Approach-verordening in complexe bestuurlijke en ruimtelijke omgevingen.

2. **Observaties over de toepassing van de Balanced Approach in de Schiphol-casus**

2.1 Procedurele duidelijkheid en timing
De toepassing van de Balanced Approach rond Schiphol heeft laten zien dat onduidelijkheid kan ontstaan over het moment waarop een formele procedure begint. Beleidsvoornemens op nationaal niveau kunnen al politieke en maatschappelijke effecten hebben voordat het formele Europese traject start. Dit kan leiden tot verschillende interpretaties door lidstaten, Europese instellingen en sectorpartijen.
De BRS acht het wenselijk dat toekomstige richtsnoeren explicieter aangeven hoe beleidsontwikkeling en formele Balanced Approach-stappen zich tot elkaar verhouden.

2.2 Complexiteit van geluidsanalyse en modellering
Schiphol kent een uniek banenstelsel en wisselende operationele configuraties. Hierdoor zijn geluidsmodellen complex en moeilijk uitlegbaar voor bewoners en bestuurders. In de praktijk leidt dit tot discussie over aannames, scenario's en effecten.
Meer Europese standaardisatie van methodieken en transparante datasets kan bijdragen aan vertrouwen in de uitkomsten en aan een efficiënter proces.

2.3 Bestuurlijke uitvoerbaarheid
De ervaring in Nederland laat zien dat regionale en lokale overheden intensief betrokken zijn bij de implementatie van maatregelen en bij de communicatie met omwonenden. Het huidige Europese kader erkent deze rol slechts beperkt expliciet.
De BRS pleit daarom voor een sterkere positionering van regionale en lokale bestuurslagen binnen consultatie- en evaluatieprocessen.

2.4 Samenhang met bredere beleidsopgaven
Besluitvorming rond Schiphol vindt plaats in een context waarin ook klimaatdoelen, stikstofvraagstukken, woningbouwopgaven en ruimtelijke kwaliteit een rol spelen. Deze integrale afwegingen zijn niet altijd eenvoudig te verbinden met een juridisch kader dat primair op geluid is gericht.
Een toekomstbestendige Balanced Approach zou beter moeten aansluiten bij bredere duurzaamheidsdoelstellingen, zonder dat de kernprincipes van proportionaliteit en objectiviteit verloren gaan.

2.5 Voorspelbaarheid voor regio en sector
Langdurige onzekerheid over mogelijke exploitatiebeperkingen heeft gevolgen voor regionale planning, economische ontwikkeling en vertrouwen bij bewoners. Meer

voorspelbare tijdslijnen en duidelijke procedurele fasen kunnen bijdragen aan stabiliteit en transparantie.

### 3. Reflectie op de evaluatiecriteria

Doeltreffendheid
De verordening draagt bij aan een consistente aanpak van geluidsvraagstukken binnen Europa. Tegelijkertijd kan de duur van het proces de snelheid waarmee leefomgevingsverbeteringen worden gerealiseerd beperken.

Efficiëntie
De administratieve lasten zijn aanzienlijk, mede door uitgebreide modellering en consultatievereisten. Standaardisatie en vereenvoudiging kunnen de efficiëntie vergroten zonder afbreuk te doen aan zorgvuldigheid.

Relevantie
Sinds 2014 is de beleidscontext veranderd. Integratie met gezondheids-, klimaat- en duurzaamheidsbeleid is noodzakelijk om de verordening toekomstbestendig te houden.

Samenhang
Betere aansluiting tussen de Balanced Approach, de Richtlijn omgevingslawaai en andere EU-beleidskaders kan dubbele procedures voorkomen en bestuurlijke helderheid vergroten.

EU-meerwaarde
De Schiphol-ervaring onderstreept het belang van een Europees kader dat internationale geschillen voorkomt en een gelijk speelveld waarborgt, mits voldoende ruimte blijft voor regionale maatwerkoplossingen.

**Annex 2 - Over de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS)**

De Bestuurlijke Regie Schiphol is een samenwerkingsverband van 53 gemeenten en 4 provincies in de Schipholregio. De BRS vertegenwoordigt regionale en lokale bestuurlijke belangen in nationale discussies over de ontwikkeling van Schiphol en de kwaliteit van de leefomgeving. De samenwerking richt zich op het realiseren van een duurzame balans tussen luchtvaart, leefkwaliteit, ruimtelijke ontwikkeling en economische vitaliteit.

Binnen beleidsprocessen fungeert de BRS als platform voor gezamenlijke standpuntbepaling, kennisuitwisseling en afstemming tussen overheden die direct worden geraakt door luchthavenbeleid. De BRS levert vanuit deze rol ook input aan nationale en Europese consultaties, met bijzondere aandacht voor de positie van (de leefomgevingskwaliteit voor) omwonenden, het terugdringen van milieubelasting en ervaren hinder en regionale uitvoerbaarheid van regelgeving.

# Memo BRS Minder hinder

**Aanleiding**

Binnen de Bestuurlijke Regie Schiphol is afgesproken om enkele thema's te verdiepen. Dit memo dient als duiding van het thema "Minder hinder". Uitgangspunt van de BRS is minder hinder voor iedereen. Maar wat bedoelen we daar precies mee? En wat is daarover oorspronkelijk eigenlijk afgesproken? Hoe kijken we tegen die afspraken aan met de inzichten van nu en in de huidige context? Hieronder gaan we hier op in.

**Wat waren de oorspronkelijke afspraken in het Aldersakkoord?**

Aan het Aldersakkoord ligt de opvatting ten grondslag dat groei op Schiphol gepaard gaat met structurele vermindering van hinder. Groei van het vliegverkeer moet zich rechtstreeks vertalen in een continue vermindering van het "aantal gehinderden" in de omgeving van de luchthaven.

Het "aantal gehinderden" gaat niet over mensen die daadwerkelijk gehinderd zijn maar is een criterium dat binnen de Aldersafspraken wordt gehanteerd. Dit leidt nog steeds tot een Babylonische spraakverwarring, waar toetsen we op? Binnen de Aldersafspraken toetsen we op de zogenaamde gelijkwaardigheid, gelijkwaardig aan de situatie bij het oorspronkelijke besluit over Schiphol. Ofwel, nieuwe afspraken moeten minimaal dezelfde bescherming bieden als het besluit van toen.

Om invulling te geven aan deze doelstelling omvat het Aldersakkoord een *indicatief* pakket van hinderbeperkende maatregelen. De uitvoering van dit pakket moet leiden tot een reductie van tenminste 5% "ernstig gehinderden". Afgewogen tegen het aantal "ernstig gehinderden" in 2020 als er geen maatregelen worden doorgevoerd.

**Wat zien we in de praktijk?**

Destijds was de inschatting dat het hele pakket aan maatregelen geïmplementeerd moest worden om de doelstelling te halen. Dat bleek in de praktijk niet het geval.

De afgesproken reductie van 5% is ruimschoots gehaald. Dit is grotendeels te danken aan de vlootvernieuwing. Zo'n snelle technologische ontwikkeling was destijds niet voorzien.

Tegelijkertijd zien we dat een deel van het pakket aan maatregelen niet is ingevoerd. Daarmee is er discussie ontstaan over de inhoud van de afspraak: is de afspraak 5% hinderreductie óf het implementeren van alle hinderbeperkende maatregelen? Deze discussie spitst zich vooral toe op de zuidoosthoek. Want geen van de voor deze regio voorgestelde maatregelen is doorgevoerd.

Binnen de ORS is een vaste set criteria afgesproken om hinderbeperkende voorstellen te beoordelen. De beoordelingscriteria op een rij:

- een per saldo positief effect op het "aantal ernstig gehinderden" binnen de gelijkwaardigheidscriteria;
- de berekende hinder binnen de 48Lden-contour op basis van de actuele woningbouwsituatie;
- de mate van hinderverplaatsing;
- de effecten op het netwerk;
- de effecten op de complexiteit van de operatie;
- nieuw/uniek voorstel ten opzichte van eerder ingediende voorstellen.

**Wat zijn de nieuwe inzichten over hinder?**

Er is veel kritiek op de methode waarop hinder rond Schiphol wordt berekend. De kritiek richt zich in de eerste plaats op het criterium "ernstig gehinderden" binnen de gelijkwaardigheidscriteria. Zoals eerder uitgelegd zegt de toets aan de gelijkwaardigheidscriteria weinig over de werkelijke hinder. In de tweede plaats is de kritiek dat de per saldo berekende hinder niet aansluit bij de ervaren hinder. En dat mensen geen last hebben van een jaargemiddelde geluidbelasting. Juist piekniveau's bij passages, de frequentie van passages en de tijden van de dag waarop de passages plaats vinden zijn belangrijkere indicatoren voor hinder.

We zien hinder tegenwoordig als een samenspel van tal van factoren. Het geluidniveau is slechts één van die factoren. Daarnaast gaat het niet meer alleen over de vraag of je voldoet aan milieunormen maar is de insteek veel breder. Het gaat over het effect van de leefomgeving (wonen, werken, recreëren) op de gezondheid. Het RIVM zegt daarover: "Een gezonde leefomgeving is een leefomgeving die als prettig wordt ervaren, die uitnodigt tot gezond gedrag en waar de druk op de gezondheid zo laag mogelijk is." Het gaat dus om beschermen (normeren) en bevorderen (omgevingskwaliteit).

**Wat is de huidige context waarbinnen we naar het hindervraagstuk kijken?**

In de Luchtvaartnota zet het Rijk in op de ontwikkeling van geluidsbeleid dat beter aansluit bij de ervaren hinder. Zo moeten er betere mogelijkheden komen om op hinder te sturen. De Programmatische Aanpak Meten van Vliegtuiggeluid moet hieraan bijdragen. Het Rijk wil hier ook het advies van de WHO bij betrekken over risico's voor de volksgezondheid vanaf de 45 Lden geluidcontour van luchtvaart.

Het Rijk houdt in de Luchtvaartnota vast aan de gedachte dat groei en vermindering van hinder samen gaan. Het Rijk introduceert daarvoor het zogenaamde groeiverdienmodel, waarbij de luchtvaart kan groeien als er aantoonbare reductie van hinder plaatsvindt. Hoe het Rijk dat wil vaststellen is niet duidelijk. In de Luchtvaartnota wordt daar niet op ingegaan. Wel wordt aangegeven dat vliegtuigen jaarlijks 1% stiller worden. In het ontwerp-LVB blijft het Rijk vasthouden aan de per saldo berekening van het aantal ernstig gehinderden volgens de gelijkwaardigheid.

Ondertussen vraagt de Omgevingswet een andere, integrale manier van kijken, waarbij gezondheid expliciet aandacht krijgt. Luchtvaart moet mee in deze samenhangende benadering. Dat betekent dat luchtvaart niet langer een status aparte heeft. Een standpunt dat door verschillende toonaangevende instanties is geadviseerd (RLI, commissie MER, Cohen, Van Geel). Dit is inmiddels door het rijk overgenomen in de Luchtvaartnota, luchtvaart gaat mee in de Omgevingswet.

**Wat zegt de BRS over hinder?**

De fundamentele kritiek van de BRS op het huidige wettelijke stelsel voor luchtvaart is dat het de omgeving NIET beschermt:

- de per saldo benadering betekent dat lokaal de situatie onbeperkt mag verslechteren, per saldo past het immers
- daarnaast zijn de ruimtelijke contouren niet sturend voor de sector

De BRS vraagt de minister de basis op orde te brengen, zodat elke inwoner weet waar hij aan toe is. Door de wet luchtvaart over te hevelen naar de Omgevingswet worden de grootst knelpunten al ondervangen. Regelgeving volgens de Omgevingswet zorgen voor:

- een norm voor de maximaal aanvaardbare geluidbelasting op gevelniveau
- deze norm is zowel sturend voor de sector (bijvoorbeeld bij routewijzigingen) als voor de decentrale overheden (bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen). Waarbij initiatiefnemers maatregelen moeten nemen als de norm wordt overschreden, door maatregelen aan de bron of maatregelen bij de ontvanger
- actuele contouren
- gebruiken we rekenmodellen die de invloed van de bebouwde omgeving meenemen, zodat de geluidbelasting op gevelniveau kan worden uitgerekend en beoordeeld.

Daarmee

- komt de LIB5 te vervallen, die heeft geen juridische grondslag meer
- vormt de 48 Lden geluidcontour de standaarwaarde voor luchtvaartgeluid
- vertaalt hinderreductie zich in krimpende contouren, waarbij LVB1 de nieuwe 0-situatie is en de 48 Lden geluidcontour kan krimpen tot de 45 Lden geluidcontour.

Naast integratie in de omgevingswet vraagt de BRS ook aandacht voor een vitale en gezonde leefomgeving met het oog op hinderreductie.

- Aanvullend op wettelijke sanering, isolatie en compensatie is het Omgevingsfonds een belangrijk instrument om te investeren in de omgevingskwaliteit in (zwaar) beperkt gebied.
- Maatwerk helpt om passende functies toe te voegen in beperkt gebied.

**Wat vraagt dit van de BRS?**

De stellingname van de BRS betekent ook wat voor de manier waarop wij onze eigen afwegingen in het fysieke domein maken:

- we betrekken in de wijde omgeving van Schiphol vliegtuiggeluid bij onze afweging over nieuwe (woningbouw-)ontwikkelingen;
- we hebben daarbij aandacht voor cumulatie met andere geluidbronnen;
- we hebben ook een eigen verantwoordelijkheid om te investeren in een gezonde leefomgeving.

**Wat betekent minder hinder voor iedereen?**

De slogan minder hinder voor iedereen hebben wij steeds gekoppeld aan de discussie over verdere groei van Schiphol. De minister sluit hier deels bij aan met haar voorstel voor een groeiverdienmodel. Al lijkt zij vast te houden aan een per saldo benadering. Dat lost het waterbedeffect niet op.

Het helpt hierbij scherp onderscheid te maken tussen geluidbelasting en hinder als twee wezenlijk verschillende thema's. Bij het uitgangspunt minder hinder voor iedereen gaat het om het terugdringen van de blootstelling aan geluid. Doel voor de BRS zijn krimpende contouren, of aantoonbare winst ten opzichte van objectief te meten indicatoren zoals piekbelasting of rustmomenten.

Natuurlijk zijn er maatregelen die voor grote groepen mensen een verbetering kunnen opleveren. Dat gaat nagenoeg altijd gepaard met mensen die er op achteruit gaan. Die mensen zijn nu niet beschermd. Normen voor de belasting op de gevel zijn nodig om de aanvaardbaarheid van die verslechtering af te wegen.

Het gaat hierbij dus vooral om het beschermingsniveau: waar wordt een burger/woning maximaal aan worden blootgesteld? Met minder hinder bedoelen we dus eigenlijk minder geluid.

Reeds openbaar 81

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
De heer R. Tieman
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

**Bestuurlijke Regie Schiphol**

**Uw contactpersoon**

5.1.2e

BEL/GLK

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e @noord-holland.nl



**Verzenddatum**

03-09-2025

**Kenmerk**

2436135/2436136

**Uw kenmerk**

-

**Betreft:** Gebiedsadvies provincie Noord-Holland - Nieuwe indeling van het luchtruim - programma Luchtruimherziening - september 2025 Versie 3

Excellentie,

Het kabinet heeft op 21 februari 2025 de Tweede Kamer geïnformeerd over het Schetsontwerp van de nieuwe luchtruimindeling en de Startnotitie voor het hoger naderen van luchthavens. Onderdeel van de bestuurlijk afspraken tussen het programma Luchtruimherziening en de provincies is de mogelijkheid voor provincies om een gebiedsadvies uit te brengen over de nieuwe indeling van het luchtruim. In uw brief van 7 juli 2025 verzoekt u om een bestuurlijk gedragen gebiedsadvies. Met deze brief geeft provincie Noord-Holland invulling aan haar gebiedsadvies. In de Annex vindt u specifieke aandachtspunten die door gemeenten binnen de provincie zijn ingebracht.

De provincie Noord-Holland, tevens voorzitter van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), vraagt bij de verdere uitwerking van de Luchtruimherziening nadrukkelijk aandacht voor de volgende punten:

**1. Gezondheid en leefomgeving als uitgangspunt**

De Luchtruimherziening zal leiden tot wijzigingen in vliegroutes en contouren, met gevolgen voor geluidbelasting, luchtkwaliteit en slaaprust. Het is daarom essentieel dat de bescherming van **de gezondheid van inwoners en de kwaliteit van de leefomgeving** het centrale uitgangspunt vormt. De provincie vraagt:

- Heldere, individuele normen voor geluidhinder – vergelijkbaar met andere sectoren – en toetsing op gezondheidsimpact
- Transparantie voor bewoners over maximale belasting en recht op compensatie waar normen worden overschreden
- De Provincie Noord-Holland volgt het BRS-principe *Minder hinder voor iedereen* als leidend sturingsprincipe bij verder

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 5.1.2e

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

- ontwikkeling van de luchthaven. Hinder moet overal (in meer of mindere mate) omlaag. Maatregelen die overbelaste gebieden ontzien en eventueel tot verschuiving naar minder belaste gebieden leiden, moeten niet worden tegengehouden wegens dit principe als dit tot een meer evenwichtige verdeling van hinder leidt. Tegelijkertijd moeten er voor die gebieden waar hinder heen wordt geschoven ook andere maatregelen worden getroffen.
- De Provincie Noord-Holland volgt ook bij nachtvluchten het BRS-principe Minder hinder voor iedereen. Vermindering van het aantal nachtvluchten lost probleem van slaapverstoring niet op. Bij het zorgen voor meer rust in de nacht moet bovendien rekening worden gehouden met de randen van de nacht. Ook moeten nachtvluchten niet worden verschoven naar de secundaire banen overdag.
- Beperking van cumulatie van belasting. Er is behoefte aan rekenmethodiek die recht doet aan de daadwerkelijke situatie en gezondheid op een locatie, zonder de ruimtelijke ordening onnodig te belemmeren.

Gezondheid moet de toetssteen zijn bij alle ontwerpkeuzes, waarbij naast geluid ook effecten van ultrafijnstof, stikstof en geur worden betrokken.

**2. Integrale en samenhangende beleidsafweging**

De effecten van de LRH mogen niet uitsluitend los worden beoordeeld van andere rijksmaatregelen op het luchtvaartdossier en van landzijdige opgaven. De provincie pleit voor integrale beleidsmatige afwegingen die alle relevante trajecten in samenhang beoordelen, met nadrukkelijke aandacht voor de volksgezondheid en de cumulatieve druk op de leefomgeving.

**Luchtzijdig:**

- Het nieuwe Luchthavenverkeerbesluit (LVB Schiphol)
- Invoering van het nieuwe geluidstelsel (NNHS)
- Hoger aanvliegen
- Verduurzamingsagenda luchtvaart en nieuwe luchtvaartconcepten
- Gezondheidseffecten van emissies (ultrafijnstof, stikstof, $CO_2$, geur)

**Landzijdig:**

- Woningbouw- en verstedelijkingsprogramma's
- Natura 2000, stikstofreductie en energietransitie
- Publieke ruimte en infrastructuur
- Nationale afspraken over luchtkwaliteit en gezondheid (zoals het Schone Lucht Akkoord)
- Actualisatie Luchthavenindelingbesluit (LIB)

Een integrale benadering voorkomt tegenstrijdige keuzes, maakt consistente afwegingen mogelijk en beschermt de basisleefkwaliteit in de regio zoals gezamenlijk tussen Rijk en Regio is afgesproken in het uitvoeringsprogramma NOVEX Schipholregio De samenhang tussen luchtzijdige en landzijdige ambities dienen goed tegen elkaar afgewogen te worden, dat vraagt ook integrale afstemming tussen verschillende opgaven van verschillende overheidslagen.

**3. Gebiedsgerichte besluitvorming en governance**

De luchtruimherziening vereist gebiedsgericht maatwerk, transparante besluitvorming en nauwe bestuurlijke samenwerking met de regio. De Provincie Noord-Holland benadrukt daarbij het volgende:

- Structurele en vroegtijdige betrokkenheid van zowel provincies als gemeenten in alle fasen van het besluitvormingsproces.
- Volledig inzicht in de gecombineerde effecten van nieuwe en gewijzigde vliegroutes op regio's en woonkernen, inclusief de nog te bepalen uitvliegroutes van de F35's van Lelystad Airport.
- Actieve terugkoppeling door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zodra gedetailleerde effectanalyses beschikbaar zijn, zodat provincies en gemeenten gerichte input kunnen leveren voor de verdere uitwerking van het voorlopige ontwerp. Dit is nu nog niet voorzien, maar is essentieel voor gedragen besluitvorming.
- Onafhankelijke, navolgbare en goed toegankelijke handhaving van normen, zodat bewoners en bestuurders duidelijk inzicht hebben in naleving en recht op handhaving.

**Slotopmerking**

Vanuit deze uitgangspunten wil de Provincie Noord-Holland, samen met de gemeenten waar effecten worden verwacht graag in gesprek over wat per gebied de effecten zijn van de herziening. Desgewenst kunnen wij daarvoor de meest actuele GIS-bestanden als onderlegger aanleveren.

Hoogachtend,

Namens alle leden van de Bestuurlijke Regie Schiphol,

Esther Rommel
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

*Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.*

## ANNEX: SPECIFIEKE AANDACHTSPUNTEN VANUIT DE GEMEENTEN

**Samenwerkend cluster Haarlem-IJmond-BUCH-Alkmaar (Haarlem, Velsen, Beverwijk, Heemskerk, Bergen, Uitgeest, Castricum, Heiloo en Alkmaar.**

- Als door de luchtruimherziening (LRH) en het hoger naderen de vliegtuigpatronen worden gewijzigd, dan dienen de gevolgen hiervan helder en concreet voor de betreffende gemeenten inzichtelijk te worden gemaakt. De huidige effectanalyse is ontoereikend:
    - OP te maken valt dat – door het in zuidelijke richting verplaatsen van naderingspunten - ook de naderingsroutes naar de Polderbaan (en Zwanenburgbaan) zuidelijker komen te liggen dan nu het geval is. Effecten hiervan zijn niet geduid
    - Voor onze regio is in de effectanalyse aangegeven dat het effect in de BUCH-regio onbetrouwbaar is. De nadere onderbouwing van het ministerie van I&W (I&W) op 26 februari jl.) luidt: In de buurt van Castricum en Uitgeest zijn op verschillende plaatsen toenames en afnames van de geluidbelasting te zien. Het is echter de verwachting dat deze verschillen samenhangen met de manier van simulatie van het vliegverkeer. Die simulatie laat het naderende verkeer in de nieuwe situatie volgens andere routes vliegen. Het is echter niet de verwachting dat de nieuwe indeling van het luchtruim in de praktijk tot deze verandering zal leiden. Daarom zijn de uitkomsten in dit gebied onbetrouwbaar. Het gaat zowel om de berekende afnames als toenames van de geluidbelasting.
- Om het effect van de LRH te duiden pleiten wij voor een overzicht en frequente evaluatie van welke routes en aantallen vliegbewegingen zijn gewijzigd en welke en hoeveel verschuivingen naar andere routes (zowel van starts als landingen) hebben plaatsgevonden.
- Een gezonde leefomgeving voor inwoners moet centraal staan: er moet aandacht zijn voor het verminderen van niet alleen de negatieve effecten van geluid maar ook voor de negatieve gezondheidseffecten van luchtvaart op mens, milieu en natuur.
- De zorg leeft dat er meer vliegtuigbewegingen komen in onze regio richting de preferente Polderbaan. Met vaste routes kan efficiënter gevlogen worden wat kan leiden tot meer vliegbewegingen/ hogere afwikkeling per uur/dag) richting de preferente Polderbaan met meer geluidhinder en stikstofuitstoot. Onze regio pleit voor een eerlijke verdeling van het aantal vliegtuigbewegingen en de (geluids)winst door Balanced Approach-maatregelen.
- Daarnaast is een zorgpunt dat niet altijd gehouden wordt aan de afgesproken vliegroutes, er regelmatig buiten de bandbreedtes (horizontaal en verticaal) wordt gevlogen met extra hinder als gevolg.
- I&W geeft aan dat de situatie weer zal verbeteren met het aangekondigde Hoger Naderen Schiphol-traject. Echter zal dit op zijn vroegst in 2035 geïmplementeerd worden, en is nu onvoldoende zeker dat dit geïmplementeerd wordt en ook de hinder

zal verminderen. De regio is gebaat bij meer zekerheid dat dit zal gebeuren en dat ook de hinder voor de regio daadwerkelijk verminderd.
- Daarnaast is er zorg over (extra) hinder en slaapverstoring in de nacht door wijzigingen in het Luchtruim of aanpassing of ander gebruik van routes. Ook eventuele toename van bewegingen boven woonkernen is een zorgpunt.
- Voor onze regio is het een eis dat de nachtelijke, oostelijke naderingsroute ARTIP2C weer in gebruik wordt genomen. Sinds de sluiting van de route (in 2015) ligt er de afspraak dat er gezocht wordt naar alternatieven en/of compensatie, maar tot op heden leidt dat niet tot concrete maatregelen en/of voldoende compensatie.
- Er lopen meerdere trajecten die effect hebben op geluid en hinderbeleving; onder andere het LVB met daarin een nieuwe systematiek voor handhavingspunten en grenswaarden. Onze regio pleit voor duidelijke normen voor alle emissies door vliegverkeer; o.a. een norm op de gevel geeft duidelijkheid over hoeveel (maximaal) geluid inwoners mogen verwachten. De LRH moet niet leiden tot verhoging van deze normen (of grenswaarden).
- Betrek gemeenten vroegtijdig bij alle besluitvorming omtrent de herindeling van het Nederlandse luchtruim en betrek hen vooraf bij het communicatietraject richting inwoners. Wij roepen op om - zodra nieuwe/gedetailleerder effectanalyses opgeleverd worden I&W dit actief terugkoppelt naar provincies en gemeenten en gelegenheid biedt input te leveren en dat ook mee te wegen in de verdere uitwerking (en dit in te passen in het proces tot besluitvorming).

**Gemeente Haarlemmermeer**
De BRS pleit ervoor dat 'Minder hinder voor iedereen' als leidend sturingsprincipe wordt gebruikt bij verdere ontwikkeling van de luchthaven en luchtvaartbeleid. Uit de effectanalyse van NLR van het Schetsontwerp van de nieuwe Nederlandse luchtruimindeling blijkt dat door verplaatsing van vluchten van de Aalsmeerbaan naar de Kaagbaan het gebruik van de Spijkerboorroute met circa 3.000 vluchten op jaarbasis gaat toenemen ten opzichte van 2024 (30% tot 50% meer vliegtuigbewegingen). Als gevolg komt er meer geluid boven de gemeente Haarlemmermeer (specifiek Nieuw-Vennep, de wijken Floriande en Toolenburg in Hoofddorp, Cruquius en Vijfhuizen). Dit is niet acceptabel en wij verwachten dat het ministerie naar alternatieve routes kijkt voor de Spijkerboorroute, naar verbeteringen van de Spijkerboorroute zelf, verbeteringen in de vertrekprocedures en naar compenserende/mitigerende maatregelen.

**Gemeente Uithoorn**
In de LRH stukken en de toelichting is aangekondigd om 3000 vluchten te verminderen op de Aalsmeerbaan. Meermaals is aangetoond dat de Aalsmeerbaan al jaren last heeft van scheefgroei omdat de groei van Schiphol vooral op de Aalsmeerbaan terecht is gekomen. Uithoorn is dan ook voorstander van een (sterke) vermindering van het gebruik van de Aalsmeerbaan. Ook een beperkte vermindering van 3000 vluchten is zeer welkom. Gemeente Uithoorn heeft zich eerder al op het standpunt gesteld dat als er maatregelen zijn waardoor het gebruik van de Aalsmeerbaan wordt verminderd, maar andere omwonenden daar onevenredig veel last van krijgen, krimp mogelijk een noodzakelijk alternatief is.

**Gemeenten Den Helder, Texel, Hollands-Kroon en Schagen**
De gemeenten Den Helder, Texel, Hollands-Kroon en Schagen (verenigd in 'Kop van Noord-Holland' vragen het rijk om over het verdere ontwerp van het militaire luchtruim en de effecten door het gebruik ervan rechtstreeks met hen te communiceren en in overleg te treden voorafgaand aan nieuwe publicaties en onderzoeken.

**Gemeente Purmerend**
- Betrek gemeenten vroegtijdig bij alle besluitvorming omtrent de herindeling van het Nederlandse luchtruim.
- Draag in samenwerking met de provincie en gemeenten zorg voor een uitstekende informatievoorziening over de voorgenomen luchtruimherziening naar de inwoners van de betreffende gemeenten.
- Bij de herziening van het luchtruim dient het uitgangspunt te zijn dat een gezond en prettig woon- en leefklimaat voor inwoners centraal staat. Geluidsoverlast en andere vormen van hinder in woonkernen moeten zoveel mogelijk worden voorkomen. Het is van groot belang dat vliegtuigstromen niet geconcentreerd over steden en dorpen (woonkernen) worden geleid, om de leefbaarheid en gezondheid van inwoners te beschermen.
- Draag bij de luchtruimherziening zorg voor het behoud van de unieke kernwaarden van het werelderfgoed Droogmakerij de Beemster. In dit verband merken wij op dat het zoekgebied voor vaste vliegroutes grotendeels over de Beemster ligt en dat de concentratie van vliegtuigen via vaste vliegroutes en mogelijk laag overvliegende vliegtuigen en de daarmee gepaard gaande overlast niet verenigbaar zijn met de kernkwaliteiten van het werelderfgoed Droogmakerij de Beemster. Dit unieke cultuurlandschap verdient bescherming tegen verstorende invloeden van bovenaf, zodat de historische en landschappelijke waarde behouden blijft.
- Als door de luchtruimherziening en het hoger naderen de vliegtuigstromen worden gewijzigd, dan dienen de gevolgen hiervan helder en concreet voor de betreffende gemeenten inzichtelijk te worden gemaakt. Naar onze mening is dit onvoldoende gebeurd. Figuur 6 op pagina 11 van de publiekssamenvatting van de Effectanalyse nieuwe luchtruimindeling biedt onvoldoende duidelijkheid over de impact op specifieke woongebieden en het werelderfgoed.
- Ook pleiten wij voor een structurele monitorings- en evaluatieverplichting. Het is van belang dat over een langere periode wordt bijgehouden wat de daadwerkelijke vliegroutes zijn, hoeveel vliegtuigbewegingen er zijn er (dit kan gemakkelijk via de radartracks) en inzicht in welke vormen van overlast (geluid, visuele hinder, verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse) door omwonenden worden ervaren (bijvoorbeeld via klachtenregistratie/enquêtes). Op deze manier kan, indien nodig, na verloop van tijd gericht worden bijgestuurd.

**Regio West-Friesland (Hoorn, Koggenland, Medemblik, Opmeer, SED)**

De regio West-Friesland (gemeenten Hoorn, Koggenland, Medemblik, Opmeer, SED) sluit aan bij de reactie van de gemeenten in de kop van Noord-Holland en vraagt daarnaast aandacht voor de samenhang met het Programma Ruimte voor de Defensie. In het bijzonder de voorgenomen stationering van de F35 op Lelystad Airport, de voorziene uitvliegroutes en de uitbreiding van het oefengebied Breezanddijk. Vooral omdat de voorziene aan- en uitvliegroutes niet zijn meegenomen in dit schetsontwerp. Wij vragen aandacht voor de impact die deze (gecumuleerde) ontwikkelingen kunnen hebben op het vliegverkeer boven onze regio en worden graag tijdig geïnformeerd en betrokken in het vervolgtraject.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

De leden van de BRS

**Bestuurlijke Regie Schiphol**

**Uw contactpersoon**

5.1.2e

BEL/RO

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e @noord-holland.nl



**Verzenddatum**
17 maart 2021

**Kenmerk**

**Uw kenmerk**

**Betreft: Uitnodiging BRS 28 januari 2021**

Geachte leden van de BRS,

Hierbij nodig ik u uit voor een bijeenkomst van de BRS Bestuurlijk op **donderdag 25 maart van 09.30 tot 11.00 uur.** Deze vergadering is **digitaal, via Teams.**

*NB: Leden worden uitdrukkelijk verzocht zich vooraf aan te melden om de vergaderlink te ontvangen. Bij verhindering het verzoek u bestuurlijk te laten vervangen.*

De conceptagenda luidt als volgt:

**Ter informatie**

1. Opening en mededelingen
    a. Stand van zaken cumulatie luchtvaartverkeergeluid
    b. Vervolg van Geel

**Ter besluitvorming**

2. Positionering BRS in de interbestuurlijke kolom

Als BRS zetten we in op interbestuurlijke afstemming. Maar wat vraagt interbestuurlijke samenwerking van ons als BRS bestuurders? Hoe stellen we ons op? Hoe verhoudt zich dat tot de politieke kaders die wij vanuit onze raden en staten mee krijgen?
Stellen wij ons op als gesprekspartners met oog voor de complexiteit van de opgaven en de afwegingen die dat vraagt? Waarbij wij vanuit de BRS de focus leggen op de uitlegbaarheid, transparantie en wederkerigheid van het stelsel en de zorgvuldigheid van de afwegingen die worden gemaakt? Of gaan we op de onderwerpen die de komende jaren op tafel komen harde eisen stellen? Een open of gesloten houding van de BRS zal ontegenzeggelijk tot een vergelijkbare houding bij het Rijk en de Sector leiden.

Er zijn bovendien onderwerpen waar de belangen van BRS-leden verschillen: verschuivingen tussen primaire- en secundaire banen, binnen- versus

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 5.1.2e

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

buitengebied. Er zijn ook onderwerpen waar door de jaren heen nieuwe inzichten zijn ontstaan of door veranderingen in context verschuivingen van (politieke) standpunten zijn ontstaan. Dit zien we nu ten aanzien van de steun voor Lelystad.
Want hoewel de steun voor Lelystad (bij sommigen) in een ander daglicht is komen te staan doet dat geen afbreuk aan het oorspronkelijke doel achter het instrument van een overloopluchthaven. Bij Lelystad is dat instrument gelegen in het belang van selectiviteit op Schiphol en de begrenzing van de geluidbelasting in de Schipholregio. Los van de eigen politieke kleur en achtergrond, het is niet aan de BRS om deze optie zonder meer af te wijzen in het licht van de bredere discussie die we als BRS met het Rijk moeten voeren.

Het is niet erg dat deze verschillen er zijn, maar bij brieven en standpunten die de BRS opstelt ligt de keuze voor: ligt de focus op het weergeven en opsommen van alle verschillende (en soms conflicterende) belangen? Of positioneert de BRS zich als pleitbezorger van het overkoepelende gezamenlijke belang, waarbij er uiteraard ruimte wordt gelaten aan de individuele leden om eigen (aanvullende) zienswijzen met lokale punten in te dienen?
Dat laatste houdt ook in dat de BRS geen stellingnames doet die zeer ligt gevoelig bij sommige BRS-leden of waarmee sommige bestuurders niet "thuis kunnen komen".
Maar ook dat vooraf gevoelige opties niet zonder meer van tafel worden geveegd.

**Voorgenomen besluiten:**

a) de BRS legt de focus op het gezamenlijke belang met als aandachtspunten uitlegbaarheid, transparantie, wederkerigheid van het stelsel en zorgvuldige integrale afweging van alle in het geding zijnde belangen;
b) de BRS laat het aan regio's en gemeenten om hun specifieke lokale punten in eigen zienswijzen te formuleren of op een andere manier onder aandacht te brengen, en doet geen uitspraken die te gevoelig liggen bij leden van de BRS;
c) de BRS gaat met een open houding de gesprekken aan met Rijk en Sector over de toekomst van Schiphol, het luchtruim, de RO, etc. We zijn concreet en duidelijk over onze belangen en wensen, maar gaan niet voorafgaand al eisen stellen.

**Twee voorbeelden ter illustratie**

*Minder hinder voor iedereen*
Een slogan als *minder hinder voor iedereen* was gekoppeld aan de groei van Schiphol maar wordt nu als randvoorwaarde in vrijwel elke discussie opgevoerd. Daarmee zetten we onszelf volledig vast. Want elke maatregel zorgt voor verschuiving van hinder. Als we ons daar per definitie tegen afzetten geldt dat ook voor maatregelen die voor heel veel mensen heel veel voordelen opleveren. Onze inzet is, *streven* naar minder hinder voor iedereen, verschuivingen moeten proportioneel zijn en negatieve effecten moeten via maatregelen op de grond worden gecompenseerd. Zie ons punt over individuele bescherming!

*Lelystad*
De openstelling van Lelystad is onderdeel van de oorspronkelijke Aldersafspraken. In 2008 is aan de toenmalige Alderstafel een aantal afspraken gemaakt over de ontwikkeling van Schiphol tot 2020. Schiphol mocht groeien tot 510.000 vliegbewegingen (later is dit aantal verlaagd naar 500.000), Lelystad en Eindhoven zouden worden ontwikkeld als overloopluchthavens, en er is afgesproken een experiment te starten met het Nieuwe Normen en Handhavingsstelsel (NNHS). Het doel achter de openstelling van Lelystad was tweeledig: selectieve ontwikkeling van Schiphol door uitplaatsing naar Eindhoven en Lelystad. En, bescherming van de omgeving Schiphol, uitbreiding op Schiphol boven de 500.000 werd destijds als disproportioneel geschat. Inmiddels zijn we tien jaar verder en laat 'voortschrijdend' inzicht zien dat een aantal dingen destijds niet goed zijn ingeschat waardoor je ook andere keuzes zou kunnen maken. Veel politieke partijen zijn daarom anders naar het instrument Lelystad gaan kijken.

Voor de BRS (de gezamenlijkheid) gaat het niet om de instrumentkeuze maar om de doelen die je met die instrumenten wil realiseren. Selectief gebruik van Schiphol en verbetering van de leefomgeving in de Schipholregio staan nog steeds overeind.

Minder hinder in de nacht via een nachtsluiting zorgt voor verschuiving naar de randen van de nacht, maar je kunt ook naar andere luchthavens verschuiven.

Lelystad biedt daarvoor nog steeds een oplossing, maar geen gedeelde oplossing. Als BRS kunnen we prima pleiten om alle opties integraal te wegen. Daarmee doen we recht aan ieders belangen zonder het intern op de spits te drijven.

3. Vaststellen verslag 28 januari 2021 (bijlage)

4. Vaststellen zienswijze op LVB 1 (bijlage)

**Tot slot**

5. Rondvraag
De conceptagenda luidt als volgt:

Met vriendelijke groet,

J. Olthof
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

# Voorstel uitwerking Omgevingsfonds

## 1. Inleiding

In het licht van hinderbeperkende maatregelen voor de luchtvaart is ook een verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving nodig. In het verleden is daarvoor de Stichting Leefomgeving Schiphol (SLS) opgericht. De investeringen in het kader van de SLS moeten worden gezien in de context van het Aldersakkoord (Convenant Omgevingskwaliteit) uit 2008, waarbij afspraak was dat waar verdere hinderbeperking niet mogelijk is en de geluidbelasting hoog blijft, het Rijk, Schiphol en de Provincie Noord-Holland investeren in maatregelen voor de verbetering van de omgevingskwaliteit rond Schiphol.

Omdat het mandaat van de SLS in december 2020 zou eindigen[1] is in 2019 door de minister gevraagd om met een voorstel te komen voor een Omgevingsfonds. Dit liep parallel aan de ambitie van Schiphol om ook na deze periode te blijven bijdragen aan verbeteringen in de kwaliteit van de leefomgeving. Door de coronaperiode is de uitwerking van het Omgevingsfonds naar de achtergrond geschoven.

Medio maart 2023 hebben Schiphol CEO Sondag en minister Harbers de intentie uitgesproken om gezamenlijk aan een Omgevingsfonds te werken. In het 8 punten plan heeft Schiphol de intentie om dit fonds in te stellen herbevestigd en ook voor 7 jaar een jaarlijks bedrag van € 10 miljoen euro benoemd. Op 14 september hebben Schiphol CEO Sondag en minister Harbers afgesproken dat Schiphol alleen verder gaat met de uitwerking van het Omgevingsfonds. Daarbij is tevens afgesproken dat een eventueel beschikbaar komend rijksbudget als subsidie kan worden ingebracht.

## 2. Doel van Omgevingsfonds

Doel van het Omgevingsfonds is de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving van de Schipholregio. Met het Omgevingsfonds worden specifieke, landzijdige maatregelen gefinancierd. Deze maatregelen richten zich zowel op de verbetering van de leefomgeving van individuele omwonenden als generieke verbetering van de leefomgevingskwaliteit. Onderdeel van die maatregelen zijn ook innovatie en nieuwe technologische ontwikkelingen die een positief effect hebben op de leefbaarheid. Daarmee wordt een brede invulling gegeven aan het Omgevingsfonds.

## 3. Voorstel inhoudelijke maatregelen

Het Omgevingsfonds richt zich op de volgende maatregelen:

| Maatregel / activiteit | Toelichting | Werkingsgebied |
|---|---|---|
| Individueel gedupeerden / schrijnende situaties | Geluidsisolatie of verhuisregeling | 55 - 68 dB Lden |
| Herstel van vortex schade, gevolgschade en maatwerkoplossingen | Vergoeden van schade als gevolg van luchtturbulentie door vliegtuigen. Daarnaast zijn maatwerk oplossingen in kader gevolgschade en hinderbeperking mogelijk. | 52 dB Lden |
| Maatregelen om grondgeluid tegen te gaan | Ondersteuning/bevordering van maatregelen tegen hinder van laagfrequent grondgeluid en grondgebonden geluid. | 58 db Lden/<br>Nabij startbaan |

[1] Het mandaat van de Stichting Leefomgeving Schiphol is verlengd ten behoeve van de transitie naar het Omgevingsfonds.



783886 0084

| | | |
|---|---|---|
| Gebiedsgerichte projecten (waaronder projectonderdelen van integrale gebiedsontwikkelingen) | Projecten die samen met gemeenten/particulieren worden gerealiseerd met het doel een impuls te geven aan de leefomgeving. | 52 dB Lden |
| Het ondersteunen van kleinere particuliere initiatieven gericht op sociale cohesie | Initiatieven van verenigingen, stichtingen, dorpsraden etc. | 48 dB Lden |
| Stimuleren/subsidiëren van innovaties | Ondersteuning/bevordering van innovaties die overlast van vliegverkeer tegengaan. | |

De focus komt hiermee te liggen op wat voor de maatschappij in brede zin inclusief Schiphol van belang is, namelijk maatregelen die binnen afzienbare tijd een positief effect hebben op omwonenden in de aangeduide regio.

Het voorgestelde programma is op onderdelen breder dan de programma's van SLS:

- Uitbreiding van het Vortexprogramma waar gevolgschade en maatwerkoplossingen aan toegevoegd zijn,
- Maatregelen om grondgeluid tegen te gaan.

SLS laat de komende maanden onderzoek doen naar de maatschappelijke impact van de door SLS uitgevoerde programma's. De resultaten hiervan worden in april 2024 verwacht. Op basis hiervan kan worden bekeken of het voorgestelde programma van het Omgevingsfonds nog aangepast kan/moet worden.

## 4. Governance

Qua governance is gekozen voor het Stichtingsmodel van SLS met een onafhankelijk bestuur en een Raad van Toezicht met Schiphol (RSG) en maatschappelijke partijen BRS en MRS. De overheden kunnen indien desgewenst later instappen.

Kenmerken van het gekozen model zijn:

- SLS gebruiken als vehicle waardoor geen nieuwe organisatie hoeft te worden opgezet.
- Basis blijft hetzelfde: simpel, doelmatig, effectief en overdracht van bestaande kennis.
- De Stichting bevordering kwaliteit leefomgeving Schipholregio gaat door onder een andere werknaam met een uitbreiding van de programma's, wijziging van financiering en bemensing.

Daarbij is het volgende van belang:

- ANBI status is randvoorwaardelijk.
- Wijziging statuten en inhoud (programma's en werkingsgebied). Het is van belang om de relatie met het Aldersconvenant uit de statuten te halen en daarmee o.a. het werkingsgebied aan te kunnen passen.
- Het governance model blijft hetzelfde maar de bemensing wordt anders.
- Instapmogelijkheid ministerie en eventueel provincie als medefinancier (subsidie) in de toekomst.
- Betrokkenheid BRS en MRS via de RvT.
- Overgebleven geld SLS blijft beschikbaar omdat SLS niet wordt geliquideerd.

## 5. Vervolg

Voor de vorming van het Omgevingsfonds is een stappenplan opgesteld dat als bijlage is toegevoegd. Op basis van dit stappenplan zal SLS per 1 januari 2025 overgaan in het Omgevingsfonds.

## Bijlage: Stappen oprichten Omgevingsfonds:

***1*** ***Organisatie*** - 1 jan 2024 – 31 december

- Check statuten door jurist Mazars op voorgestelde wijzigingen – jan ‘24 (afgerond)
- Overleg RSG – leden huidige RvT – feb-maart ’24 (ambtelijk afgerond)
- Statuten wijzigen: maart-september ‘24
    - Check belastingdienst - ANBI-status regelen/bevestigen – april/mei 2024
    - Akkoord RvT vergadering juni ‘24
    - Notaris 3e kwartaal ‘24 laten passeren
- Schiphol informeert BRS en MRS – maart/april ’24
- Juni RvT – statutenwijziging, ontslag huidige leden bij benoeming nieuwe leden 4e kw ’24, opdracht aan bestuur kwartiermaker OF
- 4e kw ’24 – benoeming nieuwe RvT

**Resultaat december: Statuten zijn aangepast en nieuwe RvT is benoemd**

- Onafhankelijk bestuur samenstellen – leden werven: mei- december ’24
- Benoeming bestuur door de RvT uiterlijk 1 januari ‘25
- Werving directeur voor 1 oktober ’24 (door huidige bestuur)
- Directeur formeert nieuw bureau voor eind november ‘24

**Resultaat uiterlijk december: Nieuwe directeur is benoemd, bureau geformeerd**

***2*** ***Inhoudelijk*** - 1 jan 2024 – 1 juli 2024:

- Resultaten Impact onderzoek implementeren: april ‘24
- Voorstel uitwerking Omgevingsfonds eind mei ’24 -RSG – in juni ter info naar RvT
- Overdrachtsdossier SLS gereed

**Resultaat eind juni: Inhoud Omgevingsfonds is bekend**

## Acties nieuwe organisatie vanaf 1 januari 2025:

- De uitwerking van het programma is de verantwoordelijkheid van het nieuwe bestuur en directie
- Bestemmingsreglement + toelichting opstellen
- Aanvraagformulieren maken
- Ontwerp beschikkingen opstellen
- Beleidsplan voor de website maken (ANBI vereiste)
- Website updaten mede t.b.v. ANBI: organogram – info bestuur - programma's etc
- AVG beleid uitschrijven
- Huisvesting regelen
- Bankrekening openen
- Machtigingen betalingen regelen
- Internet
- Telefoon
- Mailadressen
- Boekhouder/accountant
- Communicatieplan
- Logo

## Start Omgevingsfonds: 1 april 2025

# HOOFDLIJNEN 2018-2028

*De BRS gaat er van uit dat hiermee de adviesaanvraag van de minister is afgerond.*

**VOORSTEL**

Gehoord de partijen binnen de ORS, en rekening houdend met de uitkomsten van de maatschappelijke participatie, wordt de Minister, als antwoord op haar verzoek om advies, het volgende voorstel gedaan.

De ontwikkeling van Schiphol - in verbondenheid met de luchthaven Lelystad – zal in 2 fasen plaatsvinden en beslaat een totale periode van 10 jaar vanaf 2018 tot en met 2028.
*Het is voor de BRS niet helder welke periode hier bedoeld wordt. Het lijkt er op dat de kwantitatieve afspraken ingaan vanaf 2020 en de kwalitatieve afspraken vanaf heden. Het jaartal 2028 kan de BRS niet plaatsen. Ook is niet duidelijk of het om jaartallen of gebruiksjaren gaat. Wij vragen daar een consistente lijn in aan te houden. Aansluiten bij de jaartallen uit de adviesaanvraag voor de periode 2020-2030 ligt voor de hand.*

In de eerste fase tot en met 2023 gaat het om een herstel van de oorspronkelijk in 2008 gemaakte afspraak van een plafond tot 510.000 vliegtuigbewegingen onder voorwaarde dat alsnog de daarbij behorende hinderbeperking wordt gerealiseerd zoals hieronder gespecificeerd.

*Aanvulling BRS*
*Voorafgaand aan de eerste fase dient de minister besluiten te nemen over:*
*- Een zo spoedig mogelijke openstelling van Lelystad (uiterlijk april 2020)*
*- Een groeipad voor Lelystad dat recht doet aan de oorspronkelijke afspraak uit 2008.*
*- Een VVR of ander sturingsmechanisme waarbij de minister garandeert dat Lelystad functioneert als de overloop luchthaven van Schiphol.*
*- Een sturingsmechanisme om ook op Schiphol te kunnen sturen op selectiviteit.*
*- Een toetsing van de 510.000 aan de door de OVV gestelde voorwaarden. De minister dient vooraf te beoordelen of het stappenplan van de sector voldoende is.*

*Van de sector vragen we:*
*- naleving van de regel van de 4$^{e}$ baan*
*- er moet een plan worden voorgelegd met verschillende opties voor de nacht, een (gedeeltelijke) nachtsluiting en/of een vermindering van het aantal nachtvluchten, op grond waarvan partijen een gefundeerde keuze kunnen maken.*
*- de hinderbeperkende maatregelen die destijds waren gekoppeld aan de 510/500 discussie moeten alsnog worden gerealiseerd (CDA-vluchten; dagnorm 4$^{e}$ baan). De controverse van destijds over de realisatie is blijven hangen. Om de controverse op te lossen kan alsnog een contraexpertise worden uitgevoerd. De uitslag hiervan heeft effect op het volume.*

*Deze basisvereisten zijn feitelijk onderdeel van de oorspronkelijke afspraken uit 2008, er moet dan ook een check komen om te kijken of deze daadwerkelijk zijn geïmplementeerd voordat de 1$^{e}$ fase van de nieuwe periode van start gaat.*

In de tweede fase na 2023 tot en met 2028 worden 15.000 vliegtuigbewegingen aan Schiphol toegevoegd.

*De BRS kan geen groeibesluit na 2023 steunen. Een zorgvuldige integrale weging vraagt naast de bovenstaande randvoorwaarden inderdaad dat ook op alle onderstaande punten helderheid moet komen. Pas als al die informatie op tafel ligt kan een zorgvuldig besluit over de toekomst van Schiphol worden genomen.*

Voordat deze tweede tranche ingaat vindt door de Rijksoverheid een beoordeling plaats van en wordt vastgesteld of de volgende zaken een no go opleveren op basis van het terzake nog te formuleren nationale overheidsbeleid.
*De BRS wil dat er niet sec gekeken wordt naar de uitkomsten van de onderzoeken maar naar de effecten daarvan in hun onderlinge samenhang. Ook moet vooraf helder zijn hoe je dat weegt. Zolang dat niet inzichtelijk is kun je geen besluiten nemen.*
*Daarnaast benadrukken wij dat het niet om een eigenstandige weging van de Rijksoverheid kan gaan maar van de partijen gezamenlijk.*

De te beoordelen onderzoeken zijn:

a) Het onderzoek naar de gevolgen van ultrafijnstof door het RIVM. Schiphol presenteert vooruitlopend hierop een plan van aanpak om de uitstoot van ultrafijnstof terug te dringen.
b) Het onderzoek naar het voor vliegverkeer bruikbare luchtruim.
   *En de mogelijkheden die dat biedt voor de verhoging van de piekuurcapaciteit en daarmee voor ontwikkeling binnen de preferentieel baangebruik.*
c) De implicaties voor de luchtvaart van het besluit van kabinet en Kamer over het klimaatbeleid. *De uitkomsten van het Akkoord Duurzame Luchtvaart.*
*d)* De conclusies die door de Kamer verbonden worden aan de luchtvaartnota.
   *Waaronder:*
   *a. Het belang van connectiviteit voor de economie*
   *b. Mogelijkheden voor substitutie*
   *c. Mogelijkheden voor banen op Zee*
e) De gevolgen van het onderzoek naar de implicaties van de validatie van de invoer van geluidsgegevens door het hanteren van geluidsmetingen.
*f) Toetsing van extra groei aan het OVV rapport*

Daarnaast wordt door de ORS-partijen beoordeeld of voldaan wordt aan de afspraken met betrekking tot:

g) De vierde baan-regel.
h) De reductie van het aantal nachtvluchten van 32.000 naar 29.000 *voor* het gebruiksjaar 2024.
   *En wordt er een plan ontwikkeld voor meer rust in de nacht in de periode na 2023.*
i) Implementatie van het GES-onderzoek.
j) Het opstellen en de implementatie van een convenant hinderbeperking.

De ontwikkelruimte op Schiphol zal in jaarlijkse tranches van maximaal 3250 vliegtuigbewegingen worden vrijgegeven. Bij de toekenning van de eerstvolgende jaarlijkse tranche zal steeds getoetst worden of de realisatie in het afgelopen gebruiksjaar heeft plaatsgevonden binnen de gelijkwaardigheid.
*De huidige gelijkwaardigheid is achterhaald en past niet meer binnen de huidige maatschappelijke context. Als BRS willen we dan ook een herijking van de grondslag van de gelijkwaardigheidscriteria*

*voordat we hier afspraken voor verdere ontwikkeling aan verbinden. Naast geluidbelasting moet daarbij ook naar andere milieu- en gezondheidscriteria worden gekeken.*
*Daarnaast willen wij dat er ook getoetst wordt aan het naleven van de andere afspraken.*

*De onderbouwing van deze stelling ontbreekt.*

## Uitwerking condities

Voor de 1e tranche, te starten vanaf gebruiksjaar 2021 (start winterseizoen 2020-2021 op 1 november 2020), wordt voldaan aan de hieronderstaande condities. Dit wordt vastgesteld in het voorjaar 2020, voorafgaande aan het vaststellen van de capaciteitsdeclaratie.

**1. 4e baan: uitzonderingsgronden zijn aangescherpt en worden samen met de normen van de regel met ingang van het gebruiksjaar 2020 nageleefd**

- Gemiddeld gebruik 4e baan: <40
- Dagmaximum van max 80 per dag, met als uitzonderingsgronden:

a. Baanonderhoud
b. Uitzonderlijk weer
c. Onvoorziene en/of uitzonderlijke omstandigheden

a. Baanonderhoud

In het geval van baanonderhoud zijn de onderhoudstabellen van toepassing. Indien als gevolg hiervan de uurcapaciteit van de ingezette baancombinatie minimaal 10% lager ligt dan in de reguliere preferentietabel én het verkeersaanbod hoger is dan deze uurcapaciteit kan extra gebruik worden gemaakt van een vierde baan. Voor de uren waarin deze situatie op een dag aan de orde is, worden de aantallen voor het gebruik van de vierde baan op die dag niet meegerekend.

b. Uitzonderlijk weer

In geval van uitzonderlijk weer (zoals sneeuw, storm of onweersbuien) in de TMA Schiphol, als gevolg waarvan de uurcapaciteit van de ingezette baancombinatie minimaal 10 procent lager ligt dan in de reguliere preferentietabel én het verkeersaanbod hoger is dan deze uurcapaciteit kan extra gebruik worden gemaakt van een vierde baan. Voor de uren waarin deze situatie op een dag aan de orde is, worden de aantallen voor het gebruik van de vierde baan op die dag niet meegerekend.

c. Onvoorziene en/of uitzonderlijke omstandigheden

In geval van omstandigheden waardoor het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd. Gedacht moet worden aan gebeurtenissen zoals indertijd de problemen veroorzaakt door de aswolk, de internationale top met inzet van de Polderbaan als opstelplaats voor vliegtuigen en dergelijke.

Of er sprake is van een uitzonderlijke toestand zoals hier bedoeld, wordt voorgelegd aan de partijen aan het College van Advies van de ORS.

## 2. Veiligheid

Voor alle partijen staat veiligheid van de luchtvaart en van Schiphol en de omgeving op één. Het ministerie is als eindverantwoordelijke voor de veiligheid van Schiphol met urgentie aan de slag met de implementatie van alle aanbevelingen die de OVV aan het ministerie (beleid en toezicht) heeft gericht. De sector is verantwoordelijk voor de implementatie van alle aanbevelingen die aan haar zijn gericht. Het ministerie ziet daarop toe en zal over de implementatie van alle aanbevelingen een extern onderzoek laten uitvoeren en daarna besluiten of aan de veiligheidseisen wordt voldaan. Dit conform de brief van de Minister aan de Kamer d.d. 25 april 2018. Schiphol kan alleen groeien als dit aantoonbaar veilig kan.

Dit geldt in het bijzonder voor de preferentietabel uit regel 1 van het nieuwe stelsel en convergent naderen en starten en voor het vraagstuk naar baancombinatiewisselingen. Maatregelen om de betreffende risico's verder te verlagen worden door de sector onderzocht en de resultaten komen in de eerste helft van 2019 beschikbaar. Mochten hieruit maatregelen volgen, bijvoorbeeld meer inzet van secundaire banen, die uit een oogpunt van veiligheid noodzakelijk zijn, dan mogen de effecten daarvan niet worden afgewenteld op de omgeving. Een verlaging van het verkeersvolume lijkt dan de enig juiste oplossing tenzij de sector met een voor de omgeving bevredigend alternatief komt.

## 3. GES-onderzoek

Het eerder door het ministerie stopgezette GES-onderzoek door RIVM wordt hervat en een eerste meting heeft voor 2020 plaatsgevonden.

## 4. Nacht: reductie in 2020 tot in ieder geval 29000

Uiterlijk in het gebruiksjaar 2024 is het aantal nachtvluchten teruggebracht tot 29.000 bewegingen. Bij de evaluatie in 2023 wordt vastgesteld of deze reductie inderdaad is ingezet en of verwacht mag worden dat de realisatie in 2024 voltooid zal zijn.

## 5. Lelystad: ruimte geschapen door hogere uitvliegroutes

Het Startbesluit voor de luchtruimherziening dat in 2019 wordt genomen dient aan te geven welke stappen nog voor 2023 doorgevoerd zullen worden die een einde moeten maken aan belemmeringen op de aansluitroutes van Lelystad Airport om op eenzelfde wijze als het Schipholverkeer ongehinderd te kunnen doorklimmen. Door het verbeteren van de aansluitroutes worden de routes zodanig aangepast dat het niet meer nodig zal zijn om het Lelystadverkeer onder het Schipholverkeer te laten vliegen. Deze verbeteringen voor de aansluitroutes zijn randvoorwaardelijk voor de doorgroei van Lelystad Airport boven de 10.000 vliegtuigbewegingen. Eerst dan wordt ruimte geschapen voor het uitvoeren van een gefaseerde ontwikkeling tot 25.000 vliegtuigbewegingen uit het luchthavenbesluit Lelystad.

## 6. Convenant hinderbeperking en leefbaarheid

In de maatschappelijke consultatie - met name de internetconsultatie en de huiskamergesprekken - van de afgelopen maanden zijn tal van suggesties gedaan voor nieuwe hinderbeperking en versterking van de leefbaarheid. Op basis hiervan wordt voor 30 juni 2019 een convenant hinderbeperking en leefbaarheid opgesteld tussen de ORS-delegaties voorzien van een financiële paragraaf en een heldere rolverdeling tussen partijen om dit convenant effectief te kunnen uitvoeren. Elementen die daarin een plaats krijgen zijn onder meer:

- Onderzoek naar mogelijkheden hoger aanvliegen op de primaire banen.
- Verkennen van de mogelijkheden om de piekuurcapaciteit te verhogen waardoor de inzet van secundaire banen wordt verminderd.
- Aanvullend op het geluidpreferentieel baangebruik zal de sector nog meer gaan sturen op zoveel mogelijk inzetten van de geluidspreferentebaan. Zo zal bijvoorbeeld het verkeersaanbod verder worden geoptimaliseerd door het verkeer anders te verdelen over de sectoren zodat er meer verkeer op de geluidpreferente banen wordt afgehandeld. In het convenant zullen daarvoor prestatie-afspraken worden gemaakt.
- Inrichting fysieke leefomgeving om grondgeluid te mitigeren
- De opzet en financiering van een meetnetwerk. Op verzoek van de ORS geeft de KNMI op een onafhankelijke wijze invulling aan dit meetwerk dat zodanig wordt ingericht dat aansluiting plaatsvindt bij het landelijk aangekondigde programma – met betrokkenheid van KNMI, NLR en RIVM – waarmee ook input in de berekeningen kan worden gevalideerd.
- Wijze van klachtenafhandeling met inrichting van een ombudsfunctie om 'schrijnende gevallen' tijdig te signaleren en te ondersteunen in hun zoektocht naar een passende oplossing in de gegeven persoonlijke situatie.
- Isolatiemaatregelen in gebieden die inmiddels feitelijk binnen de oorspronkelijk geldende isolatiecontour vallen inclusief een voorziening voor die gevallen waarin de isolatievoorziening inmiddels is gedateerd en de garantietermijnen zijn verstreken.
- Ligging van het waypoint in de bocht op de vertrekroute bij Uithoorn.

En specifiek voor de nacht, naast de genoemde reductie van het aantal vliegtuigbewegingen naar 29.000:

- Voorstel(len) voorleggen in ORS t.a.v. nachtelijke naderingsroutes en CDA's bij noordelijk en zuidelijk baangebruik naar de Zwanenburgbaan (baan 36C en 18C).
- Voorstel(len) voorleggen in ORS t.a.v. nachtelijke naderingsroutes en CDA's op de Buitenveldertbaan (baan 27).
- Onderzoek naar de evt. mogelijkheid om special SIDs te ontwerpen vanaf de Zwanenburgburgbaan in de nacht in oostelijke richting (vanaf baan 36C).
- Artip2C heropenen na implementatie iCas.

## 7. Substitutie

De duurzaamheid van het internationale verbindingennetwerk wordt verder versterkt als in de luchtvaartnota een programma voor substitutie van vliegverkeer naar treinverkeer wordt uitgewerkt en geïnstrumenteerd waarbij in 2022 een relatieve toename van het vervoer per trein naar internationale bestemmingen kan worden vastgesteld. De inzichten uit de critical review sessie van de maatschappelijke consultatie worden hierbij betrokken.
*Een besluit over meer treinen op Schiphol heeft implicaties voor het station op Schiphol, dat nu al overbelast is. Ook de effecten van meer (internationale) treinen op het station op Schiphol moeten hierbij worden betrokken.*

## 8. Periode na 2028: Onderzoek luchthaven in zee

Uit de maatschappelijke consultatie komt meer dan in de eerdere discussies het vraagstuk van de inpasbaarheid van de luchthavens aan de orde. De studie naar "banen in zee" wordt in de bijdragen nadrukkelijk onder de aandacht gebracht. Aanbevolen wordt dat er opnieuw gekeken wordt naar – niet zozeer een luchthaven in zee als wel – banen in zee, omdat breed gedragen de opvatting is dat in een dichtbevolkt land als Nederland geen plek te vinden is waar sprake zal zijn van een acceptabele balans tussen economische activiteit en leefomgeving. Voor de korte termijn lost dit niets op. Een dergelijke studie en bij een positieve beoordeling de uitwerking daarvan, alvorens tot uitvoering kan worden overgegaan, zal geruime tijd in beslag nemen. Waar de minister aan de ORS heeft gevraagd om een advies tot 2030, gebiedt de realiteit dat deze discussie zijn eventuele vruchten na dat moment zal afwerpen.

Provincie Noord-Holland

**Bestuurlijke Regie Schiphol**

**Uw contactpersoon**

5.1.2e

BEL/RO

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e @noord-holland.nl

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
De heer M.G.J. Harbers
Postbus 20901
2500 EX Den Haag



**Verzenddatum**

**Kenmerk**

2229284/2229295

**Uw kenmerk**

**Betreft: BRS zienswijze op de wijziging van de Regeling luchtvaartheffingen**

Excellentie,

De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft met belangstelling kennisgenomen van uw voorstel tot wijziging van de Regeling luchtvaartheffingen. Wij achten het een gelukkige ontwikkeling dat u de te hanteren rekenformules voor het meten van de geluidsproductie van burgerluchtvaartuigen beter wil laten aansluiten op de huidige vlootsamenstelling waarmee op Schiphol wordt gevlogen. Niettemin willen wij gebruik maken van de mogelijkheid hierop een zienswijze in te dienen.

In het Ontwikkelperspectief en de Uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio benadrukken wij als Rijk en regio het belang van het herstel van de leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio. De vlootvernieuwing die de voorbije jaren heeft plaatsgevonden, heeft daar in die zin aan bijgedragen dat vele lawaaiige vliegtuigtypen inmiddels door stillere typen zijn vervangen. Echter, nog niet alle luchtvaartuigen binnen deze categorie zijn vervangen en zij vliegen nog steeds op Schiphol. Omdat het evident is dat van het beperken van inzet van dergelijke oudere, lawaaiige vliegtuigtypen een positief effect uitgaat, hadden wij verwacht dat u – gegeven het speerpunt van uw luchtvaartbeleid en het mede invulling willen geven aan de motie Paternotte c.s. uit 2018 [1]) – met de nu te treffen regeling daar meer op zou inspelen.

In dit verband hoopten wij dat u een brug zou slaan naar de eerder door u vastgestelde wijziging van de Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon ( 5.1.2e

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Dit door toevoeging van een extra trede aan de tabel behorende bij het te wijzigen artikel 9, deze speciaal te bestemmen voor marginaal conforme luchtvaartuigen en daarvoor een verhoogde waarde voor factor k vast te stellen, één en ander op een wijze zoals aangegeven in onderstaande tabel (lichtgroen gedeelte):

| Geluidsklasse | Geluidscategorie | k |
|---|---|---|
| I | ΔEPNdB > - 10 | 0,525 |
| II | -10 ≥ ΔEPNdB > -11 | 0,5 |
| III | -11 ≥ ΔEPNdB > -15 | 0,475 |
| IV | -15 ≥ ΔEPNdB > -18 | 0,45 |
| V | -18 ≥ ΔEPNdB > -21 | 0,425 |
| VI | -21 ≥ ΔEPNdB > -24 | 0,4 |
| VII | -24 ≥ ΔEPNdB > -27 | 0,375 |
| VIII | ΔEPNdB ≤ -27 | 0,35 |

Omdat de categorie -10 > ΔEPNdB > - 11 zo dicht tegen die marginaal conforme luchtvaartuigen aanligt, is het belangrijk deze categorie als zodanig te behouden met de bijbehorende waarde voor k.

Wij willen u hierbij aanmoedigen de met de aangepaste regeling ingeslagen weg te vervolgen en de regeling ook te benutten voor herstel van de leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio. Naast het extra beprijzen van marginaal conforme luchtvaartuigen, valt te overwegen om ook in te spelen op de problematiek rond nachtvluchten in relatie tot leefomgevingskwaliteit. In dit verband kan worden gedacht aan uitbreiding van de tabel met een speciale nachttoeslag.

Hoogachtend, namens alle leden van de BRS,

Esther Rommel
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

*Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.*

[1]) Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 24 oktober 2023, nr. IENW/BSK-2023/137211, tot wijziging van de Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol, Memorie van toelichting:

> *Het speerpunt van luchtvaartbeleid is het binnen acceptabele grenzen houden van de geluidbelasting en geluidhinder van het vliegverkeer. Individuele vluchten met oudere, lawaaiige vliegtuigen die onder de definitie marginaal conforme vliegtuigen vallen, geven in verhouding vaker aanleiding tot klachten. Een marginaal conform vliegtuig is een vliegtuig dat is gecertificeerd overeenkomstig de geluidsnormen zoals vastgesteld in hoofdstuk 3 van ICAO Bijlage 16 met een cumulatieve marge van minder dan 10 EPNdB1 effectief waargenomen geluid.*
>
> *Het weren van deze vliegtuigen van de luchthaven geeft mede invulling aan het streven om de hinder te beperken. (...)*
>
> *De wijziging sluit aan bij het kabinetsbeleid om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Het geeft mede invulling aan de motie Paternotte c.s. uit 2018 over het weren van lawaaiige vliegtuigen.*

| UITVOERINGSAGENDA NOVEX SCHIPHOL | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Actief mee aan de slag van uit Programmateam** | | | | | | | | |
| | **Toekomst Luchtvaart** | | | | | | | | |
| **Nr.** | **Project / Programma** | **Opgave** | **Doel** | **Primaire trekker** | **Overige betrokkenen** | **Acties, producten en deadlines (wat & wanneer)** | **Governance en middelen (hoe)** | **Monitor 08/02/24** | **Toelichting** |
| 1. | Verkenning 2050. toekomst van de luchtvaart en luchthaven. | Gezamenlijk kennisnetwerk opzetten. In kaart brengen van de toekomst van de veranderingen in de luchtvaart, de implicaties daarvan voor de luchthaven en haar omgeving in relatie tot het maatschappelijk en economisch belang en de (internationale) verbondenheid. Met welke ruimtelijke en economische effecten moet de regio rekening houden? En wat is de gewenste ontwikkelrichting? Backcasting vanuit 2050, scenario's met verschillende duurzame energiedragers, technologische ontwikkelingen, impact op de gezondheid, Toepassen innovatiestrategie luchtvaart op | Er komt een verdiepende analyse over de toekomst van de luchtvaart en de (ruimtelijke) consequenties daarvan. Mondiaal heeft IATA zich gecommitteerd aan een doeltelling van (netto) emissievrije luchtvaart in 2050, Schiphol zet in op emissieneutraal in 2050. Wat betekent verduurzaming voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de Schipholregio? Wat vraagt dat aan ruimte en infrastructuur? Als we gaan sturen op krimpende milieucontouren, welke kansen biedt dat | BZK 5.1.2e | EZK 5.1.2e 1.2 5.1.2e BRS 5.1.2e en 5.1.2e 1.2 5.1.2e | Plan van aanpak en onderzoeks-vragen opstellen, selectie bureau Q4 2023. Opleveren rapport Q2 24 en uitvoeren rapport Q3 24 | Werkgroep of begeleidingsgroep starten (Bzk, Ezk, IenW en BRS die deze actie oppakt. Er zijn middelen nodig (uit SPUK-procesgelden BZK) om onderzoeksbureau onderzoeksvragen en p.v.a. uit te laten werken. | | In februari is het gekozen bureau gestart met de start van de quick scan. Een concept is begin maart besproken met de begeleidingsgroep. De quick scan wordt tekstueel aangepast en uiterlijk 1 april opgeleverd. Op 19 maart is de begeleidingsgroep bijeengekomen om te vergaderen over het vervolg. Er wordt nu gewerkt aan het formuleren van de onderzoeksopdracht. Het uitgangspunt is deze in april gereed te hebben. |
| | **Beschermen en Bevorderen van de gezonde leefomgeving** | | | | | | | | |
| **Nr.** | **Project / Programma** | **Opgave** | **Doel** | **Primaire trekker** | **Overige betrokkenen** | **Acties, producten en deadlines (wat & wanneer)** | **Governance en middelen (hoe)** | **Monitor 08/02/24** | **Toelichting** |
| 6, 7 en 8 | Verkenning heldere normeren voor luchtvaart (met nog op gezondheid). Uitwerken transitiepad naar zero emissions, Voorbereiden beleid voor de aandachtsgebieden en Programma systeemgeluid | Uitwerken heldere normen voor kwalitatieve sturing op de leefomgevingskwaliteit, met name geluid en luchtkwaliteit. Dat zit deels in programma voor het systeemgeluid. Deels zit dit in andere programma's als het NMP. Aanvullend op normen voor luchtvaart horen dan contouren voor de RO (saneren, beschermen, aandacht geven). Naast bronmaatregelen aandacht voor kwaliteitsimpuls in de leefomgeving met gezondheidsbevorderende elementen. Verbeteren van een gezonde leefomgeving is een gezamenlijk uitgangspunt. Hierbij mist nog het eindbeeld van de voorgenomen 'stapsgewijze verbeteringen'. Tussendoelen en einddoelen uitwerken in een transitiepad naar 2050. | Netwerkvorming met betrokkenheid NOVEX-partners. Bredere open gesprek over normstelling met experts vanuit GGD en RIVM. Vanuit dit open gesprek opgedane kennis meegeven aan specifiek uitwerkingslijnen. Leefomgevingskwaliteit moet vanuit wederkerigheid worden verbeterd zowel aan de bron als bij de ontvanger. Voor gezondheidsbevorderende elementen is toewerken naar 'zero emissions' het uitgangspunt. Tussendoelen en einddoelen moeten zo concreet mogelijk worden gemaakt, waarbij een onderscheid mogelijk is tussen afrekenbare tussendoelen voor korte en middellange termijn en ambitieuze streefbeelden voor langere termijn. Hierbij kunnen Europese zero-emission-ambitions als referentie gelden. | IenW 5.1.2e 5.1.2e | BRS 5.1.2e 1.2 5.1.2e 1.2 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e Regio 5.1.2e BZK 5.1.2e | Zorgen voor actieve betrokkenheid vanuit BRS partijen bij het NMP als onderdeel van de interbestuurlijke samenwerking aan het NMP. Gericht op integrale en cumulatieve uitwerking van normering gezondheidseffecten in het NMP, in lijn met de Omgevingswet. In ieder geval geluid en luchtkwaliteit. Praktische werkafspraken gemaakt in najaar 2023. Uitvoering eind 2023 en 2024. Directe en actieve betrokkenheid vanuit BRS organiseren bij het uitwerken aanpak leefomgevingskwaliteit in de aandachtsgebieden. Samenhang met systeemgeluid (geluidaspecten), maatregelen in bouwen (geluidadaptief bouwen) en ruimtelijke inrichting (bevordering leefomgevingskwaliteit). Aansluiten bij aanpak GGD en RIVM gezonde leefomgeving. Eerst overzicht gereed in Q1. Voor de normstelling geluid rondom Schiphol zal de BRS actief meegenomen worden. | Relatie MNP. Relatie geluid 5.1.2e 5.1.2e Relatie PAMV 5.1.2e Relatie luchtkwaliteit 5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e Relatie ruimtelijk kader 5.1.2e Gesprekken met RIVM en GGD's over gezondheidsaspecten van emissies. WHO-advieswaarden meewegen. | | De BRS partijen zijn nu goed vertegenwoordigd bij de klankbordgroep Op 11 december heeft een gezamenlijke werksessie plaatsgevonden. BZK heeft een opdracht uitbesteed voor het verbrede onderzoek en heeft aangegeven Provinciale vertegenwoordigers in de begeleidingsgroep te vragen. |
| 9. | Luchtkwaliteit regio Schiphol | Luchtkwaliteit aanpakken gericht op stapsgewijze verbetering, aansluiten bij doelen Schone Lucht Akkoord. Sturing vanuit verschillende bronnen/programma's naast luchtvaart, programma's gericht op industrie, mobiliteit en SLA, monitoring via SLA. Intentie is om alle gemeenten in de Schipholregio aan te laten sluiten bij de doelen van het Schone Lucht Akkoord (SLA). Vanuit het SLA wordt de luchtkwaliteit gemonitord (los van de bronnen). | Stapsgewijs verbeteren luchtkwaliteit. | IenW 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e | Regio 5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e | (1) Inzichtelijk maken welke gemeenten niet zijn aangesloten bij het SLA , vervolgens onderzoeken waarom deze gemeenten niet deelnemen en kijken wat we daaraan kunnen doen om toch dit doel te laten renen. (2) Emissiedoelen SLA en luchtvaart vergelijken en kijken of en zo ja, welke aanpassing gewenst is en haalbaar? In welke wetgeving moet dat worden aangepast? (3) Daarbij ook kijken naar de lopende acties voor compliance met Europese regelgeving (consequenties van eventuele opname van luchtvaart in het SLA in kaart brengen; onderzoek naar de bijdrage van alle bronnen (wegverkeer, luchtvaart, industrie, landbouw, huishoudens) aan de "deken" of "achtergrondconcentratie" van luchtverontreiniging en onderzoek naar de impact van de deken op de luchtkwaliteit in de Schipholregio. Onderzoeksvragen: (NB deze komen deels overeen met onderzoeken in afronding t.o.v. IenW (Adecs. NLR)). (A) Wat is de bijdrage van de deken/achtergrondconcentratie | | | Er is geen voortgang te melden, anders dan het afronden van de onderzoeken op het gebied van emissies van de luchtvaart die we als IenW hebben laten uitvoeren (eind 2023 Kamerbrief) en een onderzoek dat vóór de zomer 2024 nog wordt uitgevoerd. |
| 10 & 11 | Isolatieprogramma en grondgeluidhinder tegengaan | Aanvullende isolatieronde (GIS4) en de Inzet van specifieke maatregelen om grondgeluid en de hinder daarvan te verminderen. | Uitvoeren isolatieprogramma en Grondgeluid en/of hinder van grondgeluid beperken. | IenW 5.1.2e 5.1.2e | Regio 5.1.2e 5.1.2e BRS 5.1.2e 5.1.2e | Dit is op dit moment de Regeling Gevelisolatie 2023. Regeling is Q3/4 2023 gepubliceerd en wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat. Blijft in uitvoering. Er wordt voor toekomstige ontwikkelingen de link gelegd met het programma systeemgeluid. Laag Frequent Geluid | Rijk en regio maken afspraken over isolatieprogramma's. Opdracht aan RIVM (door IenW). Medio september 2023 offerte bespreking | | RIVM heeft 1e onderzoeksplan gepresenteerd op 20 maart. Inventarisatie bronnen en klachten gaat nu van start. Medio juni 2024 voorlopige 1e inzichten die worden gepresenteerd. |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 19. | Doorontwikkeling geluidadaptief bouwen | Uitwerking volgende fase onderzoeksprogramma geluidadaptief bouwen met o.a. living labs in concrete bouwprojecten (waaronder in ieder geval 1 in Rijsenhout), actualisatie handrijking, kennisontsluiting. Toepassing zowel binnen als buiten de beperkingengebieden LIB. | Met adaptieve maatregelen bij gebiedsinrichting, bouwontwerpen en materiaalgebruik kunnen effecten van geluid gemitigeerd worden. Relatie met Programma Gezonde Leefomgeving. | Geluidadaptief Bouwen 5.1.2c en 5.1.2d | IenW 5.1.2d BZK 5.1.2c 5.1.2e BRS 5.1.2d 5.1.2e | Uitwerken onderzoeksagenda als basis voor living labs/onderzoeksprogramma (oktober 2023). Memo maken met beleidsambities als basis onderzoeksagenda en living labs (oktober 2023). Uitwerken living lab Rijsenhout in plan van aanpak voor ontwerp, bouw en onderhoud living lab (januari 2024). Uitwerken plan organisatiestructuur en benodigde middelen voor uitvoering onderzoeksprogramma en toepassing kennis in praktijk middel een organogram (januari 2024). Inventarisaties doen voor locaties voor living labs NOVEX-regio breed met een kaart en rangschikking van locaties op basis van SWOT analyses (april 2024). Aansluiten | Governance verloopt via een ambtelijke werkgroep tussen IenW, BZK en de regio. Circa 1x per kwartaal wordt een stuurgroep georganiseerd. | | Het huidige onderzoek wordt momenteel afgerond en projectleider vanaf 1 maart in dienst van de TU Delft van waaruit ook het vervolgonderzoek zal worden gestart, presenteert binnenkort zijn vervolgonderzoek dat vanaf april 2024 zal gaan lopen. Momenteel wordt financiële ondersteuning vanuit I&W en BZK (respectievelijk 500K en 100K) voorbereid middels een subsidieverlening. De gemeente Haarlemmermeer is ihkv het vervolgonderzoek bezig met het vinden en voorbereiden (projectontwikkelaars) een geschikte locatie voor een living Lab. Elke 6 weken wordt een stuurgroep geïnformeerd tav de vorderingen. |
| 20 & 21 | Actualisatie LIB en Aanpassing LIB drie zones voor ruimtelijk beleid | De LIB-contouren worden aangepast middels een actualisatie en een technische aanpassing. Daarbij Aansluiting van LIB op Omgevingswet. | De ruimtelijke beperkingen met het oog op gezondheid en veiligheid zijn niet meer in lijn met de huidige vliegoperatie op Schiphol. Actualiseren van ruimtelijk beleid door het Luchthavenindelingbesluit (LIB) te wijzigen zorgt ervoor dat activiteiten op de grond en in de lucht op elkaar aansluiten. Naast geluidscontouren worden ook EV-contouren aangepast. Er komen heldere regels voor gezondheid (mengpaneel Omgevingswet) met flexibiliteit om knelpunten met betrekking tot de leefbaarheid in de beperkingsgebieden aan te kunnen pakken. Samenhang met 6, 7 en 8. Naast geluid en luchtkwaliteit ook kijken naar EV. | IenW 5.1.2c | BRS 5.1.2c 5.1.2d 5.1.2e en 5.1.2c BZK 5.1.2e | Besluit ministerraad ontwerpwijziging LIB (eind 2023/ begin 2024); Zienswijzen en voorhang (2024); Inwerkingtreding wijziging LIB (1 januari 2025). Inventariseren opgave en opstellen plan van aanpak (2024). Uitvoering plan van aanpak (2024-2027). | Rijk regio werkgroep herziening ruimtelijk beleid Schiphol LIB | | In de vijfde voortgangsbrief is de 2e Kamer geïnformeerd over de actualisatie van de ruimtelijke beperkingengebieden voor gezondheid en veiligheid rondom luchthaven Schiphol, die zijn vastgelegd in het Luchthavenindelingbesluit (LIB). Dit betreft een tussentijdse actualisatie omdat de grenzen van de beperkingengebieden al langere tijd niet meebewegen met de ontwikkeling van de vliegoperatie. Een bredere herziening van het ruimtelijk beleid rondom de luchthaven is onderdeel van spoor 3. In de genoemde voortgangsbrief is aan de 2e Kamer gemeld dat voor de zorgvuldigheid van het proces van de actualisatie een mer-beoordeling zou worden uitgevoerd. Deze heeft in het najaar van 2023 plaatsgevonden. Uit de voorlopige conclusie van de beoordeling blijkt dat aanzienlijke milieueffecten als gevolg van de voorgenomen actualisatie niet kunnen worden uitgesloten. Daarom moet voor deze actualisatie van het LIB een volledige mer-procedure worden doorlopen.<br><br>Het uitvoeren van een volledige mer-procedure heeft als gevolg dat de initiële planning, waarbij werd uitgegaan van een actualisatie van de beperkingengebieden per 1 januari 2025, niet meer haalbaar is. Er wordt bezien of het reeds gestarte mer-traject voor de wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) in spoor 2 mogelijkheden biedt om een tussentijdse actualisatie van de beperkingengebieden in het LIB te realiseren. Een definitief besluit om het LIB tussentijds te actualiseren volgt bij oplevering van het LVB MER, wanneer ook meer duidelijkheid is over de voortgang van de uitvoering van spoor 2 en spoor 3 van het Hoofdlijnenbesluit Schiphol. |
| 37. | Verkennen beleidsgebruik bevindingen uit het Programma Aanpak Meten en Berekenen van Vliegtuiggeluid (PAMV) | PAMV is een aflopend kennisprogramma voor het meten en berekenen van vliegtuiggeluid. Planning is dat eind 2023 de resultaten worden opgeleverd in 3 rapporten over 1. aanvullende indicatoren voor geluidshinder, 2. toepassingsbereik voor het meten en voor het bereken van vliegtuiggeluid. 3. validatie van rekenmodellen door metingen. Deze opbrengst moet vervolgens nog geapprecieerd en beleidsmatig vertaald worden. Rijk en BRS verkennen gezamenlijk de mogelijkheden om de opgedane kennis te benutten (in aanvulling op het programma systeemgeluid - actie 8). | Metingen kunnen benut worden voor modelverbeteringen en kunnen het inzicht vergroten over de relaties tussen geluidbelasting en hinderbeleving. Citizen science wordt ingezet als monitoringsinstrument voor geluidbelasting en het signaleren van extremen, benutten kennis voor provinciale traject rondom monitoring en civil science (Hollandse Luchten). Aanvullende indicatoren kunnen benut worden bij gebiedsgerichte aanpak van geluidshinder. | IenW 5.1.2c BRS 5.1.2c | BZK 5.1.2c 5.1.2e | Delen met de regio van de opgedane kennis in PAMV. Bespreken, met de programmamanager van de beleidsmatige appreciatie van de resultaten van PAMV (zdhv de 3 rapporten) en de mogelijkheden deze beleidsmatig te benutten voor beleid en uitvoering. Uitlijnen relaties systeemgeluid en integrale monitoring omgevingskwaliteit en lopende citizens science projecten. Overzicht gereed Q4. | | | Over een gezamenlijke sessie met de regio over de uitkomsten van de RIVM rapporten is met de IenW projectleider een afspraak gemaakt (kolom G).<br>Als de eindrapporten er liggen wordt de afspraak ingepland door de projectleider in overleg met RIVM.<br>De eindrapporten zijn vertraagd en worden op korte termijn verwacht. Verwachting kennissessie is voorjaar 2024. |

## Stelselwijzigingen

| Nr. | Project / Programma | Opgave | Doel | Primaire trekker | Overige betrokkenen | Acties, producten en deadlines (wat & wanneer) | Governance en middelen (hoe) | Monitor 08/02/24 | Toelichting |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 13. | Programma luchtruimherziening | Verminderen van uitstoot van schadelijke stoffen en geluidsoverlast door een herziening van de inrichting en het gebruik van het luchtruim. Daarnaast meer de militaire missie effectiviteit vergroot worden. | Er wordt niet overal de kortst mogelijke route gevlogen. Dat leidt tot meer uitstoot (CO2 en NOX) dan nodig. De beoogde indeling van het luchtruim zorgt ervoor dat vliegtuigen minder omvliegen en met minder vertragingen. Door de nieuwe indeling en andere wijze van afhandelen wordt het voorts mogelijk om dichterbij de luchthavens de geluidshinder te beperken door langer, hoger te vliegen op vaste naderingsroutes. Dit betreft het gebied tussen 15 en 60 kilometer van de banen. | IenW 5.1.2c | BRS 5.1.2c 5.1.2e BZK 5.1.2e 5.1.2d | Op 10 oktober 2022 is de bestuursovereenkomst NOVEX-Schiphol door zowel de BRS als het Rijk ondertekend. In deze bestuursovereenkomst is vastgelegd dat voor het programma Luchtruimherziening geldt dat "partijen afspreken om tot optimale afstemming te komen tussen aanpassingen van het luchtruim in het kader van de Luchtruimherziening en de ruimtelijke opgaven in het Schipholgebied" In overleg met het programma LRH zal dus gekomen worden tot heldere werkafspraken over de betrokkenheid van BRS partijen bij de uitwerking van het ontwerp voor het gebruik van het luchtruim. Daarnaast is helderheid over vastgestelde uitgangspunten en nog flexibele ontwerpruimte gewenst. Tot slot is een duidelijk overzicht van de landzijdige gebiedsopgaven binnen een provincie of (NOVEX-) regio nodig. | Het programma LRH wordt uitgevoerd binnen een zelfstandige programmadirectie met 5 programmapartners (IenW, DEF, LVNL, CLSK, MUAC). Landelijk traject, afstemming in Schipholregio loopt via BRS. Provincies zijn op het landelijk traject aangehaakt (voor de gebieden buiten Schipholregio). | | Het programma Luchtruimherziening is controversieel verklaard door de Tweede Kamer. Dat betekent dat besluitvorming over vervolgstappen aan een nieuw kabinet is. Het programma zet daarom momenteel alleen voorbereidende stappen. Zo wordt er gewerkt aan een Schetsontwerp van de nieuwe inrichting van het luchtruim en aan het vaststellen van de zoekgebieden (Ontwerpruimte) voor het ontwerpen van routesets voor vaste naderingsroutes rondom Schiphol, Rotterdam en Lelystad. Eventuele publicatie van het Schetsontwerp en de Ontwerpruimte is aan een missionair kabinet.<br><br>Na eventuele publicatie van het Schetsontwerp en de Ontwerpruimte wil het programma gebiedsadviezen aan de provincies uitvragen. Immers is een volwaardige belangenafweging o.a. vanuit ontvangen input en gesprekken met provincies over waar vliegroutes gesitueerd kunnen worden onderdeel van het proces. In dat kader worden er meerdere oefensessies samen met de NOVEX Schiphol provincies georganiseerd als pilot om te kijken hoe er gezamenlijk tot zinvolle ontwerpcriteria kan worden gekomen, zowel generiek als specifiek met de opgaven uit de provinciale ruimtelijke voorstellen als vertrekpunt. Op 14 maart jl. heeft de eerste oefensessie plaatsgevonden, op 8 april volgt de tweede. Op 23 april zullen de resultaten van deze pilot aan de overige provincies worden gepresenteerd waarbij ook met hen zal worden besproken of men de conclusies over de zinvolle ontwerpcriteria deelt. De conclusies zullen uiteindelijk landen in een bestuurlijke notitie "gebiedsadviezen en interbestuurlijke samenwerking" die gezamenlijk door het Rijk en de provincies zal worden vastgesteld. |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 30 & 31 | Naar een nieuwe juridische basis en balans voor Schiphol. | Realisatie vermindering naar 452.500 vliegbewegingen en vaststellen van een nieuw nulpunt qua bijbehorende milieuruimte. | Het maken van afspraken binnen de NOVEX over het betrekken van de regio voor eind 2023. | IenW 5.1.2c | BZK 5.1.2a 5.1.2e BRS 5.1.2e | Informeren voortgang experimenteerregeling (september 23 en nb), informele afstemming van ontwerp-LVB (najaar 23), Formele zienswijze procedure ontwerp-LVB. (planning PM). September '23 start notificatie inkv BA procedure | Via de ambtelijke BRS-werkgroep en BRS-bestuurlijk. Formele zienswijzeprocedure. Via de ambtelijke BRS- | De experimenteerregeling is opgeschort. Momenteel wordt gekeken hoe nu verder. Ook in het licht van de RBV uitspraak wordt momenteel gekeken naar de BA en het nieuwe LVB. |

## Samenhang van opgaven in beeld houden

### Governance

| Nr. | Project / Programma | Opgave | Doel | Primaire trekker | Overige betrokkenen | Acties, producten en deadlines (wat & wanneer) | Governance en middelen (hoe) | Monitor 08/02/24 | Toelichting |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2. | Integratieslag van de ontwikkelperspectiev en met de provinciale ruimtelijke voorstellen | Het ontwikkelperspectief met beslisten en uitgangspunten vormt de bijdrage vanuit de Schipholregio aan de ruimtelijke voorstellen die door de provincies worden gemaakt. Vanuit NOVEX Schiphol wordt aan deze integratieslag een actieve bijdrage geleverd. | Integrale ruimtelijke keuzes vragen om integratie van de verschillende ontwikkelperspectieven van de NOVEX-programma's in de verschillende provincies en de PNLG's, PMIEK, et cetera in het ruimtelijk voorstel. | BRS 5.1.2e | IenW 5.1.2 5.1.2e BZK 5.1.2 5.1.2e | Volgt programmering ruimtelijke voorstellen. | 4x per jaar contact over de stand van zaken met programmamanagers ruimtelijke voorstellen PNH. PZH, U en Flevoland. | | Op 17 januari hebben we als novex Schipholregio een overleg gehad met de collega's van de vier ruimtelijke voorstellen.<br>Namens het programmateam waren 5.1.2 en 5.1.2 daar ook bij.<br>De afspraak is om 4x per jaar een regulier afstemmingsoverleg te prikken en elkaar tussendoor op de hoogte te houden van actuele ontwikkelingen. Waar nodig tussendoor bij elkaar te komen. |
| 3. | Borgen samenhang met andere nationale opgaven (buiten NOVEX Schipholregio). | De samenhang tussen verschillende maatschappelijke opgaven wordt geborgd, ook in relatie tot de opgaven die in andere programma's zitten. Continu vinger-aan-de-pols en bespreken in stuurgroep. | Algemeen: ruimtelijk voorstellen en andere Novex programma's. Hoofdopgave 1: NMP, innovatiestrategie luchtvaart, mobiliteitsvisie. Hoofdopgave 2: woondeals. Hoofdopgave 3: PFLG PNH, PPLG PZH, PPLG PU, programma's stikstof PNH, PZH en PU. Hoofdopgave 4: verduurzaming industrie en stikstoftafel industrie. Hoofdopgave 5: MIEK, PMIEK, programma verduurzaming van Schiphol, CES, innovatiestrategie luchtvaart. Hoofdopgave 6: NMP. Hoofdopgave 7: NMP, SLA, verduurzaming industrie, verduurzaming mobiliteit, innovatiestrategie luchtvaart. Hoofdopgave 8: Omgevingswet, sectorale sporen DGMI. | Programmamanagement 5.1.2e 5.1.2c 5.1.2 | BZK 5.1.2 5.1.2e | Afstemmingsoverleg organiseren met andere NOVEX'en en overleg provinciale puzzelaars. | Bijeenkomst 1x per kwartaal. | | |
| 4. | Governancestructuur Schipholregio (bestuurlijk) | De NOVEX Schiphol maakt afspraken over de manier waarop de interbestuurlijke en interdepartementale samenwerking wordt voortgezet. | Dit is de bestuurlijke kant van de implementatie het advies Van Geel over interbestuurlijke en interdepartementale samenwerking. Er is een aparte pijler voor maatschappelijke participatie via de MRS. Scherpte aanbrengen wanneer MRS in beeld komt bij uitwerking van plannen. Scherpte houden in beide pijlers, andere rollen en verantwoordelijkheden. | Programmamanagement 5.1.2e 5.1.2c 5.1.2 programmasecretaris (rol moet nog worden belegd) | | Uitvoeringsagenda is (schriftelijke) vaststelling van de bestuurlijke component advies Van Geel. De afspraken worden geborgd in een programmateam (maandelijks) en de stuurgroep (elk kwartaal). Escalatie is mogelijk via bestuurlijke lijn (niveau minister/gedeputeerde/wethouder). Een programmasecretaris is verantwoordelijk voor het proactief monitoren en najagen van de voortgang op de afspraken. De programmasecretaris rapporteert hierover doorlopend aan de programmaleiding op basis hiervan agendeert de programmaleiding onderwerpen en thema's die extra aandacht behoeven eens per maand aan het programmateam en per kwartaal aan de stuurgroep. De programmasecretaris werkt hierbij nauw samen met de programmaplanner | Programmateam (maandelijks) en stuurgroep (elk kwartaal). | | |
| 5. | Governancestructuur Schipholregio (maatschappelijk) | De NOVEX Schiphol maakt afspraken over de wijze waarop de MRS wordt betrokken bij projecten. | IenW heeft haar governance rond Schiphol opgeknipt in drie pijlers, een interbestuurlijke pijler, de sector en een maatschappelijke pijler. De MRS is geen participatiestructuur van de regio. Het tijdig betrekken op een voor alle partijen prettige en effectieve wijze is belangrijk. Dat doet het betreffende bevoegde gezag via haar eigen structuren. | IenW 5.1.2c | BRS 5.1.2c 5.1.2e 5.1.2e | De MRS wordt na vaststelling geïnformeerd over de uitvoeringsagenda. Bij formalisering van trajecten in besluitvorming wordt door het betreffende bevoegde gezag een participatietraject uitgewerkt. | In de communicatiewerkgroep wordt afgestemd dat de drie kolommen uit het advies van Van Geel (MRS, sector, interbestuurlijk), waar nodig, tijdig op de hoogte worden gebracht. | | Geen updates; loopt De MRS heeft nog geen schriftelijke reactie gegeven op de uitvoeringsagenda. Binnenkort vindt er een afspraak plaats met de BRS over de werkgroepen Hinderbeperkende maatregelen en experiment/monitoring. |
| 24. | Borgen samenhang tussen de verschillende projecten binnen de Novex Schipholregio. | Leefomgevingskwaliteit is het overkoepelende thema. De samenhang tussen de verschillende projecten en programma's in het uitvoeringsprogramma wordt geborgd. Continu vinger-aan-de-pols en bespreken in stuurgroep. | Samenhang borgen tussen de verschillende projecten met als doel het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit en de ruimtelijke consequenties in beeld te brengen. | Programmateam 5.1.2c 5.1.2e 5.1.2c 5.1.2 | | Agendering door programmaleiding in programmateam van schuurpunten die naar voren komen uit de periodieke voortgangsinventarisatie en -rapportage door de programmasecretaris. Delegaties in het programmateam leggen ten behoeve van de oplossing ook de verbanden met de opgaves in de eigen organisatie. | In het programmateam (maandelijks). | | |

## Ruimtelijke Ordenening

| Nr. | Project / Programma | Opgave | Doel | Primaire trekker | Overige betrokkenen | Acties, producten en deadlines (wat & wanneer) | Governance en middelen (hoe) | Monitor 08/02/24 | Toelichting |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 14. | Westeinderscheg | Versterken lokale leefbaarheid via integrale structuurversterking in beperkt en belast gebied. | Kent eigen uitvoeringsprogramma. Daarbinnen uitwerking van o.a. de deelgebieden Rijsenhout en Stommeer, Kronenburg. Deze zijn hieronder als aparte projecten opgevoerd. | Provincie Noord-Holland [redacted] | BZK [redacted] BRS [redacted] | Uitvoeringsprogramma medio 2024, bestuurlijk vast te stellen. Eerste projecten zijn reeds gesubsidieerd (peilmoment zomer 2023). | Regie bij Provincie Noord-Holland. Begeleiding bij BZK, BRS. Uitvoering bij 5 gemeenten. | | er wordt gewerkt aan het opstellen van projectbladen voor die projecten die naar verwachting binnen 5 jaar gerealiseerd kunnen worden. In veel gevallen is er spraken van een onrendabel project en zal er gericht moeten worden gezocht naar additionele financiën. er is opdracht gegeven op een programmaraming voor het hele werkprogramma opte stellen. Er wordt een document opgesteld waarin vastgelegd worden de uitgangspunten mbt communicatie over de Westeinderscheg. Dit allemaal ter voorbereiding van het bestuurlijk overleg op 1 juli. |
| 15. | Rijsenhout | Voor Rijsenhout wordt gewerkt aan een interbestuurlijk acceptabele oplossing om de leefbaarheid te vergroten. Integrale gebiedsuitwerking met een eindbeeld opstellen (als basis voor een vvb/uitzondering | Afgesproken is om middels een versnelling in het programma Westeinderscheg te werken aan de leefomgevingskwaliteit in Rijsenhout. Met aandacht voor vermomweld glas, maximaal 400 woningen in combi met een living lab geluidadaptief bouwen. | Gemeente Haarlemmermeer [redacted] | IenW [redacted] BZK [redacted] Westeinderscheg [redacted] | Voor Rijsenhout wordt momenteel gewerkt aan een startnotitie over gebiedsontwikkeling in Rijsenhout die bijdraagt aan het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Hier staan nu twee mijlpalen groenblauw raamwerk (uit programma Westeinderscheg, najaar 2023) en geactualiseerd gemeentelijk kader (zomer 2024). Tegelijkertijd met de gemeentelijk kader worden ook opgeleverd planologisch juridische quickscan, privaatrechtelijke quickscan grondbezit, voorkeurslocatie pilot geluidsadaptief bouwen. | Projectgroep onder leiding van de gemeente Haarlemmermeer, interbestuurlijke samenwerking met PNH, IenW en BZK | | Planning is om in Q3 2024 een raamwerk afgerond te hebben. Dit wordt in nauw overleg met de provincie opgesteld. Daarin worden de meest kansrijke locaties voor de beoogde 400 woningen opgenomen, de voornaamste groen-blauwe structuren, een financiële verkenning en een beschrijving van het vervolg. Het raamwerk zal sterk voortborderen op eerdere gemaakte visies. Parallel daaraan wordt al concreet gekeken naar een kansrijke locatie voor het Living Lab. Streven is om de komende maanden tot een intentieovereenkomst met de betreffende eigenaar (ontwikkelaar) te komen. Een andere lopende actie is het onderzoeken van de meest geschikte juridisch-planologische trajecten om tot realisatie van de woningen te komen. |
| 16. | Stommeer | Voor Stommeer wordt gewerkt aan een interbestuurlijk acceptabele oplossing om de leefbaarheid te vergroten | Gemeente werkt aan verbeteren leefomgevingskwaliteit: vergroening, verduurzaming en herstructurering. Vergroening: koppeling structuur Westeinderscheg. Verduurzaming: verzoek aan Rijk tot stroomlijnen van de rijksprogramma's voor warmte- en geluidsisolatie. Herstructurering: opTim Relingeliering binnen bestaande wijk | BZK [redacted] | IenW [redacted] Gemeente Aalsmeer [redacted] Westeinderscheg [redacted] | Uitwerken door Stuurgroep overgenomen advies [redacted] vd Vlist. Bestaand uit het op elkaar afstemmen van isolatiemaatregelen voor geluid warmte. Gereed Q4 2023. Context wordt meegenomen binnen programma Westeinderscheg. | Middels een werkgroep bestaande uit PNH, BZK, gemeente Aalsmeer en IenW. | | In maart heeft de werkgroep Stommeer vergaderd. Er is door de gemeente Aalsmeer een wijkaanpak Stommeer opgesteld met daarin een raming van de investeringskosten en een verkenning van de dekking van deze kosten. De wijkaanpak Stommeer zal inhoudelijk, financieel en tekstueel nog verder worden aangepast. |
| 17. | Kronenburg | Het Rijk en de gemeente Amstelveen hebben afgesproken om in te zetten op ontwikkeling van het gebied Kronenburg, met daarbij circa 438 woningen. (zie kamerbrief) | Het realiseren van een (bestuurlijke) oplossing voor Kronenburg. | BZK [redacted] | IenW [redacted] Gemeente Amstelveen [redacted] | Kamerbrief over ontwikkeling Kronenburg Beantwoording Kamervragen over 438 woningen in Kronenburg | Alles middels gezamenlijk overleg tussen gemeente Amstelveen, PNH, BZK, IenW en ILT. | | De gemeente werkt aan een nieuw plan voor Kronenburg, met daarin circa 438 woningen, mogelijk aangevuld met short-stay. Hierover is contact met het Rijk. Voor het mogelijk maken van deze 438 woningen dient het LIB aangepast te worden. De planning van zowel de LIB-wijziging als de ontwikkeling op Kronenburg worden momenteel op elkaar afgestemd. Voor de zomer is een brief toegezegd aan de Tweede [redacted] met een verdere update over het proces. |
| 18. | Realisatie woondeals | Borgen samenhang tussen opgaven | Het integraal beanderen van de opgaven uit de woondels en de acties binnen de NOVEX Schiphol. | Regio [redacted] | BZK [redacted] | Zie woondeals voor programmering. | Binnen de woondeals is het volgende afgesproken over de governance: 2 keer per jaar een BO Woondeal per woondealregio. Aanvullend worden regionale versnellingstafels opgezet waar concrete projecten en knelpunten besproken worden. Vanuit het Rijk zorgt BZK directie Woningbouw voor de verbinding met de NOVEX Schiphol waar nodig. Via de Provincie Noord-Holland wordt deze verbinding gehoord. | | Er zijn gesprekken met BZK over realisatie en randvoorwaarden. |
| 23. | Herziening obstakelbeleid. | De beleidsgebieden voor vliegveiligheid, toetsvlakken en obstakelvlakken worden komende tijd voor heel NL geactualiseerd op basis van de nieuwe ICAO-annex in een landelijk traject. | Actualisatie obstakelbeleid. | IenW [redacted] | BRS [redacted] Defensie (nntb), BZK [redacted] | IenW en Defensie starten een traject om gezamenlijk inhoudelijk nieuw beleid te ontwikkelen, beoogd gereed medio 2024 waarna juridische implementatie start. | IenW en Defensie nodigen de betrokkenen uit om deel te nemen in een klankboordgroep. De klankboordgroep is bedoeld om bij de scenariovorming mee te denken. Daarna volgt het formele traject waar partijen input kunnen leveren op de te maken | | 11 april is de volgende klankbordgroep gepland |

## Andere projecten m.b.t. samenhang borgen

| Nr. | Project / Programma | Opgave | Doel | Primaire trekker | Overige betrokkenen | Acties, producten en deadlines (wat & wanneer) | Governance en middelen (hoe) | Monitor 08/02/24 | Toelichting |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 25, 27 | Realisatie Nationaal Programma Landelijk Gebied, Realisatie Provinciale programma's landelijk gebied, PPLG's integreren in het programma Westeinderscheg | Realisatie van het Nationaal Programma Stikstof via de provinciale programma's Landelijk Gebied (PNH, PZH, PU) en Meerprogrammeren doelen PPLG, afstemming over uitvoering, Integrale (ruimtelijke) afweging via programma Westeinderscheg. | Natuurvergunning Schiphol ligt voor bij LNV. Borgen integraliteit in de Westeinderscheg. | LNV 5.1.2c | Provincie Noord-Holland 5.1.2c 5.1.2c Provincie Zuid-Holland, Provincie Utrecht 5.1.2c en Westeinderscheg 5.1.2c PPLG 5.1.2c 5.1.2c | Samenhang en synergie borgen. | LNV onderhoudt maandelijks contact met Nationaal Programma Stikstof om samenhang te borgen. LNV en Programma Westeinderscheg hebben maandelijks overleg om samenhang en synergie te bevorderen. | Voor de zomer bespreken of deze actie van de lijst gaat | Helaas zijn er in de tussentijd weinig veranderingen ontstaan. De provincies hebben nog steeds geen geld om aan de slag te gaan met de uitvoering. Wel kunnen zij vanaf 1 april maatregelpakketten indienen, die als het goed is voor de zomer geapprecieerd worden zodat de provincies kunnen beginnen met uitvoeren. Tijdens het toetsproces (vanaf 1 april dus) hoop ik een overzicht te krijgen over maatregelen die mogelijk impact hebben op de Novex Schiphol. Maar voor nu zijn er geen punten te melden. |
| 26. | Verduurzaming industrie | Betreft het verbreden van het nationaal programma verduurzaming industrie naar andere emissies dan alleen CO2. Onderdeel hiervan is maatwerkaanpak grootste vervuilers waaronder Tata, generiek instrumentarium aan subsidies (RVO) en regelgeving die bedrijven laat verduurzamen, versnelde verduurzaming voor het Noordzeekanaalgebied (NZKG), Nationaal Milieuprogramma (NMP). | Betreft het verbreden naar reductie van andere emissies met oog op gezonde leefomgeving. Er is samenhang met de volgende provinciale programma's: expertiseteam Stikstof, roadmap industriële piekbelasters stikstof, OMB-pilot scherper vergunnen vanuit SLA, RMP verduurzaming mobiliteit, Green Deal Scheepvaart, Binnenvaart en Havens, inzet Port of Amsterdam op een emissievrije haven. | EZK 5.1.2c | | Binnen hoofdopgave 7 wordt een analyse gemaakt van de emissies die de meeste impact hebben op de omwonenden van Schiphol. Daaruit moet blijken welk aandeel de industrie heeft en indien significant, welke industriële partijen daar dan voor moeten worden aangepakt. Dit vergt dan, indien bestaande verduurzamingsprogramma's niet voldoen, waarschijnlijk een maatwerkaanpak. | Goede verbinding werkgroep 7; nader uitgesplitste analyse van emissies door RIVM of andere partij; middelen afhankelijk van te treffen maatregelen, mogelijk te dekken vanuit bestaand RVO- instrumentarium; contact met provincie, OD en gemeente van | | 5.1.1c stopt, zijn opvolger zal aansluiten. Situatie onveranderd t.o.v. vorige maand: -Op deze actie is niets gebeurd. Ik heb eerst nadere info nodig over de herkomst van de luchtvervuiling in de Schipholregio, alvorens we vanuit de verduurzaming van de industrie hier specifieke extra acties op kunnen ondernemen. Ik weet niet wat de beoogde mijlpalen van die werkgroep zijn, nuttig dus om dat via deze werkwijze in de gaten te kunnen houden. |
| 29. | Afstemming met PMIEK en Schiphol | PMIEK en elektrificatiebehoefte Schiphol sluiten op elkaar aan. | Monitoren dat PMIEK en elektrificatiebehoefte Schiphol op elkaar aansluiten. | BRS 5.1.2c | EZK 5.1.2c 5.1.2c PMIEK Provincie Noord-Holland (nntb) | Schiphol doorloopt met gemeente Haarlemmermeer planologische procedure klantaansluiting aan ZO-zijde. Indien noodzakelijk assisteren provincie en/of EZK. Schiphol onderzoekt of veranderende wetgeving omtrent gerealiseerde afname een bedreiging vormen voor de voorgenomen verduurzaming. Als dat het geval blijkt, kijkt EZK wat daaraan gedaan kan worden. | Goed contact Schiphol en eventueel netbeheerders. Taskforce provincie Noord-Holland kan een rol spelen. | | Wij gaan als provincie starten met een PMIEK 2.0, daarnaast wordt uitvoering gegeven aan PMIEK 1.0. Zodra de nieuwe projectleiders zijn aangesteld plannen we een vervolgbijeenkomst met Schiphol. Dat pakken we als provincie op en daar zullen we ook de contactpersonen uit het programmateam bij uitnodigen. 5.1.2c verwacht ergens maart/april die bijeenkomst. |

## Afvoeren

| Nr. | Project / Programma | Opgave | Doel | Primaire trekker | Overige betrokkenen | Acties, producten en deadlines (wat & wanneer) | Governance en middelen (hoe) | Monitor 08/02/24 | Toelichting |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 12. | Oprichten financieringsconstructies ten behoeve van realisatie gezamenlijke (Rijk, regio) doelstellingen | Een financiering oprichten voor individuele maatregelen, isolatie en uitkoop. Gebiedsgerichte financiering (verbetering leefomgevingskwaliteit in belast en beperkt gebied) koppelen aan programma Westeinderscheg. | Regio zal rechtstreekse investeringen doen via de structuurversterking Westeinderscheg, financiering vanuit Nationale Programma's. Het Rijks ondersteunt maatregelen en activiteiten met incidentele bijdragen. | IenW 5.1.2c | Regio 5.1.2c 5.1.2c BZK 5.1.2c EZK 5.1.2c 5.1.2c LNV 5.1.2c 5.1.2c | Er zal in de bestuurlijke overleggen tussen Rijk en regio gekeken worden naar synergie tussen inzet incidentele Rijksbijdragen, inzet gelden uit nationale Programma's en incidentele bijdragen uit regionale middelen. | Gelden uit Nationale Programma's en incidentele bijdragen. Ook wordt gekeken naar andere financieringsbronnen zoals SLS en Omgevingsfonds Schiphol. | | IenW heeft geen actieve rol meer bij het oprichten van het fonds. Schiphol pakt dit verder alleen op. Advies is dus afvoeren. |
| 22. | Opheffen reservering Parallelle Kaagbaan | De reservering voor de Parallelle Kaagbaan wordt opgeheven | Door het opheffen van de reservering voor de Parallelle Kaagbaan ontstaat er ruimte voor gebiedsontwikkeling in Rijsenhout. | IenW 5.1.2c 5.1.2c | BRS 5.1.2c 5.1.2c | Goedkeuring ministerraad (oktober). Goedkeuring Raad van State (oktober/november). Voorhang (december/januari/februari). 2e keer ministerraad (maart/april). Inwerkingtreding is niet bekend, maar hoeft niet op 1 juli 2024 te zijn. | Bij al deze acties moet IenW een nota en documenten aanleveren voordat het behandeld kan worden. Alle concepten van nota's en documenten worden gedeeld met de NOVEX-partners voor input | | De opheffing gaat er komen en er zijn nu enkel nog formele processen gaande. Advies is dus afvoeren. |
| 33. | Faunabeheer | Faunabeheer om vogelaanvaringen met luchtvaart te voorkomen. | Opdracht verstrekt om een nieuw faunabeheerplan op te laten stellen. Er is discussie over over bevoegdheidsverdeling en financiering. IenW heeft de landsadvocaat gevraagd daar naar te kijken om juridisch advies uit te brengen hierover. | PNH 5.1.2c | IenW 5.1.2c 5.1.2c In 5.1.2c | Is bestuurlijk overleg over geweest voor de zomer, na reces vervolg. | Op basis van het advies van de landsadvocaat vindt een vervolg op het bestuurlijk overleg plaats. | | De verlenging van het convenant loopt volgens planning. |

Reactie op 'Stelselontwerp regulering vliegtuiggeluid – eerste ambtelijke uitwerking – botsproefversie' van 14 november 2023 door Ministerie van I&W – reactie 16 januari 2024

Pagina 6 paragraaf 1.3 Beleidsuitgangspunten voorgenomen stelsel 5e bullit: *Het systeem moet een politieke wens om eventuele geluidwinst ten goede te laten komen aan omgeving en/of sector kunnen accommoderen*. Hierbij wordt dus de mogelijkheid gegeven om geluidwinst (ik neem aan dat hiermee wordt bedoeld dat niet op alle handhavingspunten/GPPs de volledige geluidruimte is benut) niet aan de omgeving ten goede te laten komen maar aan de luchtvaartsector, er kunnen dan meer vliegtuigen starten/landen dan oorspronkelijk de bedoeling was. Daardoor is er voor omwonenden geen enkel voordeel merkbaar van deze methode. Welke afwegingen worden er gemaakt bij het bepalen of de geluidwinst aan de sector of aan de omgeving wordt toebedeeld?

Pagina 9: *standaardwaarde voor geluid: geaccepteerd geluidniveau waaronder de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige gebouwen bij voorkeur blijft.* Welk geluidniveau als standaardwaarde is acceptabel? En wordt bedoeld acceptabel voor de luchtvaartsector of voor de omwonenden en gemeenten? Als er een hoog geluidniveau, bv 60 dB of hoger wordt gekozen als standaardwaarde dan wordt de situatie voor bewoners er niet beter op.

Pagina 11 (en verder) Er wordt erg de nadruk gelegd op voorwaarden voor toelaten van nieuwe geluidgevoelige bebouwing. Hoe dit eruit gaat zien, of er meer beperkingen komen voor de mogelijkheden van nieuwbouw is de vraag maar zeker wel een punt om alert op te zijn.

Pagina 12 Pijler 1 *Dit besluit wordt vijfjaarlijks geëvalueerd. Op basis van de uitkomsten van de evaluatie wordt besloten of er aanleiding is om het besluit aan te passen. Hierbinnen wordt afgewogen of een nieuw evenwicht tussen benutten van de luchthaven, ruimtelijk beslag en gezondheid van omwonenden moet worden vastgelegd in een nieuw besluit.* Dit betekent voor omwonenden dus dat de geluidbelasting op de gevels van hun woningen elke 5 jaar anders kan worden. Is dat een gewenste situatie?

2e alinea Pijler 1 *Dit besluit kan voor meerdere jaren gelden en het besluit kan gebruikt worden om een pad van af- of toenemende gebruiksruimte (dan wel geluidbelasting) vast te leggen.* Deze alinea is nogal vaag. Hiermee wordt de deur opengehouden om de luchthaven meer ruimte te geven wat ten koste van de omwonenden zal gaan.

Pagina 13 Pijler 2 *De luchthaven monitort zijn geluidproductie hiertoe continue en levert jaarlijks een nalevingsrapportage aan ILT. De ILT toetst hierbij achteraf (na een gebruiksjaar) op naleving en handhaaft indien aan de orde. Hierbij wordt ook getoetst of de geluidbelasting buiten het geluidaandachtsgebied in de praktijk niet hoger was dan vooraf was vastgelegd met het bepalen van het geluidaandachtsgebied. Hiermee borgt de ILT dat aan de resultaatsverplichting wordt voldaan.* Hoe kan er gehandhaafd worden als er pas achteraf een nalevingsrapportage aan ILT wordt aangeleverd? Bij handhaving achteraf heeft de overschrijding al plaatsgevonden.

Pagina 16 bovenaan *De kern is dat de sector zich blijft inspannen voor een gezondere leefomgeving óók als aan de grenswaarden van de geluidproductieplafonds en het besluit gebruiksruimte wordt voldaan.* Welke juridische mogelijkheden zijn er dan als aan de grenswaarden voldaan wordt, dan is er toch geen grond om de sector maatregelen te laten nemen, anders dan vriendelijk verzoeken of het wat minder kan?

Pagina 17 bovenaan *Een GPP-besluit wordt genomen als het bevoegd gezag een (nieuwe) afweging wil maken tussen het beschermen van de omgeving en het benutten van een luchthaven. De aanleiding daarvoor kan bv de aanleg of wijziging van een luchthaven zijn, die tot meer of minder vliegtuigbewegingen c.q. geluid gaat leiden. Maar ook de resultaten van monitoring van het geluid van een bestaande luchthaven kan voor het bevoegd gezag aanleiding zijn om een GPP-besluit te nemen.* Als voorbeeld wordt dan gegeven structureel afgenomen geluid door stillere vliegtuigen. Maar andersom kan het natuurlijk ook: een GPP-besluit waarbij meer geluid door meer vliegbewegingen of minder stille vliegtuigen wordt toegestaan. Dit geeft omwonenden niet veel zekerheid. Eerder vastgestelde GPP's kunnen gewijzigd worden en dus ook naar boven toe gewijzigd waardoor er dus meer geluid toegestaan wordt.

Pagina 18 onderaan *Omdat de geluidruimte zoals vastgelegd in de GPPs voldoende ruimte biedt voor alle voorgenomen luchtvaartactiviteiten, is het de bedoeling om overschrijdingen voor luchthavens niet toe te staan in het voorgenomen gebruik (en de realisatie). Toch zijn ook bijzonder situaties bij luchtvaart denkbaar waar het tijdelijk niet naleven van de geldende GPPs van toepassing kan zijn, bv bij groot baanonderhoud of voor het bieden van geluidruimte voor experimenten.*

Op pagina 19 staat onder Maatgevende situatie aangegeven dat de maatgevende situatie het voorgenomen gebruik is en dat daaronder ook valt regulier baanonderhoud. Waarom is groot baanonderhoud hierin niet meegenomen? Groot baanonderhoud wordt toch ook lang van tevoren ingepland? Hoe meer mogelijkheden er gegeven worden om af te wijken van de GPPs, hoe onoverzichtelijker het voor omwonenden wordt voor wat betreft de geluidbelasting die ze kunnen verwachten.

Het is mij niet duidelijk of de maatgevende situatie jaarlijks wordt bepaald of dat dit wordt bepaald op moment dat de GGPs worden vastgesteld (of mogelijk nog op een ander tijdstip).

Pagina 19 onderaan *Op elk referentiepunt wordt een grenswaarde in Lden (en eventueel in Lnight) vastgesteld.* Voor vliegtuiggeluid lijkt me het vaststellen een Lnight zeker wenselijk.

In pagina 22 wordt een mogelijkheid opengehouden voor uitzonderingsregels ten aanzien van de grenswaarde, dit heeft dan met name betrekking op bestaande bebouwing. Lijkt me een punt om heel alert op te zijn.

Pagina 24 t/m 26: een raster van referentiepunten (dus optie 1) lijkt het meest transparant en werkbaar voor ons als gemeente. De ervaring met contouren is dat op moment dat er geen gedetailleerde contouren beschikbaar zijn, dat het dan lastig werkbaar is.

Pagina 28 paragraaf 3.9.2: zie mijn opmerkingen bij pagina 19. Verder vraag ik me af wat er gebeurt als blijkt dat het groot baanonderhoud niet binnen de aangegeven periode (duur van overschrijding) uitgevoerd kan worden?

Pagina 29 paragraaf 3.10.2: hieruit maak ik op dat het de bedoeling is dat de GPPs hogere geluidniveaus inhouden dan de geluidruimte die in het besluit gebruiksruimte wordt gegeven. Het is me niet duidelijk of een besluit gebruiksruimte elk jaar genomen wordt of dat een dergelijk besluit meerdere jaren geldig is.

Pagina 30 paragraaf 3.10.6: hieruit blijkt dat de rekensystematiek nog niet duidelijk is en dus ook niet welke (onvoorziene) effecten de keus voor een bepaalde rekensystematiek zal hebben.

Onderaan pagina 30 wordt de vraag gesteld of onbenutte geluidruimte in de GPPs benut moet worden door extra luchtvaartactiviteiten of andere manier. Het feit dat de mogelijkheid van

benutten van de overgebleven geluidruimte door meer luchtvaartactiviteiten als optie wordt genoemd is verontrustend, de bedoeling zou toch moeten zijn dat er zoveel mogelijk gestuurd wordt op stillere omgeving voor omwonenden. Het feit dat een GPP niet geheel 'volgevlogen' wordt zou als winst voor de omwonenden moeten worden gezien en er zou geen sluiproute gecreëerd moeten worden om die geluidruimte alsnog dicht te vliegen.

Pagina 34 paragraaf 4.1.6: hier wordt geluidadaptief bouwen genoemd als mogelijkheid om te betrekken in de stelselontwikkeling van geluidwering van de gevels. Dat lijkt me geen goed idee, het effect van geluidadaptief bouwen wordt naar mijn idee vaak overschat. Mijn voorstel is om dit niet in de stelselontwikkeling op te nemen. Geluid adaptief bouwen kan wel gestimuleerd worden en als dit op een bepaalde locatie effect blijkt te hebben is dat voor die locatie mooi meegenomen, maar opnemen in de stelselontwikkeling, nee dat is niet aan te raden.

Pagina 35 paragraaf 4.2.1 is iets om alert op te blijven, er dient aandacht besteed te worden aan stelselontwikkeling voor isolatie van bestaande gebouwen. In paragraaf 4.2.2 wordt gesproken over verhoging van GPPs, maar niet expliciet over de eerste vaststelling van de GPPs. Wellicht wordt dat wel bedoeld maar dat staat er niet heel duidelijk. Extra gevelisolatie wordt alleen toegepast als het geluidniveau hoger wordt dan de grenswaarde. Maar hoe zit het met bv een GPP die verhoogd wordt maar wel onder de grenswaarde blijft, wordt daar ook, in elk geval onderzoek gedaan naar de geluidwering van de gevels van bestaande geluidgevoelige gebouwen en indien nodig maatregelen getroffen?

Pagina 37 paragraaf 5.1.2: Er wordt niet aangegeven hoe er op de referentiepunten gemonitord moet worden. Verder vindt handhaving pas achteraf plaats, dat betekent dat omwonenden dus meer geluid kunnen ondervinden dan in de GPPs is vastgelegd.

Pagina 39 paragraaf 5.3.2 *Het programma PAMV is ingericht om metingen en berekeningen van vliegtuiggeluid te verbeteren en beide methodes onderling te versterken. Uitkomsten hiervan worden verwerkt in het stelsel.* Er wordt niet duidelijk welk meetsysteem hier bedoeld wordt, daar zou meer duidelijkheid over gegeven moeten worden.

Pagina 43 paragraaf 6.8 *De belangrijkste veranderingen voor omwonenden betreffen meer rechtsbescherming, meer individuele bescherming en de mogelijkheid dat het bevoegd gezag stuurt op afname van de geluidbelasting.* Dat klinkt mooi maar ik vraag me af of dit in de praktijk ook zo uitpakt. Ik zie niet zo goed op welke manier omwonenden meer beschermd worden met het totale voorgestelde systeem. De mogelijkheid tot het nemen van een besluit GPP waarbij de geluidniveaus verhoogd worden, handhaving achteraf en dergelijke lijkt me niet heel veel zekerheid voor omwonenden te geven.

Pagina 44 *Sturen op afname van de geluidbelasting.* Dat klinkt ook mooi, maar er wordt met dit systeem ook de mogelijkheid gegeven om de niet benutte gebruiksruimte 'vol te vliegen' waardoor er dus geen sprake is van afname van de geluidbelasting. Voor omwonenden heeft dat volvliegen dus geen positief effect.

5.1.2e

Adviseur Geluid en Lucht

**Concept 1.0**

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Zijne Excellentie de heer B. Matlener
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Onderwerp: internetconsultatie inzake 'Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2025'

Excellentie,

Wij hebben kennis genomen van het verzoek van de Royal Schiphol Group en van het concept van de door u vast te stellen “Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2025”. Het gaat bij deze regeling om zowel groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan als om normaal onderhoud aan de overige banen.

Eerder doorlopen participatieprocedures over gelijksoortige regelingen vormden voor uw ministerie aanleiding om zowel met de aanvrager als met andere betrokken partijen in gesprek te gaan. Dit met als inzet het onderhoud op een voor de omgeving minder belastende wijze te laten plaatsvinden. De meest betrokken partijen lijken daarvoor open te staan. De gesprekken met uw ministerie lopen nog steeds en wij zijn ervan overtuigd dat er in zijn algemeenheid op dit punt in goed overleg verdere verbeterslagen zijn te maken.

Weerbarstige praktijk

De eerste effecten van de gesprekken zijn in de procedure gebrachte regeling met bijlagen merkbaar. Wij waarderen dat er meer aandacht is voor uitleg en communicatie. Toch is wat ons betreft bij de organisatie van onderhoud voor 2025 in zijn praktische uitvoering nog veel bij het oude gebleven.

- De aanvraag is wederom op het laatste moment in procedure gebracht. De verschillende onderdelen zullen inmiddels zijn aanbesteed. Alles ligt daarmee vast en kan participatie geen effect sorteren, simpelweg omdat niet meer kan worden meebewogen omdat de tijd ontbreekt om het plan nog in zijn opzet aan te passen.
- De groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan zal wederom op een ongelukkig jaargetijde worden uitgevoerd. Het beslaat de volledige zomerperiode van mei tot en met september. De aansluitende werkzaamheden lopen door tot medio november. Er is daarover heldere uitleg gegeven die via internet ook nog eens makkelijk toegankelijk is. Per saldo komt het evenwel daar op neer dat alleen vanaf half november tot half maart (circa 4 maanden) het baangebruik volgens de standaardregelingen plaatsvindt en de overige maanden op een afwijkende wijze. Nog afgezien van de problematiek rond het anticiperend handhaven, is het vanuit het oogpunt van rechtszekerheid bedenkelijk dat jaar in jaar uit een afwijkingsbevoegdheid voor uitzonderlijke omstandigheden zo wordt toegepast dat de basisregeling voor het overgrote deel van het jaar teniet wordt gedaan.

- Wederom vindt vermenging van normaal met groot onderhoud plaats. Dat met oog op goede planning alle onderhoudswerkzaamheden binnen een jaarschijf in één plan worden samengebracht, maakt niet dat alle in dat plan opgenomen werkzaamheden kunnen worden gekwalificeerd als werkzaamheden vallende onder de werkingssfeer van artikel 8.23 Wet luchtvaart. De normale onderhoudswerkzaamheden moeten worden onderscheiden van die voor groot onderhoud. Uitsluitend voor die laatste werkzaamheden is u bevoegdheid gegeven om bij ministeriële regeling vrijstelling van regels voor baan- en routegebruik te verlenen en vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting op de handhavingspunten vast te stellen.

Ventielwerking

In de u welbekende uitspraak in de RBV-zaak oordeelde de rechtbank dat bij weging van belangen, de economische belangen niet meer zoals in het verleden voorop mogen worden gesteld, maar in een fair balance met de overige belangen dienen te worden gebracht. Het ontbreken van die fair balance manifesteert zich ook bij de nu te treffen regeling. Zoals wij u al in eerdere correspondentie hebben gemeld, komen de voorgestelde aanpassingen voort uit een overbelast systeem waarbij de omwonenden, wanneer de druk te hoog wordt, als ventiel fungeren. Uit de uitspraak volgt dat de gevolgen van de onderhoudswerkzaamheden niet zonder meer bij de omwonenden mogen worden gelegd. Met oog op rechtszekerheid mag een grotere inspanning van de aanvrager worden verwacht om de onderhoudswerkzaamheden binnen de geldende kaders te doen uitvoeren. Wij herhalen dan ook ons verzoek om een grondige evaluatie van het proces en de gemaakte keuzes.

Kansen

Graag zouden wij zien dat onze punten van kritiek vertaling krijgen naar positieve acties door:

- het participatietraject op een zodanig vroeg tijdstip te starten, dat het onderhoudsplan nog in zijn opzet kan worden aangepast. Het zijn cyclische werkzaamheden waarvan al lang van tevoren bekend is, dat zij er aan staan te komen. Het is daardoor zeer wel mogelijk een procedure als deze op een eerder tijdstip in gang te zetten. Daarmee zal ook alle extra communicatie aan waarde winnen doordat van de procedure daadwerkelijk effect uitgaat.
- in het verlengde van het voorgaande, de cyclische onderhoudswerkzaamheden beter in de opzet van de jaarlijkse capaciteitsdeclaraties in te passen, zodat de slotuitgifte niet meer een belemmering hoeft te zijn om ruimte vrij te spelen voor het binnen de gegeven grenswaarden kunnen uitvoeren van die werkzaamheden.
- een meer internationaal gerichte verkenning uit te voeren naar mogelijkheden om de doorlooptijd van de onderhoudswerkzaamheden te bekorten. De praktijk bij vergelijkbare luchthavens in het buitenland doet vermoeden dat bepaalde werkzaamheden ook in een korter tijdsbestek kunnen worden uitgevoerd.
- het NNHS-stelsel uit te breiden met een algemene regeling voor afwijkende preferentieregels bij uitvoering van onderhoudswerkzaamheden aan het banenstelsel. Bij dit onderhoud is sprake van standaardpatronen hoe de baanpreferentiebepalingen

moeten worden toegepast ingeval een bepaalde baan tijdelijk buiten gebruik is. Zeker wat betreft het normale onderhoud bestaat er geen enkele noodzaak om hiervoor van jaar tot jaar op oneigenlijke grondslag een regeling op basis van artikel 8.23 Wet luchtvaart te treffen.

- in aansluiting op het voorgaande met betrekking tot afwijkende preferentieregels bij uitvoering van onderhoudswerkzaamheden aan het banenstelsel: eenmalig het 5.11 proces te doorlopen voor het vastleggen van bijpassende routes om de tijdelijke effecten op de omgeving te minimaliseren. Het blijven immers standaardpatronen hoe de baanpreferentiebepalingen moeten worden aangepast.
- de luchthaven exclusief te bestemmen voor afwikkeling van handelsverkeer en het overige gebruik af te stoten. Daartoe Royal Schiphol Group in overweging geven de Oostbaan af te stoten en de vrijkomende ruimte te bestemmen voor functies die aansluiten bij de kwaliteitsslag die het luchthavencomplex komende jaren wil maken. (is vermoedelijk te provocerend, kunnen wij schrappen, maar nu toch even het zaadje bij jullie planten *).
- te onderzoeken of de als 1 en 2 voorgestelde mitigerende maatregelen blijvend in de vliegoperatie kunnen worden ingevoerd om het GA verkeer te faciliteren om Continuous Descent Operation (CDO) toe te passen. (begrijp ik goed dat op die routevariant de standaardoperatie eigenlijk het GA verkeer in de weg zit en met een beetje omvliegen hinder kan worden verminderd?)

Regeling artikelsgewijs:

Artikel 2, Vervangende grenswaarden geluidbelasting

- Niet duidelijk is of de voorgestelde aanpassingen van de grenswaarden voortkomen uit alleen een doorrekening van de effecten van het groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan, of dat ook de effecten van de andere onderhoudswerkzaamheden zijn meegenomen. In aansluiting op het hiervoor opgemerkte over het onderscheid naar normale onderhoudswerkzaamheden en naar die voor groot onderhoud, kunnen de in deze tabellen opgenomen vervangende grenswaarden uitsluitend betrekking hebben op het opvangen van de effecten van de werkzaamheden rond de Buitenveldertbaan. Voor zover ook de effecten van de werkzaamheden aan de andere banen zijn meegenomen, lijkt ons dit een met de wet strijdige oprekking van de werking van artikel 8.23 van de Wet luchtvaart.
- Voorts lijkt het ons wenselijk om het begrip “Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weeromstandigheden” nader te definiëren en daarmee de grens transparant te maken wat nog tot gewone en wat tot buitengewone weersomstandigheden wordt gerekend. Dit mede met oog op het bepaalde in uw regeling in artikel 4, lid 2, met betrekking tot de maandelijkse rapportage aan de inspecteur-generaal over de redenen van de inzet van een secundaire baan tijdens het groot baanonderhoud.

Artikel 3, Vrijstellingen

- Wederom in aansluiting op het hiervoor opgemerkte over het onderscheid naar normale onderhoudswerkzaamheden en naar die voor groot onderhoud, dat de juridische grondslag ontbreekt voor de regelingen opgenomen in lid 1, lid 4, lid 5 en lid 6 omdat het hier normale onderhoudswerkzaamheden betreffen. Dat de in deze leden bedoelde werkzaamheden worden omschreven als “groot onderhoud” is misleidend.
- Lid 3: hier ontbreekt een verwijzing maar de Buitenveldertbaan waarop de bepaling - naar wij aannemen - van toepassing moet zijn.

Wij verzoeken u onze suggesties bij uw beoordeling van de aanvraag en de uitwerking ervan in de door u te treffen tijdelijke regeling worden meegenomen.

Hoogachtend,

# Factsheet cumulatie luchtvaartgeluid

**Wat speelt er?**
De Aanvullingswet geluid bevat de wet- en regelgeving over geluid onder de Omgevingswet. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet treedt ook de Aanvullingswet geluid in werking. Dit gaat gepaard met een aantal beleidswijzigingen. Ook op het gebied van luchtvaartgeluid.

**Wat verandert er?**
*Het werkingsgebied voor cumulatie luchtvaartgeluid wordt >70% groter*
Het gebied waarin je wettelijk bent verplicht om luchtvaartgeluid mee te nemen in de cumulatie van geluid wordt verruimd naar de 48 Lden contour van Schiphol (zie kaart onderaan). Nu geldt deze verplichting alleen voor ontwikkelingen binnen het beperkingengebied LIB.

*De bijdrage van luchtvaart telt tot >10 dB zwaarder mee*
De nieuwe rekensystematiek heeft een forse verzwaring van de hinderlijkheidsfactor van luchtvaartgeluid (geregeld in de Aanvullingsregeling). De bijdrage van luchtvaart in het gecumuleerde geluidniveau is daardoor fors hoger en loopt op tot > 10 -12 dB.

**Waarom wil het Rijk dit?**
Het Rijk wil voor de cumulatie aansluiten bij de dosis-effectrelaties die in de Wet luchtvaart worden gebruikt om de hinder van Schiphol te bepalen. Die zijn het “meest recent” en sluiten dus beter aan bij de inzichten over hinder. Bovendien wordt in een groter gebied hinder ervaren dan enkel de LIB-gebieden. De uitbreiding van het werkingsgebied in combinatie met de aanscherping van de rekenregels doet volgens het Rijk recht aan de daadwerkelijk beleefde hinder in de omgeving van Schiphol.

**Wat zijn de bezwaren van de BRS?**
*De regels voor cumulatie bieden geen bescherming*

- Anders dan bij andere geluidbronnen is de regulering van luchtvaartgeluid niet in de Wet geluidhinder, maar in de Wet luchtvaart geregeld. Met als belangrijkste verschil dat de Wet luchtvaart *geen* norm stelt aan de geluidbelasting waaraan een woning maximaal mag worden blootgesteld. Hieraan verandert niets.
- De regelgeving vanuit de Wet luchtvaart is niet wederkerig; voor ontwikkelingen in de luchtvaart hoef je *niet* te cumuleren. Het brongeluid zelf wordt dus niet gereguleerd.
- Bestaande woningen en bewoners zijn niet beschermd. Cumulatieregels gelden namelijk alleen voor nieuwbouw. De regels leiden tot niet/minder/moeilijker bouwen, maar beschermt de nieuwe woningen zelf niet (geen maximale belasting op de gevel).
- Bij gebrek aan normstelling door het Rijk moeten gemeenten individueel een afweging maken over de aanvaardbaarheid en gezondheidsrisico’s van luchtvaartgeluid.
- LIB 5 gebied ligt op verschillende locaties ver buiten de 48 Lden contour (zie kaart). Dit is juridisch en maatschappelijk niet uitlegbaar.

*De rekensystematiek is een theoretische werkelijkheid*

- In werkelijkheid treden er door de bestaande bebouwing en inrichting van de openbare ruimte lokaal grote verschillen op in de daadwerkelijke geluidbelasting. De rekensystematiek neemt de invloed van de gebouwde omgeving op de blootstelling aan het vliegtuiggeluid echter niet mee. De berekende geluidbelasting wordt als het ware als een deken in stappen van 1 dB over het gebied gelegd, ongeacht de situatie op de grond.
- Dosis-effectrelaties gaan over gemiddelde hinder bij gemiddeld geluid in een gemiddeld gebied dat kun je niet zomaar naar een specifieke locatie vertalen.

- De uitkomst van de formule is dat luchtvaart altijd en overal veruit de meest prominente hinderbron is, zelfs op de rand van het gebied. Dit strookt niet met de werkelijkheid en geeft een verkeerd beeld van de hinder door andere bronnen.
- De rekenformule leidt tot een theoretische werkelijkheid en biedt overheden geen enkel handelingsperspectief bij gebiedsontwikkeling. Welke maatregelen je in een gebied ook neemt om de blootstelling te verminderen, dit leidt niet tot een andere uitkomst van de cumulatieberekening.

*Negatieve effecten op de woningbouw*

- Naar schatting krijgt één derde van de plancapaciteit van de MRA te maken met de nieuwe rekenregels, waaronder locaties waarover we afspraken hebben met het rijk over versnelling en grootschalige woningbouw.
- De hoge gecumuleerde niveaus leiden tot een zeer zware motiveringsplicht en leiden er eerder en vaker toe dat plannen vertragen of helemaal niet door kunnen gaan.
- Ook andere ontwikkelingen van niet-geluidgevoelige functies (wegen, spoor, bedrijven) worden bemoeilijkt als er woningen in de nabijheid zijn.

**Wat wil de BRS?**

We staan voor een gezonde leefomgeving. Dit begint met heldere normen voor de maximale belasting door luchtvaart op een individuele gevel. Cumulatie draagt hier niets aan bij.

**Wat is het voorstel van de BRS?**

- Zorg ervoor dat cumulatie een onderdeel is van een integraal stelsel voor de bescherming van (nieuwe en bestaande) bewoners, met daarbij normstelling en wederkerigheid.
- Werk de rekenregel voor cumulatie uit in samenhang met de sporen die lopen vanuit de Uitvoeringsagenda Luchtvaartnota (tot 2025):
    - de “nieuwe” dosis-effectrelaties uit de Wet luchtvaart zijn zelf zwaar verouderd en worden herzien;
    - er moet een besluit komen hoe om te gaan met het advies van de WHO dat gezondheidsschade al optreedt bij een gemiddelde jaarbelasting van 45 Lden, een nog groter gebied dus dan waar in het huidige beleid en regelgeving van wordt uitgegaan;
    - er worden nieuwe normen en indicatoren voor belasting en hinder van vliegtuiggeluid ontwikkeld die beter aansluiten bij de beleving;
    - er wordt een groeiverdienmodel uitgewerkt voor de luchthavens, waarbij de sector eerst hinder moet terugbrengen en daarna pas verder mag ontwikkelen.
- Schrap de gewraakte formule en de overgangsbepaling uit de Aanvullingsregeling. Voeg daarvoor in de plaats een nieuw artikel toe dat bij nieuwe woningbouwontwikkelingen binnen de 48 Lden rekenschap wordt gegeven van luchtvaartgeluid. Daarmee breidt je het “rekenschap geven”, zoals we dat nu doen voor woningbouw binnen de LIB 5, uit naar de 48 Lden. Korte toelichting:
    - In oktober 2020 is bestuurlijk afgesproken de nieuwe rekenregel voorlopig niet te implementeren. Het Rijk heeft in plaats daarvan een *overgangsregeling* opgenomen, hangende de uitkomsten van de impactanalyse wordt de formule niet geïmplementeerd. De oude formule wordt voorlopig gehandhaafd maar wel in een veel groter gebied.
    - Het “*rekenschap geven”* betreft de bestuurlijke afspraak tussen rijk en regio (wonen/vliegen) waarin decentrale overheden hebben toegezegd in de LIB5 contour bij alle woningbouw aan te geven hoe zij omgaan met luchtvaartgeluid. Feitelijk een standaard vereiste binnen de RO maar in dit geval omvat dit ook een actieve informatieplicht naar nieuwe bewoners.
    - Wij willen de gewraakte formule uit de Aanvullingsregeling. In plaats daarvan opnemen dat de cumulatieregels in samenhang met de overige sporen worden uitgewerkt en dat in de tussentijd via het opnemen van een artikel over het “rekenschap gegeven” is geborgd dat altijd een transparante afweging over luchtvaartgeluid wordt gemaakt.

**Werkingsgebied cumulatie luchtvaartgeluid - huidig en nieuw***




* Er is verschil van mening tussen Rijk en regio over het huidige werkingsgebied. De Wet geluidhinder spreekt van het beperkingengebied LIB. Volgens de regio is het werkingsgebied daarmee beperkt tot LIB 4, volgens het Rijk valt ook het planologische afwegingsgebied LIB 5 daaronder.

Excellentie,

Het kabinet heeft op 21 februari 2025 de Tweede Kamer geïnformeerd over het Schetsontwerp van de nieuwe luchtruimindeling en de Startnotitie voor het hoger naderen van luchthavens. Onderdeel van de bestuurlijk afspraken tussen het programma Luchtruimherziening en de provincies is de mogelijkheid voor provincies om een gebiedsadvies uit te brengen over de nieuwe indeling van het luchtruim. In uw brief van [datum, nog te ontvangen] verzoekt u om een bestuurlijk gedragen gebiedsadvies. Met deze brief geeft provincie Utrecht invulling aan haar gebiedsadvies.

Voordat het schetsontwerp werd gepubliceerd heerste grote zorgen in onze regio over de voorgenomen plannen, waaronder het naar nu blijkt niet te realiseren vierde naderingspunt voor de luchthaven Schiphol. Over deze zorgen hebben wij uw voorganger op 3 februari 2025 een brief gestuurd, mede namens verschillende Utrechtse gemeenten. Op 3 juni 2025, de dag dat het kabinet-Schoof viel en uw voorganger zijn ontslag aanbood, werd ondanks dat, alsnog op onze brief gereageerd. Uit deze brief wordt duidelijk dat de berekende geluideffecten zoals in de effectanalyse die bij het schetsontwerp werd gepubliceerd, indicatief zijn. Een definitief oordeel over de gevolgen van de luchtruimherziening voor onze regio is dan ook nog niet te geven.

➔ BRS standpunt over verschuiving geluidbelasting / hinder

De provincie Utrecht is één van de snelst groeiende regio's in Nederland en tot 2030 bouwen we 83.500 nieuwe woningen. De nieuwe indeling van het luchtruim zal naar verwachting voor veel langere tijd vastliggen. Voor alle huidige en toekomstige inwoners geldt dat wij streven naar een prettig woon- en werkklimaat. Een gezonde en veilige leefomgeving is daarbij zeer van belang. Ook de energietransitie, netcongestie en ontwikkeling van het landelijk gebied zijn belangrijke opgaven die ervoor zorgen dat de druk op het ruimtegebruik hoog is. Het is hierbij onze taak om te zorgen voor een goede leefomgevingskwaliteit, onder andere door rust en reuring in balans te houden. Daarom is voor ons het grootste belang dat hinder door luchtvaart niet toeneemt. Daarbij kijken we verder dan alleen de woning van onze inwoners. Het kunnen ervaren van rust en de afwezigheid van menselijke activiteit, waar deze ook plaatsvindt, heeft een positieve invloed op de gezondheid van mensen. Provincies hebben daarom als taak om stiltegebieden aan te wijzen en de kwaliteit daarvan te beschermen.

➔ Doelstelling stiltegebieden, effect LRH?

Naast de nieuwe indeling van het luchtruim is ook 'Hoger Naderen' onderdeel van het programma. Dit onderdeel heeft als doel om vaste naderingsroutes te realiseren, waarbij minder hinder voor omwonenden ontstaat. Een groot deel van onze regio ligt buiten het gebied waar vaste naderingsroutes komen. Ook voor dit deel van de regio geldt dat minder hinder het uitgangspunt moet zijn. Omdat Hoger naderen en Nieuwe indeling luchtruim twee aparte programmaonderdelen zijn met een eigen planning is het van belang dat hun onderlinge relaties beschouwd worden en er geen onomkeerbare stappen worden gezet die de optimalisatie van naderingsroutes boven Utrecht onmogelijk maken. Zoals afgesproken gaat u Bestuurlijk Regie Schiphol, waar Utrecht onderdeel van is, vragen om een gebiedsadvies uit te brengen op het programmaonderdeel Hoger Naderen.

Provincie Noord-Holland

**Bestuurlijke Regie Schiphol**

**Uw contactpersoon**

5.1.2e

BEL/GLK

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e @noord-holland.nl



Minister van Infrastructuur en Waterstaat
De heer R. Tieman
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Staatssecretaris van Defensie
De heer G. Tuinman
Postbus 20701
2500 ES DEN HAAG

**Verzenddatum**

24-09-2025

**Kenmerk**

2436135/2436136

**Uw kenmerk**

-

Het kabinet heeft op 21 februari 2025 de Tweede Kamer geïnformeerd over het Schetsontwerp van de nieuwe luchtruimindeling en de Startnotitie voor het hoger naderen van luchthavens. Onderdeel van de bestuurlijk afspraken tussen het programma Luchtruimherziening en de provincies is de mogelijkheid voor provincies om een gebiedsadvies uit te brengen over de nieuwe indeling van het luchtruim. In uw brief van 7 juli 2025 verzoekt u om een bestuurlijk gedragen gebiedsadvies. Met deze brief geeft provincie Noord-Holland invulling aan haar gebiedsadvies. In de Annex vindt u specifieke aandachtspunten die door gemeenten binnen de provincie zijn ingebracht.

De provincie Noord-Holland, tevens voorzitter van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), vraagt bij de verdere uitwerking van de Luchtruimherziening nadrukkelijk aandacht voor de volgende punten:

**1. Gezondheid en leefomgeving als uitgangspunt**

De Luchtruimherziening zal leiden tot wijzigingen in vliegroutes en contouren, met gevolgen voor geluidbelasting, luchtkwaliteit en slaaprust. Het is daarom essentieel dat de bescherming van **de gezondheid van inwoners en de kwaliteit van de leefomgeving** het centrale uitgangspunt vormt. De provincie vraagt:

- Heldere, individuele normen voor geluidhinder – vergelijkbaar met andere sectoren – en toetsing op gezondheidsimpact
- Transparantie voor bewoners over maximale belasting en recht op compensatie waar normen worden overschreden.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon ( 5.1.2e

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

- De Provincie Noord-Holland volgt het BRS-principe *Minder hinder voor iedereen* als leidend sturingsprincipe bij verder ontwikkeling van de luchthaven. Hinder moet overal (in meer of mindere mate) omlaag. Maatregelen die overbelaste gebieden ontzien en eventueel tot verschuiving naar minder belaste gebieden leiden, moeten niet worden tegengehouden wegens dit principe als dit tot een meer evenwichtige verdeling van hinder leidt. Tegelijkertijd moeten er voor die gebieden waar hinder heen wordt geschoven ook andere maatregelen worden getroffen.
- De Provincie Noord-Holland volgt ook bij nachtvluchten het BRS-principe Minder hinder voor iedereen. Vermindering van het aantal nachtvluchten lost probleem van slaapverstoring niet op. Bij het zorgen voor meer rust in de nacht moet bovendien rekening worden gehouden met de randen van de nacht. Ook moeten nachtvluchten niet worden verschoven naar de secundaire banen overdag.
- Beperking van cumulatie van belasting. Er is behoefte aan rekenmethodiek die recht doet aan de daadwerkelijke situatie en gezondheid op een locatie, zonder de ruimtelijke ordening onnodig te belemmeren.

Gezondheid moet de toetssteen zijn bij alle ontwerpkeuzes, waarbij naast geluid ook effecten van ultrafijnstof, stikstof en geur worden betrokken.

**2. Integrale en samenhangende beleidsafweging**

De effecten van de LRH mogen niet uitsluitend los worden beoordeeld van andere rijksmaatregelen op het luchtvaartdossier en van landzijdige opgaven. De provincie pleit voor integrale beleidsmatige afwegingen die alle relevante trajecten in samenhang beoordelen, met nadrukkelijke aandacht voor de volksgezondheid en de cumulatieve druk op de leefomgeving.

**Luchtzijdig**:

- Het nieuwe Luchthavenverkeerbesluit (LVB Schiphol)
- Invoering van het nieuwe geluidstelsel (NNHS)
- Hoger aanvliegen
- Verduurzamingsagenda luchtvaart en nieuwe luchtvaartconcepten
- Gezondheidseffecten van emissies (ultrafijnstof, stikstof, $CO_2$, geur)

**Landzijdig**:

- Woningbouw- en verstedelijkingsprogramma's
- Natura 2000, stikstofreductie en energietransitie
- Publieke ruimte en infrastructuur
- Nationale afspraken over luchtkwaliteit en gezondheid (zoals het Schone Lucht Akkoord)
- Actualisatie Luchthavenindelingbesluit (LIB)

Een integrale benadering voorkomt tegenstrijdige keuzes, maakt consistente afwegingen mogelijk en beschermt de basisleefkwaliteit in de regio zoals gezamenlijk tussen Rijk en Regio is afgesproken in het uitvoeringsprogramma NOVEX Schipholregio De samenhang tussen luchtzijdige en landzijdige ambities dienen goed tegen elkaar afgewogen te worden, dat vraagt ook integrale afstemming tussen verschillende opgaven van verschillende overheidslagen.

**3. Gebiedsgerichte besluitvorming en governance**

De luchtruimherziening vereist gebiedsgericht maatwerk, transparante besluitvorming en nauwe bestuurlijke samenwerking met de regio. De Provincie Noord-Holland benadrukt daarbij het volgende:

- Structurele en vroegtijdige betrokkenheid van zowel provincies als gemeenten in alle fasen van het besluitvormingsproces.
- Volledig inzicht in de gecombineerde effecten van nieuwe en gewijzigde vliegroutes op regio's en woonkernen, inclusief de nog te bepalen uitvliegroutes van de F35's van Lelystad Airport.
- Actieve terugkoppeling door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zodra gedetailleerde effectanalyses beschikbaar zijn, zodat provincies en gemeenten gerichte input kunnen leveren voor de verdere uitwerking van het voorlopige ontwerp. Dit is nu nog niet voorzien, maar is essentieel voor gedragen besluitvorming.
- Onafhankelijke, navolgbare en goed toegankelijke handhaving van normen, zodat bewoners en bestuurders duidelijk inzicht hebben in naleving en recht op handhaving.

**Slotopmerking**

Vanuit deze uitgangspunten wil de Provincie Noord-Holland, samen met de gemeenten waar effecten worden verwacht graag in gesprek over wat per gebied de effecten zijn van de herziening. Desgewenst kunnen wij daarvoor de meest actuele GIS-bestanden als onderlegger aanleveren.

Hoogachtend,

Namens alle leden van de Bestuurlijke Regie Schiphol,

Esther Rommel
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

*Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.*

**ANNEX: SPECIFIEKE AANDACHTSPUNTEN VANUIT DE GEMEENTEN**

**Samenwerkend cluster Haarlem-IJmond-BUCH-Alkmaar (Haarlem, Velsen, Beverwijk, Heemskerk, Bergen, Uitgeest, Castricum, Heiloo en Alkmaar.**

- Als door de luchtruimherziening (LRH) en het hoger naderen de vliegtuigpatronen worden gewijzigd, dan dienen de gevolgen hiervan helder en concreet voor de betreffende gemeenten inzichtelijk te worden gemaakt. De huidige effectanalyse is ontoereikend:
    - OP te maken valt dat – door het in zuidelijke richting verplaatsen van naderingspunten – ook de naderingsroutes naar de Polderbaan (en Zwanenburgbaan) zuidelijker komen te liggen dan nu het geval is. Effecten hiervan zijn niet geduid
    - Voor onze regio is in de effectanalyse aangegeven dat het effect in de BUCH-regio onbetrouwbaar is. De nadere onderbouwing van het ministerie van I&W (I&W) op 26 februari jl.) luidt: In de buurt van Castricum en Uitgeest zijn op verschillende plaatsen toenames en afnames van de geluidbelasting te zien. Het is echter de verwachting dat deze verschillen samenhangen met de manier van simulatie van het vliegverkeer. Die simulatie laat het naderende verkeer in de nieuwe situatie volgens andere routes vliegen. Het is echter niet de verwachting dat de nieuwe indeling van het luchtruim in de praktijk tot deze verandering zal leiden. Daarom zijn de uitkomsten in dit gebied onbetrouwbaar. Het gaat zowel om de berekende afnames als toenames van de geluidbelasting.

- Om het effect van de LRH te duiden pleiten wij voor een overzicht en frequente evaluatie van welke routes en aantallen vliegbewegingen zijn gewijzigd en welke en hoeveel verschuivingen naar andere routes (zowel van starts als landingen) hebben plaatsgevonden.
- Een gezonde leefomgeving voor inwoners moet centraal staan: er moet aandacht zijn voor het verminderen van niet alleen de negatieve effecten van geluid maar ook voor de negatieve gezondheidseffecten van luchtvaart op mens, milieu en natuur.
- De zorg leeft dat er meer vliegtuigbewegingen komen in onze regio richting de preferente Polderbaan. Met vaste routes kan efficiënter gevlogen worden wat kan leiden tot meer vliegbewegingen/ hogere afwikkeling per uur/dag) richting de preferente Polderbaan met meer geluidhinder en stikstofuitstoot. Onze regio pleit voor een eerlijke verdeling van het aantal vliegtuigbewegingen en de (geluids)winst door Balanced Approach-maatregelen.
- Daarnaast is een zorgpunt dat niet altijd gehouden wordt aan de afgesproken vliegroutes, er regelmatig buiten de bandbreedtes (horizontaal en verticaal) wordt gevlogen met extra hinder als gevolg.
- I&W geeft aan dat de situatie weer zal verbeteren met het aangekondigde Hoger Naderen Schiphol-traject. Echter zal dit op

zijn vroegst in 2035 geïmplementeerd worden, en is nu onvoldoende zeker dat dit geïmplementeerd wordt en ook de hinder zal verminderen. De regio is gebaat bij meer zekerheid dat dit zal gebeuren en dat ook de hinder voor de regio daadwerkelijk verminderd.

- Daarnaast is er zorg over (extra) hinder en slaapverstoring in de nacht door wijzigingen in het Luchtruim of aanpassing of ander gebruik van routes. Ook eventuele toename van bewegingen boven woonkernen is een zorgpunt.
- Voor onze regio is het een eis dat de nachtelijke, oostelijke naderingsroute ARTIP2C weer in gebruik wordt genomen. Sinds de sluiting van de route (in 2015) ligt er de afspraak dat er gezocht wordt naar alternatieven en/of compensatie, maar tot op heden leidt dat niet tot concrete maatregelen en/of voldoende compensatie.
- Er lopen meerdere trajecten die effect hebben op geluid en hinderbeleving; onder andere het LVB met daarin een nieuwe systematiek voor handhavingspunten en grenswaarden. Onze regio

pleit voor duidelijke normen voor alle emissies door vliegverkeer; o.a. een norm op de gevel geeft duidelijkheid over hoeveel (maximaal) geluid inwoners mogen verwachten. De LRH moet niet leiden tot verhoging van deze normen (of grenswaarden).

- Betrek gemeenten vroegtijdig bij alle besluitvorming omtrent de herindeling van het Nederlandse luchtruim en betrek hen vooraf bij het communicatietraject richting inwoners. Wij roepen op om – zodra nieuwe/gedetailleerder effectanalyses opgeleverd worden I&W dit actief terugkoppelt naar provincies en gemeenten en gelegenheid biedt input te leveren en dat ook mee te wegen in de verdere uitwerking (en dit in te passen in het proces tot besluitvorming).

**Gemeente Haarlemmermeer**
De BRS pleit ervoor dat 'Minder hinder voor iedereen' als leidend sturingsprincipe wordt gebruikt bij verdere ontwikkeling van de luchthaven en luchtvaartbeleid. Uit de effectanalyse van NLR van het Schetsontwerp van de nieuwe Nederlandse luchtruimindeling blijkt dat door verplaatsing van vluchten van de Aalsmeerbaan naar de Kaagbaan het gebruik van de Spijkerboorroute met circa 3.000 vluchten op jaarbasis gaat toenemen ten opzichte van 2024 (30% tot 50% meer vliegtuigbewegingen). Als gevolg komt er meer geluid boven de gemeente Haarlemmermeer (specifiek Nieuw-Vennep, de wijken Floriande en Toolenburg in Hoofddorp, Cruquius en Vijfhuizen). Dit is niet acceptabel en wij verwachten dat het ministerie naar alternatieve routes kijkt voor de Spijkerboorroute, naar verbeteringen van de Spijkerboorroute zelf, verbeteringen in de vertrekprocedures en naar compenserende/mitigerende maatregelen.

**Gemeente Uithoorn**
In de LRH stukken en de toelichting is aangekondigd om 3000 vluchten te verminderen op de Aalsmeerbaan. Meermaals is aangetoond dat de Aalsmeerbaan al jaren last heeft van scheefgroei omdat de groei van Schiphol vooral op de Aalsmeerbaan terecht is gekomen. Uithoorn is dan ook voorstander van een (sterke) vermindering van het gebruik van de Aalsmeerbaan. Ook een beperkte vermindering van 3000 vluchten is zeer welkom. Gemeente Uithoorn heeft zich eerder al op het standpunt

gesteld dat als er maatregelen zijn waardoor het gebruik van de Aalsmeerbaan wordt verminderd, maar andere omwonenden daar onevenredig veel last van krijgen, krimp mogelijk een noodzakelijk alternatief is.

**Gemeenten Den Helder, Texel, Hollands-Kroon en Schagen**
De gemeenten Den Helder, Texel, Hollands-Kroon en Schagen (verenigd in 'Kop van Noord-Holland' vragen het rijk om over het verdere ontwerp van het militaire luchtruim en de effecten door het gebruik ervan rechtstreeks met hen te communiceren en in overleg te treden voorafgaand aan nieuwe publicaties en onderzoeken.

**Gemeente Purmerend**

- Betrek gemeenten vroegtijdig bij alle besluitvorming omtrent de herindeling van het Nederlandse luchtruim.
- Draag in samenwerking met de provincie en gemeenten zorg voor een uitstekende informatievoorziening over de voorgenomen luchtruimherziening naar de inwoners van de betreffende gemeenten.
- Bij de herziening van het luchtruim dient het uitgangspunt te zijn dat een gezond en prettig woon- en leefklimaat voor inwoners centraal staat. Geluidsoverlast en andere vormen van hinder in woonkernen moeten zoveel mogelijk worden voorkomen. Het is van groot belang dat vliegtuigstromen niet geconcentreerd over steden en dorpen (woonkernen) worden geleid, om de leefbaarheid en gezondheid van inwoners te beschermen.
- Draag bij de luchtruimherziening zorg voor het behoud van de unieke kernwaarden van het werelderfgoed Droogmakerij de Beemster. In dit verband merken wij op dat het zoekgebied voor vaste vliegroutes grotendeels over de Beemster ligt en dat de concentratie van vliegtuigen via vaste vliegroutes en mogelijk laag overvliegende vliegtuigen en de daarmee gepaard gaande overlast niet verenigbaar zijn met de kernkwaliteiten van het werelderfgoed Droogmakerij de Beemster. Dit unieke cultuurlandschap verdient bescherming tegen verstorende invloeden van bovenaf, zodat de historische en landschappelijke waarde behouden blijft.
- Als door de luchtruimherziening en het hoger naderen de vliegtuigstromen worden gewijzigd, dan dienen de gevolgen hiervan helder en concreet voor de betreffende gemeenten inzichtelijk te worden gemaakt. Naar onze mening is dit onvoldoende gebeurd. Figuur 6 op pagina 11 van de publiekssamenvatting van de Effectanalyse nieuwe luchtruimindeling biedt onvoldoende duidelijkheid over de impact op specifieke woongebieden en het werelderfgoed.
- Ook pleiten wij voor een structurele monitorings- en evaluatieverplichting. Het is van belang dat over een langere periode wordt bijgehouden wat de daadwerkelijke vliegroutes zijn, hoeveel vliegtuigbewegingen er zijn er (dit kan gemakkelijk via de radartracks) en inzicht in welke vormen van overlast (geluid, visuele hinder, verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse) door omwonenden worden ervaren (bijvoorbeeld via klachtenregistratie/enquêtes). Op deze manier kan, indien nodig, na verloop van tijd gericht worden bijgestuurd.

**Regio West-Friesland (Hoorn, Koggenland, Medemblik, Opmeer, SED)**

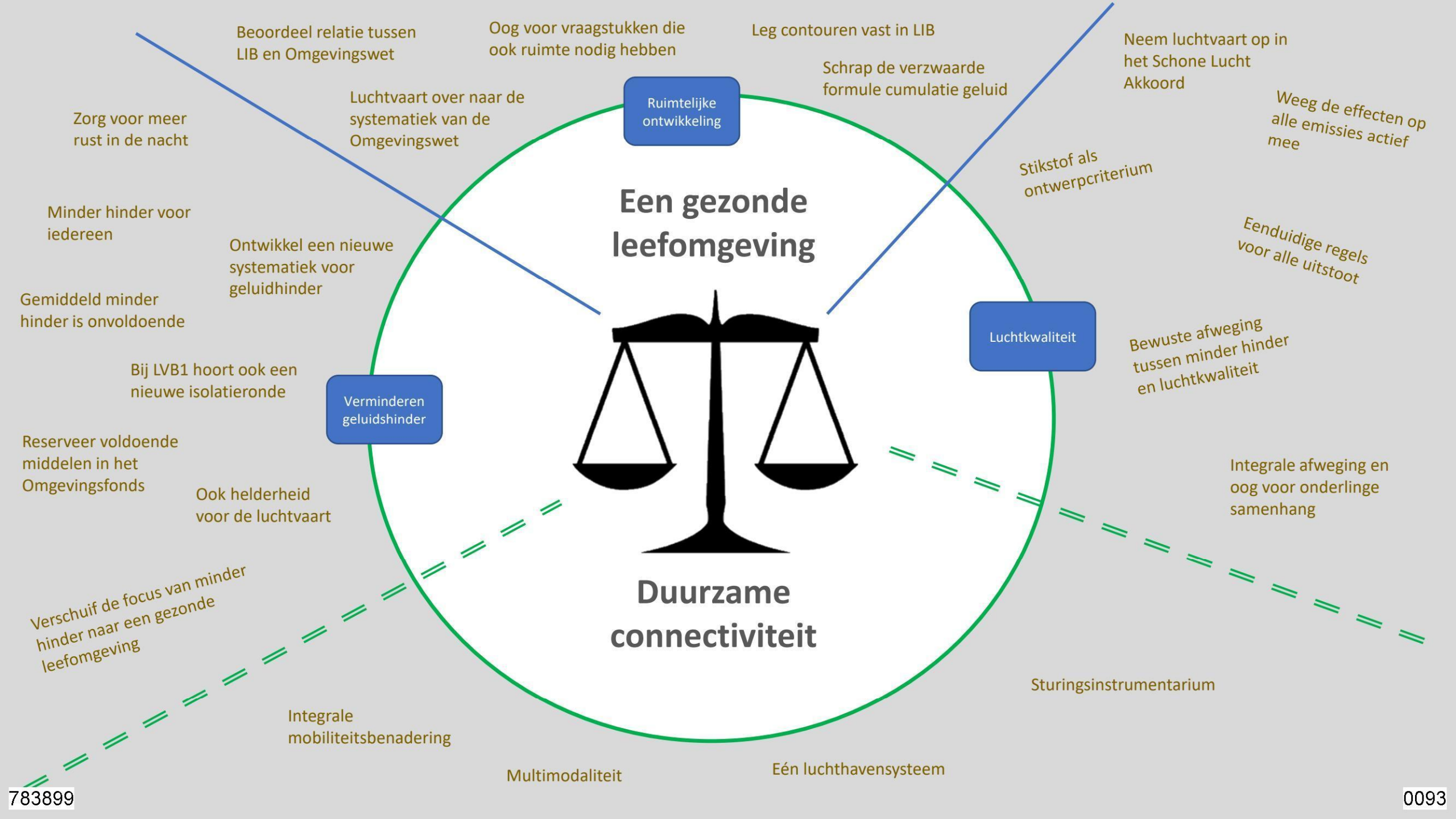
De regio West-Friesland (gemeenten Hoorn, Koggenland, Medemblik, Opmeer, SED) sluit aan bij de reactie van de gemeenten in de kop van Noord-Holland en vraagt daarnaast aandacht voor de samenhang met het Programma Ruimte voor de Defensie. In het bijzonder de voorgenomen stationering van de F35 op Lelystad Airport, de voorziene uitvliegroutes en de uitbreiding van het oefengebied Breezanddijk. Vooral omdat de voorziene aan- en uitvliegroutes niet zijn meegenomen in dit schetsontwerp. Wij vragen aandacht voor de impact die deze (gecumuleerde) ontwikkelingen kunnen hebben op het vliegverkeer boven onze regio en worden graag tijdig geïnformeerd en betrokken in het vervolgtraject.

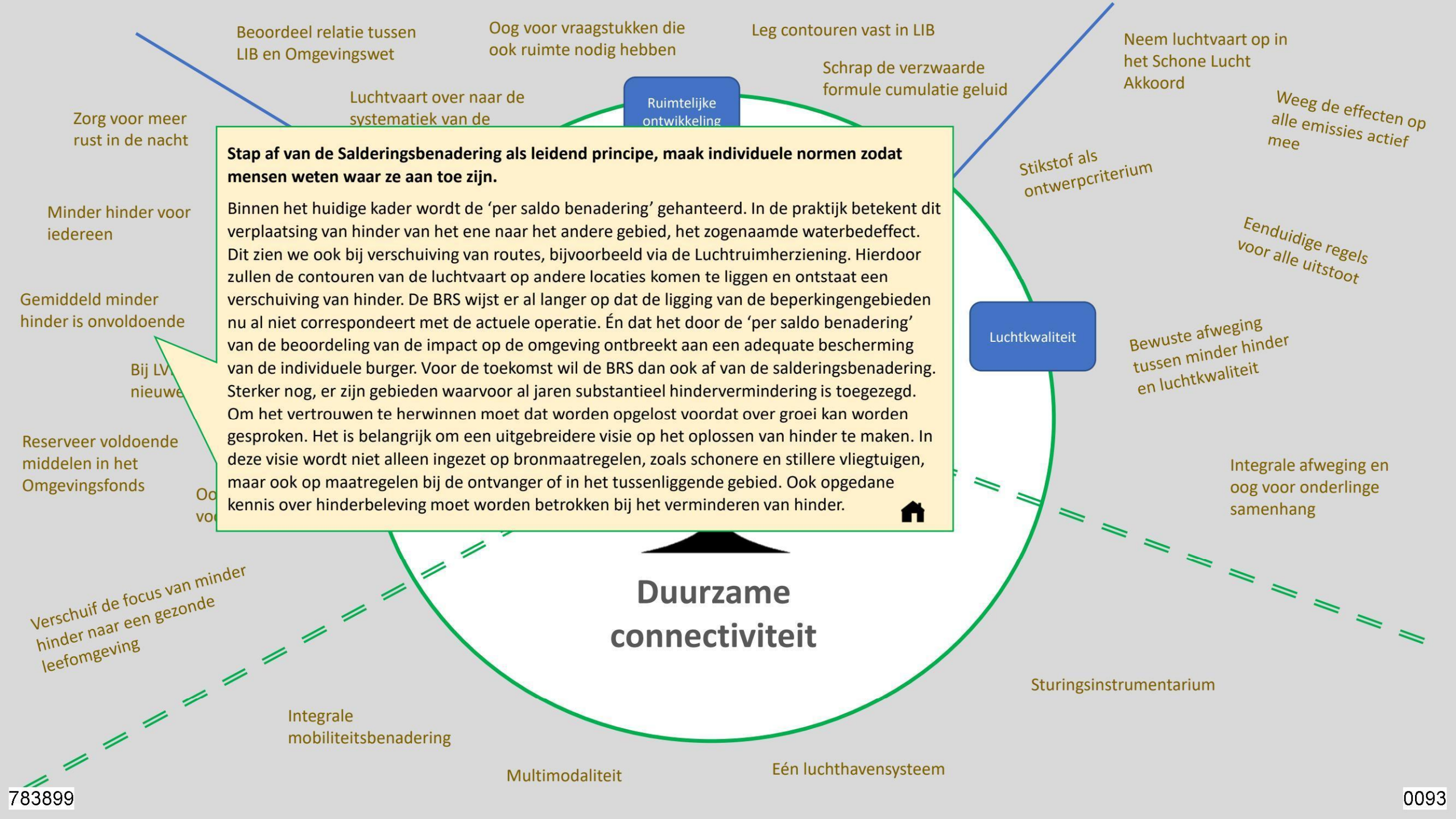
**Gemeenten Zaanstad en Wormerland**

- Een gezonde leefomgeving moet centraal staan bij de luchtruimherziening. Dat betekent een werkelijke afname van geluidsoverlast, verbetering van de luchtkwaliteit en afname van slaapverstoring met als leidend sturingsprincipe: 'Minder hinder voor iedereen'.
- Wij zijn, als gemeenten die veel overlast ervaren van luchthaven Schiphol, onaangenaam verrast dat uit de Effectanalyse van het schetsontwerp luchtruimherziening naar voren komt dat in de gemeente Wormerland en het noorden van de gemeente Zaanstad geen sprake is van een afname van de geluidbelasting maar juist van een aanzienlijke toename. Dat is onacceptabel. Deze toename in Wormer, Wormerveer, Krommenie en Assendelft vindt bovendien plaats in een gebied dat al lange tijd te maken heeft met een forse geluidbelasting van vliegtuiglawaai, zowel overdag als 's-nachts.
- In de reactie van minister Madlener op onze brief van 4 april 2025 hierover is aangegeven dat de effectanalyse slechts een indicatie geeft van de geluidseffecten die kunnen optreden en de praktijk hiervan kan afwijken. Wij verwachten dat deze effecten bij het voorlopig ontwerp beter gemodelleerd worden, zodat helder en concreet wordt om welke effecten het ter plaatse gaat.
- Inwoners van Zaanstad ervaren al vele jaren structurele hinder door vliegverkeer van Schiphol. Deze hinder komt niet van één baan, maar ontstaat door het gecombineerde gebruik van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan. Dit leidt tot een cumulatie van hinder. Daar komen nu zorgen bij over de mogelijke toename van het aantal vliegtuigbewegingen richting de Polderbaan. De gemeente Zaanstad vraagt aandacht voor deze situatie en pleit voor maatwerk, waarbij het stapelende effect van hinder serieus wordt meegenomen.

- Nachtvluchten op Schiphol veroorzaken zware geluidsoverlast en verstoren de slaap van duizenden omwonenden, met alle gezondheidsrisico's van dien. Zaanstad pleit, met andere gemeenten, daarom voor een nachtsluiting. Deze maatregel is een noodzakelijke stap om de verstoorde balans tussen Schiphol en haar omgeving herstellen en de leefbaarheid voor omwonenden merkbaar verbeteren.
- Bij de verdere uitwerking van het schetsontwerp (en van het hoger naderen) moeten zodanige routes worden ontworpen c.q. maatregelen worden getroffen dat ook in Wormerland en het noorden van Zaanstad sprake is van een werkelijke afname van de

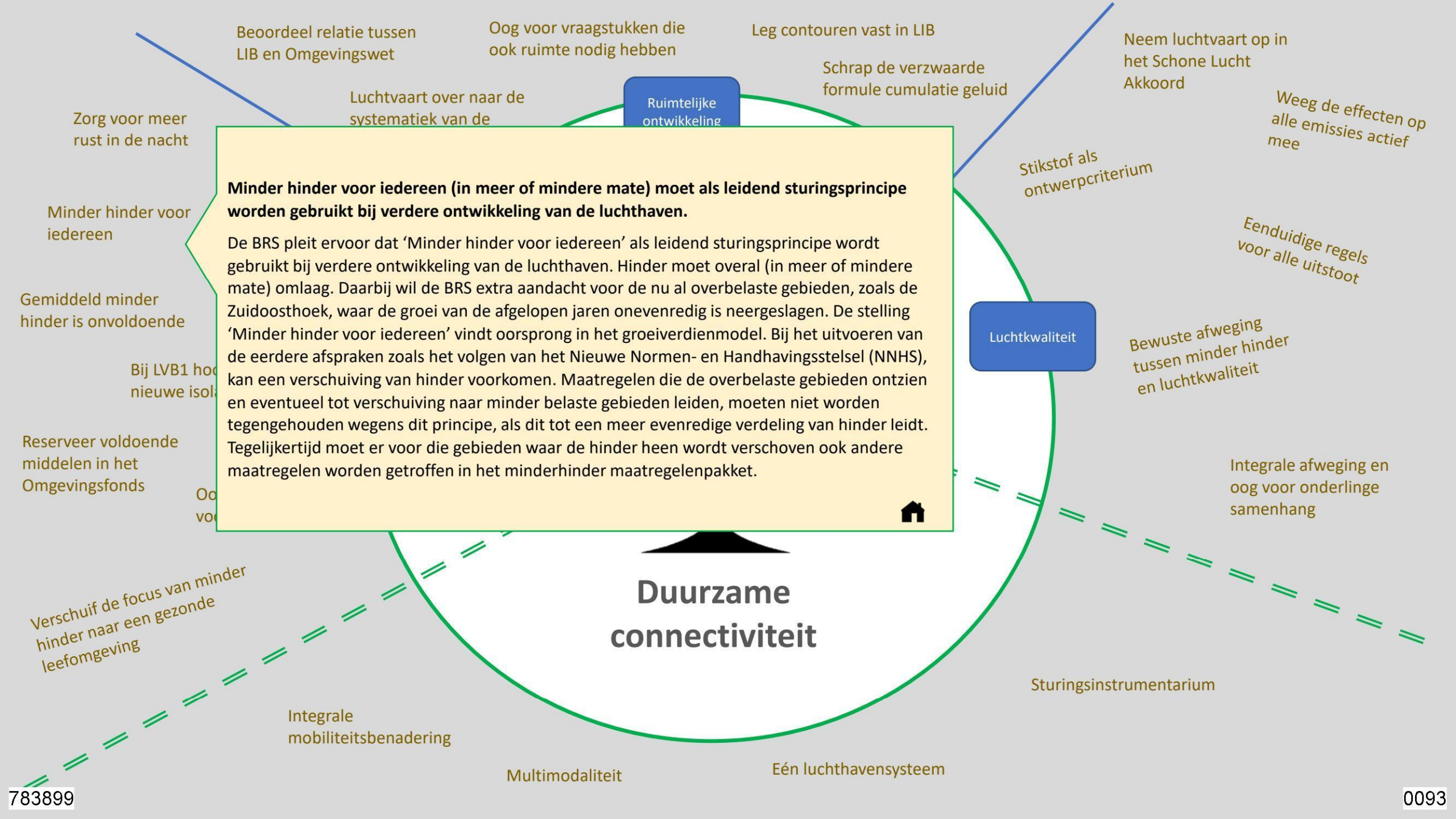
- hinder. Zodat het doel van verbeteren van de leefbaarheid door de nieuwe indeling van het luchtruim ook in deze regio wordt bereikt.
- Tot slot benadrukken wij het belang van vroegtijdige betrokkenheid van gemeenten bij besluitvorming en communicatie richting inwoners. De in de beginfase van LHR door het ministerie van I&W aangekondigde werkateliers en bezoeken van I&W aan gemeente(raden) kunnen hierin een goede rol vervullen. Immer, alleen met transparantie, participatie en gebiedsgericht maatwerk kan de luchtruimherziening bijdragen aan een toekomstbestendige en leefbare regio.

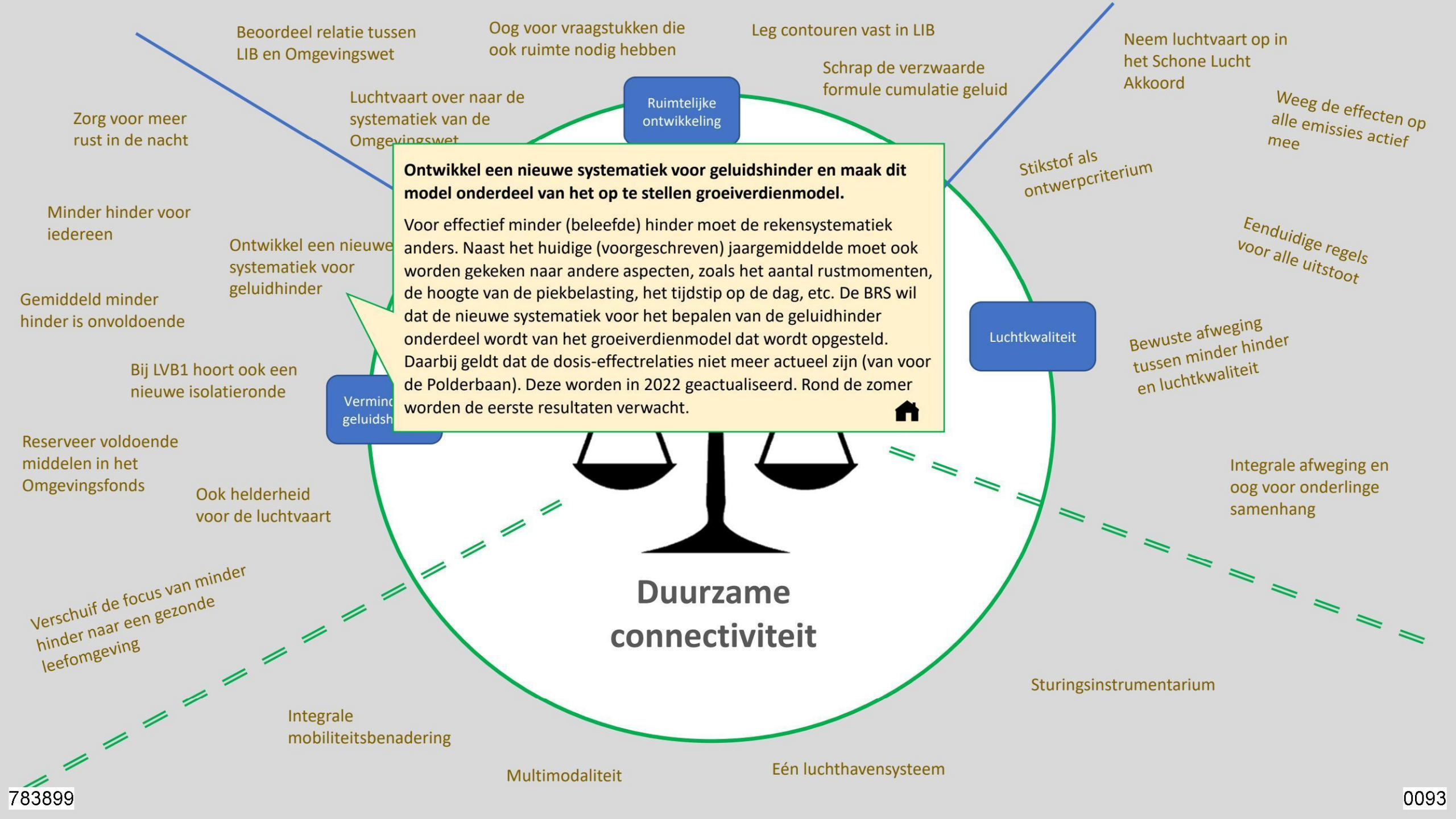

Beoordeel relatie tussen LIB en Omgevingswet
Oog voor vraagstukken die ook ruimte nodig hebben
Leg contouren vast in LIB
Neem luchtvaart op in het Schone Lucht Akkoord
Schrap de verzwaarde formule cumulatie geluid
Weeg de effecten op alle emissies actief mee
Zorg voor meer rust in de nacht
Luchtvaart over naar de systematiek van de Omgevingswet
Ruimtelijke ontwikkeling
Stikstof als ontwerpcriterium
Een gezonde leefomgeving
Minder hinder voor iedereen
Ontwikkel een nieuwe systematiek voor geluidhinder
Eenduidige regels voor alle uitstoot
Gemiddeld minder hinder is onvoldoende
Luchtkwaliteit
Bij LVB1 hoort ook een nieuwe isolatieronde
Verminderen geluidshinder
Bewuste afweging tussen minder hinder en luchtkwaliteit
Reserveer voldoende middelen in het Omgevingsfonds
Integrale afweging en oog voor onderlinge samenhang
Ook helderheid voor de luchtvaart
Verschuif de focus van minder hinder naar een gezonde leefomgeving
Duurzame connectiviteit
Sturingsinstrumentarium
Integrale mobiliteitsbenadering
Multimodaliteit
Eén luchthavensysteem
783899
0093




**Stap af van de Salderingsbenadering als leidend principe, maak individuele normen zodat mensen weten waar ze aan toe zijn.**

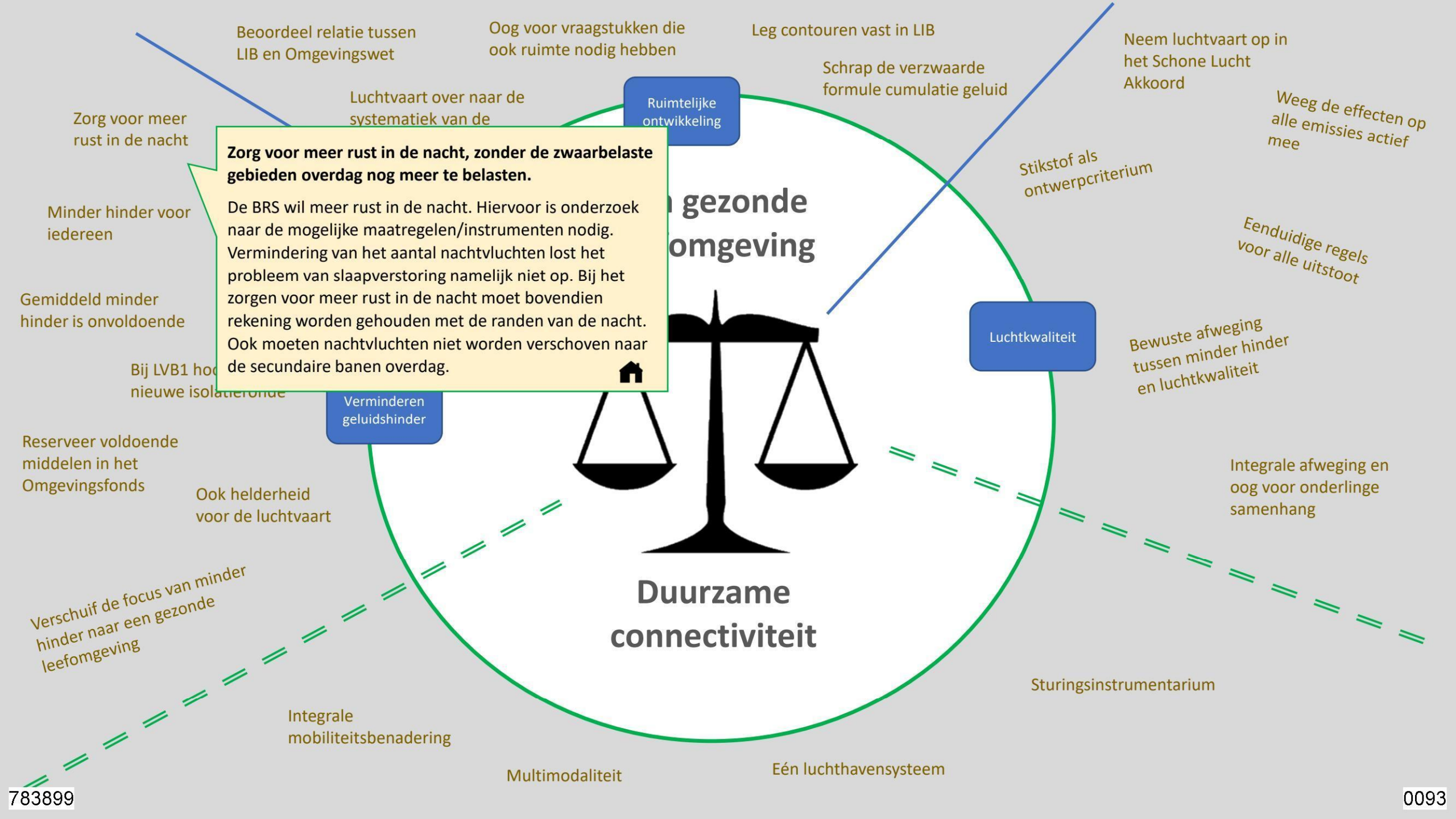
Binnen het huidige kader wordt de ‘per saldo benadering’ gehanteerd. In de praktijk betekent dit verplaatsing van hinder van het ene naar het andere gebied, het zogenaamde waterbedeffect. Dit zien we ook bij verschuiving van routes, bijvoorbeeld via de Luchtruimherziening. Hierdoor zullen de contouren van de luchtvaart op andere locaties komen te liggen en ontstaat een verschuiving van hinder. De BRS wijst er al langer op dat de ligging van de beperkingengebieden nu al niet correspondeert met de actuele operatie. Én dat het door de ‘per saldo benadering’ van de beoordeling van de impact op de omgeving ontbreekt aan een adequate bescherming van de individuele burger. Voor de toekomst wil de BRS dan ook af van de salderingsbenadering. Sterker nog, er zijn gebieden waarvoor al jaren substantieel hindervermindering is toegezegd. Om het vertrouwen te herwinnen moet dat worden opgelost voordat over groei kan worden gesproken. Het is belangrijk om een uitgebreidere visie op het oplossen van hinder te maken. In deze visie wordt niet alleen ingezet op bronmaatregelen, zoals schonere en stillere vliegtuigen, maar ook op maatregelen bij de ontvanger of in het tussenliggende gebied. Ook opgedane kennis over hinderbeleving moet worden betrokken bij het verminderen van hinder.


Beoordeel relatie tussen LIB en Omgevingswet
Oog voor vraagstukken die ook ruimte nodig hebben
Leg contouren vast in LIB
Neem luchtvaart op in het Schone Lucht Akkoord
Schrap de verzwaarde formule cumulatie geluid
Luchtvaart over naar de systematiek van de
Ruimtelijke ontwikkeling
Zorg voor meer rust in de nacht
Weeg de effecten op alle emissies actief mee
Stikstof als ontwerpcriterium
Minder hinder voor iedereen
Minder hinder voor iedereen (in meer of mindere mate) moet als leidend sturingsprincipe worden gebruikt bij verdere ontwikkeling van de luchthaven.
De BRS pleit ervoor dat 'Minder hinder voor iedereen' als leidend sturingsprincipe wordt gebruikt bij verdere ontwikkeling van de luchthaven. Hinder moet overal (in meer of mindere mate) omlaag. Daarbij wil de BRS extra aandacht voor de nu al overbelaste gebieden, zoals de Zuidoosthoek, waar de groei van de afgelopen jaren onevenredig is neergeslagen. De stelling 'Minder hinder voor iedereen' vindt oorsprong in het groeiverdienmodel. Bij het uitvoeren van de eerdere afspraken zoals het volgen van het Nieuwe Normen- en Handhavingsstelsel (NNHS), kan een verschuiving van hinder voorkomen. Maatregelen die de overbelaste gebieden ontzien en eventueel tot verschuiving naar minder belaste gebieden leiden, moeten niet worden tegengehouden wegens dit principe, als dit tot een meer evenredige verdeling van hinder leidt. Tegelijkertijd moet er voor die gebieden waar de hinder heen wordt verschoven ook andere maatregelen worden getroffen in het minderhinder maatregelenpakket.
Eenduidige regels voor alle uitstoot
Gemiddeld minder hinder is onvoldoende
Luchtkwaliteit
Bewuste afweging tussen minder hinder en luchtkwaliteit
Reserveer voldoende middelen in het Omgevingsfonds
Integrale afweging en oog voor onderlinge samenhang
Duurzame connectiviteit
Verschuif de focus van minder hinder naar een gezonde leefomgeving
Sturingsinstrumentarium
Integrale mobiliteitsbenadering
Multimodaliteit
Eén luchthavensysteem



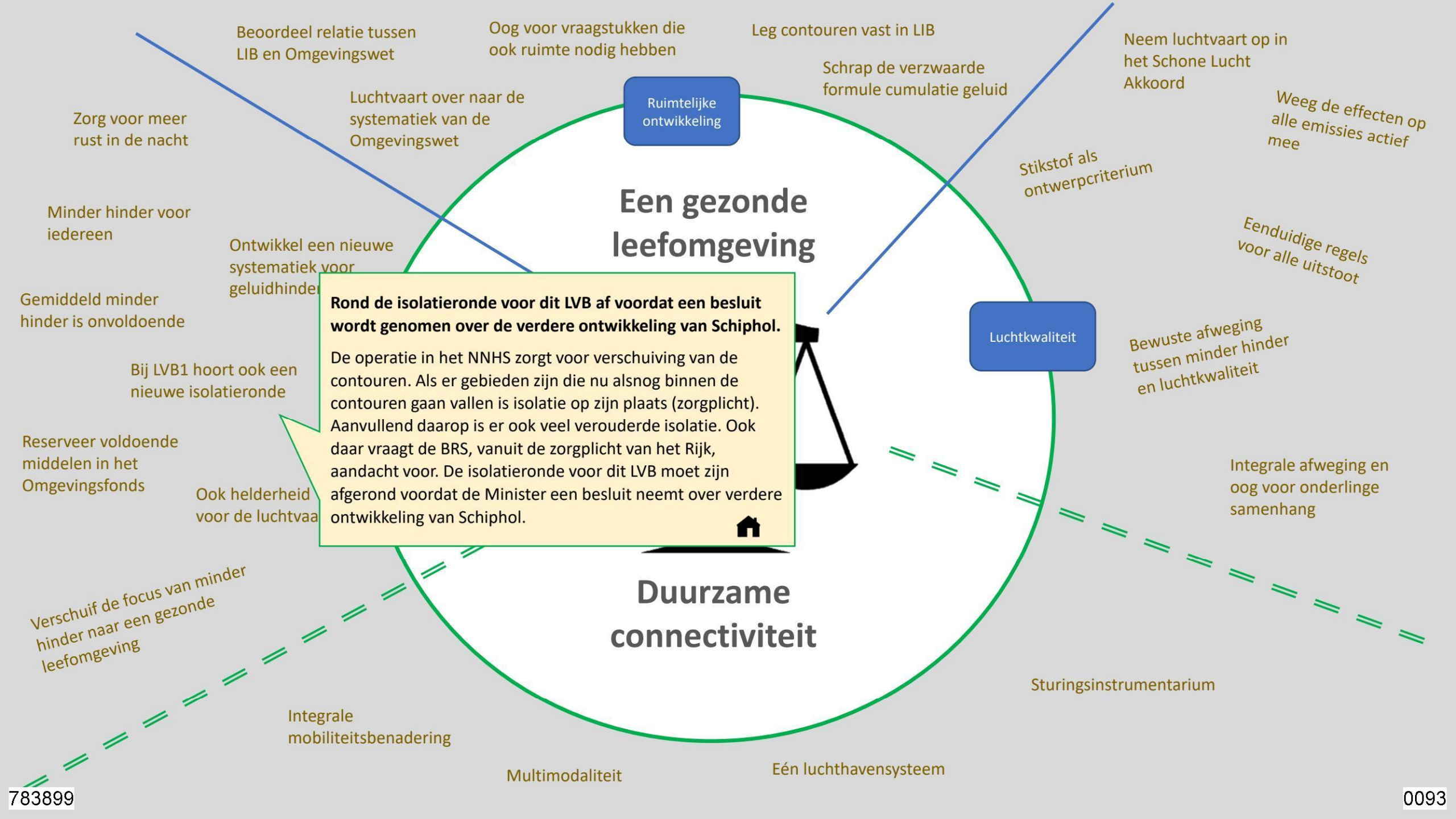

**Ontwikkel een nieuwe systematiek voor geluidshinder en maak dit model onderdeel van het op te stellen groeiverdienmodel.**

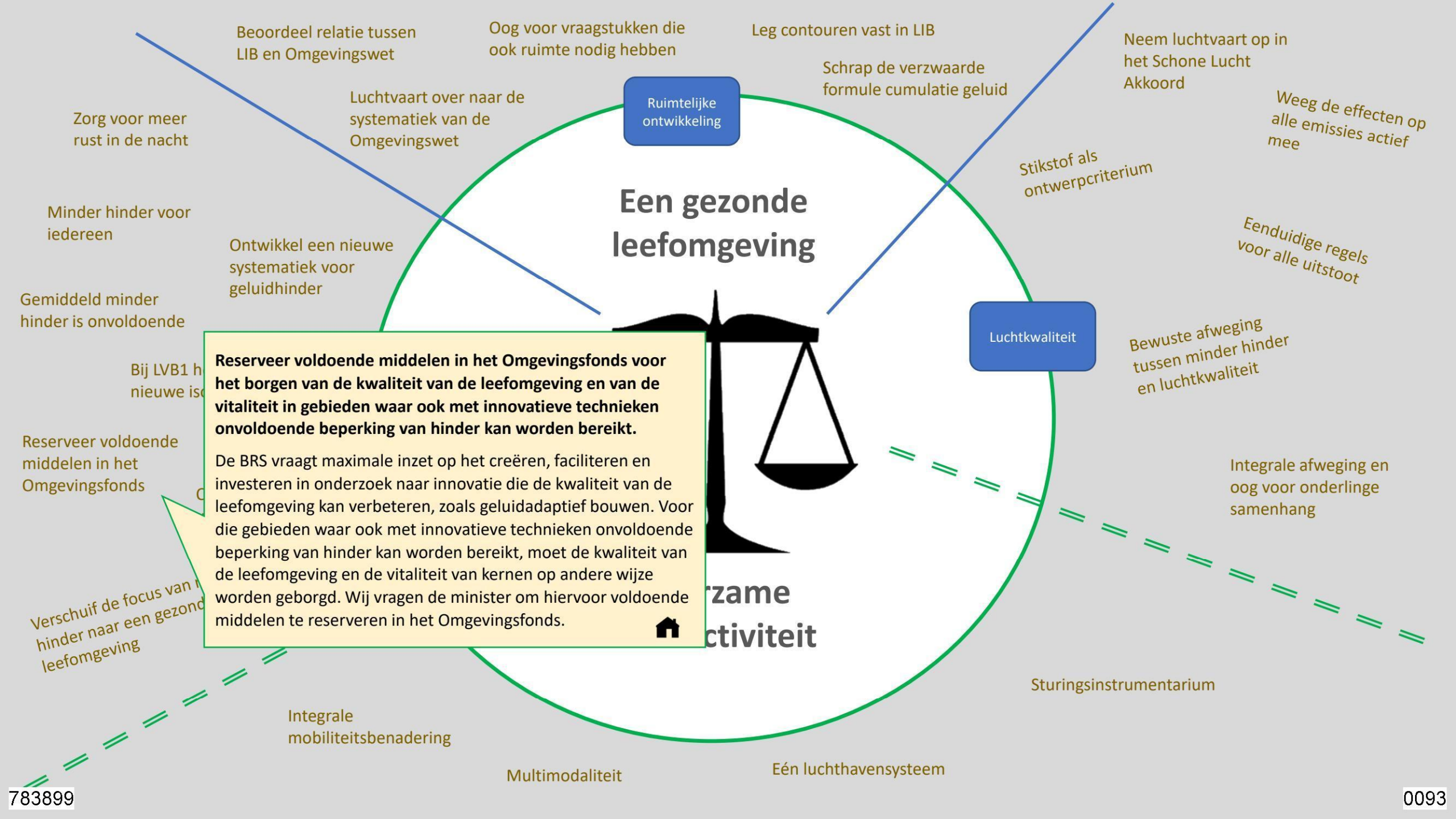
Voor effectief minder (beleefde) hinder moet de rekensystematiek anders. Naast het huidige (voorgeschreven) jaargemiddelde moet ook worden gekeken naar andere aspecten, zoals het aantal rustmomenten, de hoogte van de piekbelasting, het tijdstip op de dag, etc. De BRS wil dat de nieuwe systematiek voor het bepalen van de geluidhinder onderdeel wordt van het groeiverdienmodel dat wordt opgesteld. Daarbij geldt dat de dosis-effectrelaties niet meer actueel zijn (van voor de Polderbaan). Deze worden in 2022 geactualiseerd. Rond de zomer worden de eerste resultaten verwacht.




**Zorg voor meer rust in de nacht, zonder de zwaarbelaste gebieden overdag nog meer te belasten.**

De BRS wil meer rust in de nacht. Hiervoor is onderzoek naar de mogelijke maatregelen/instrumenten nodig. Vermindering van het aantal nachtvluchten lost het probleem van slaapverstoring namelijk niet op. Bij het zorgen voor meer rust in de nacht moet bovendien rekening worden gehouden met de randen van de nacht. Ook moeten nachtvluchten niet worden verschoven naar de secundaire banen overdag.


Beoordeel relatie tussen LIB en Omgevingswet
Oog voor vraagstukken die ook ruimte nodig hebben
Leg contouren vast in LIB
Neem luchtvaart op in het Schone Lucht Akkoord
Schrap de verzwaarde formule cumulatie geluid
Luchtvaart over naar de systematiek van de Omgevingswet
Zorg voor meer rust in de nacht
Ruimtelijke ontwikkeling
Weeg de effecten op alle emissies actief mee
Stikstof als ontwerpcriterium
Een gezonde leefomgeving
Minder hinder voor iedereen
Eenduidige regels voor alle uitstoot
Ontwikkel een nieuwe systematiek voor geluidhinder
Gemiddeld minder hinder is onvoldoende
Luchtkwaliteit
Bewuste afweging tussen minder hinder en luchtkwaliteit
Bij LVB1 hoort ook een nieuwe isolatieronde
Rond de isolatieronde voor dit LVB af voordat een besluit wordt genomen over de verdere ontwikkeling van Schiphol.
De operatie in het NNHS zorgt voor verschuiving van de contouren. Als er gebieden zijn die nu alsnog binnen de contouren gaan vallen is isolatie op zijn plaats (zorgplicht). Aanvullend daarop is er ook veel verouderde isolatie. Ook daar vraagt de BRS, vanuit de zorgplicht van het Rijk, aandacht voor. De isolatieronde voor dit LVB moet zijn afgerond voordat de Minister een besluit neemt over verdere ontwikkeling van Schiphol.
Reserveer voldoende middelen in het Omgevingsfonds
Ook helderheid voor de luchtvaa
Integrale afweging en oog voor onderlinge samenhang
Verschuif de focus van minder hinder naar een gezonde leefomgeving
Duurzame connectiviteit
Sturingsinstrumentarium
Integrale mobiliteitsbenadering
Multimodaliteit
Eén luchthavensysteem
783899
0093




**Reserveer voldoende middelen in het Omgevingsfonds voor het borgen van de kwaliteit van de leefomgeving en van de vitaliteit in gebieden waar ook met innovatieve technieken onvoldoende beperking van hinder kan worden bereikt.**

De BRS vraagt maximale inzet op het creëren, faciliteren en investeren in onderzoek naar innovatie die de kwaliteit van de leefomgeving kan verbeteren, zoals geluidadaptief bouwen. Voor die gebieden waar ook met innovatieve technieken onvoldoende beperking van hinder kan worden bereikt, moet de kwaliteit van de leefomgeving en de vitaliteit van kernen op andere wijze worden geborgd. Wij vragen de minister om hiervoor voldoende middelen te reserveren in het Omgevingsfonds.

Beoordeel relatie tussen LIB en Omgevingswet

Oog voor vraagstukken die ook ruimte nodig hebben

Leg contouren vast in LIB

Neem luchtvaart op in het Schone Lucht Akkoord

Schrap de verzwaarde formule cumulatie geluid

Luchtvaart over naar de systematiek van de Omgevingswet

Zorg voor meer rust in de nacht

Weeg de effecten op alle emissies actief mee

Ruimtelijke ontwikkeling

# Een gezonde leefomgeving

Stikstof als ontwerpcriterium

Minder hinder voor iedereen

Ontwikkel een nieuwe systematiek voor geluidhinder

Eenduidige regels voor alle uitstoot

Gemiddeld minder hinder is onvoldoende

Luchtkwaliteit

Bewuste afweging tussen minder hinder en luchtkwaliteit

Bij LVB1 hoort ook een nieuwe isolatieronde

Reserveer voldoende middelen in het Omgevingsfonds

Integrale afweging en oog voor onderlinge samenhang

Ook helderheid voor de luchtvaart

Verschuif de focus van minder hinder naar een gezonde leefomgeving

**Zorg ook bij luchtvaart voor helderheid over welke mate van belasting en hinder voor individuele omwonenden acceptabel is.**

Om mensen te beschermen tegen blootstelling aan geluid zijn er regels en normen. Voor weg-, spoor- en industrielawaai gelden er normen voor (individuele) woningen. Mensen weten daardoor waar ze aan toe zijn. Voor luchtvaart heeft de wetgever een andere systematiek gekozen. Hier gelden grenzen aan het totale aantal woningen dat per saldo een bepaalde geluidbelasting mag hebben. Mensen hebben daarmee geen zekerheid over het maximale geluid waaraan ze blootgesteld kunnen worden. Dit moet wat de BRS betreft anders. De BRS pleit voor helderheid over welke mate van belasting en hinder de minister voor individuele omwonenden acceptabel vindt – een objectieve norm zoals die ook voor andere sectoren geldt - hoort daarbij, evenals helderheid over welke compensatie benadeelden (inwoners, grondeigenaren, ontwikkelaars) mogen verwachten.

ngsinstrumentarium

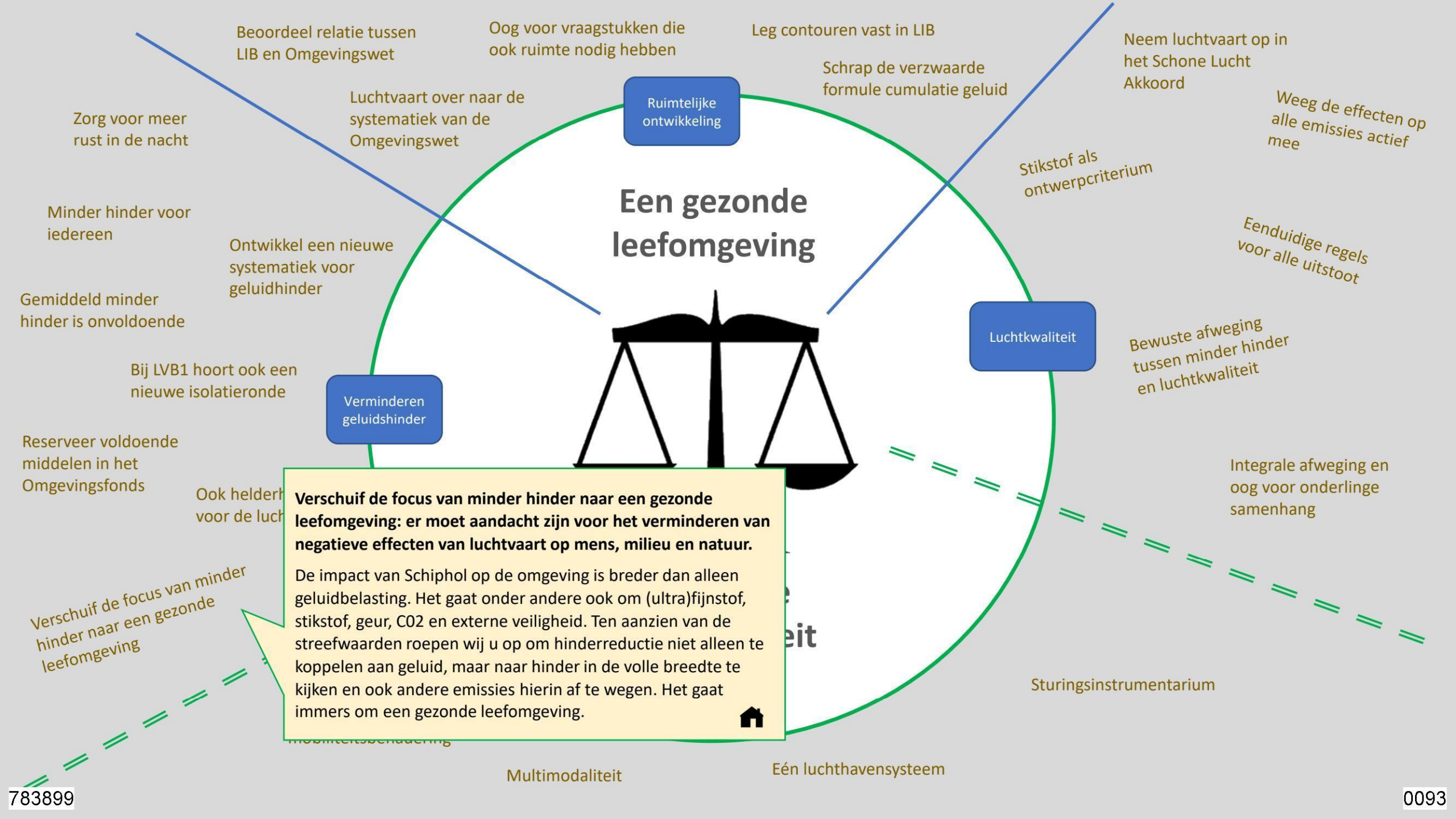
Integrale mobiliteitsbenadering

Multimodaliteit

Eén luchthavensysteem

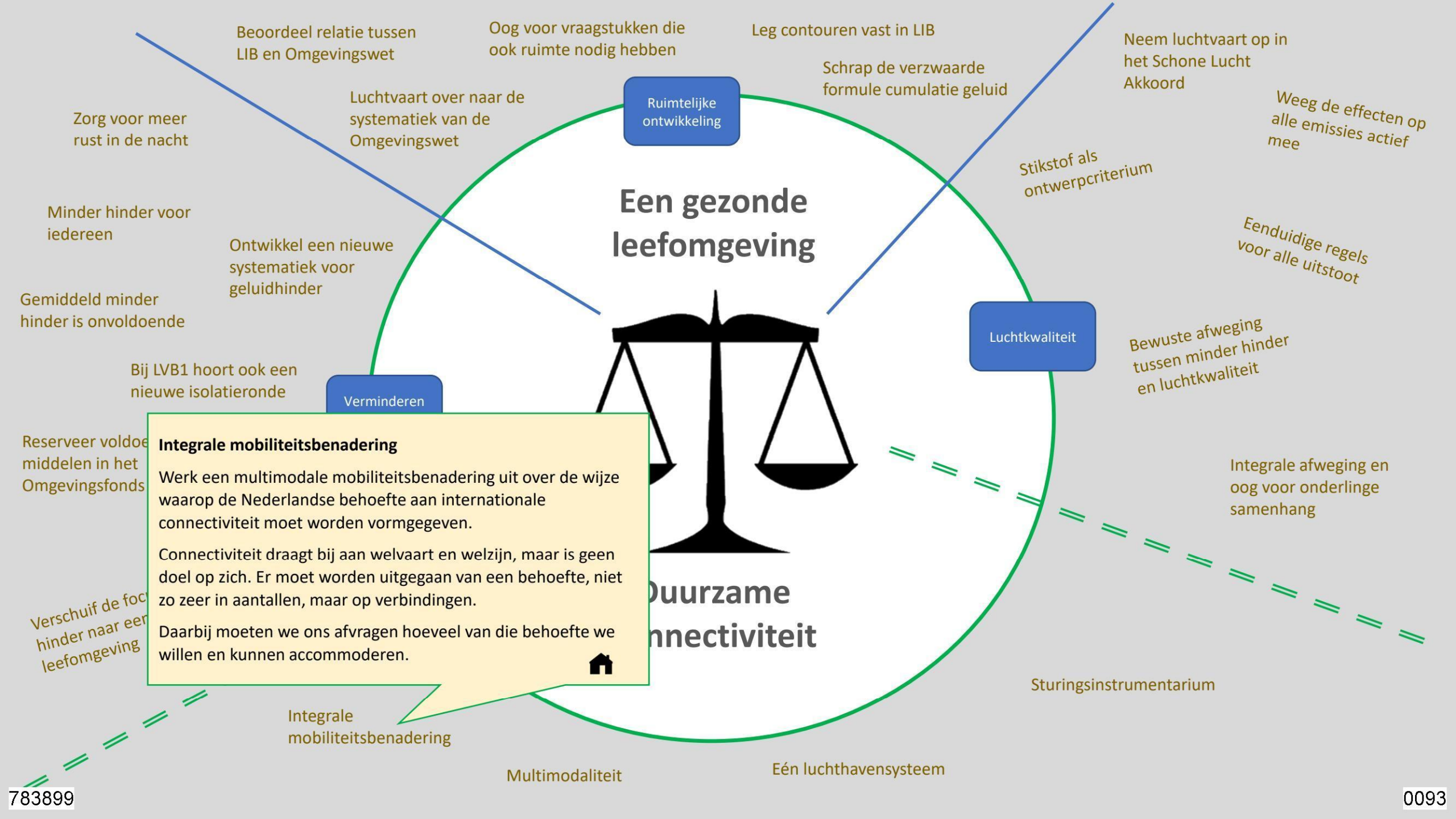
783899

0093



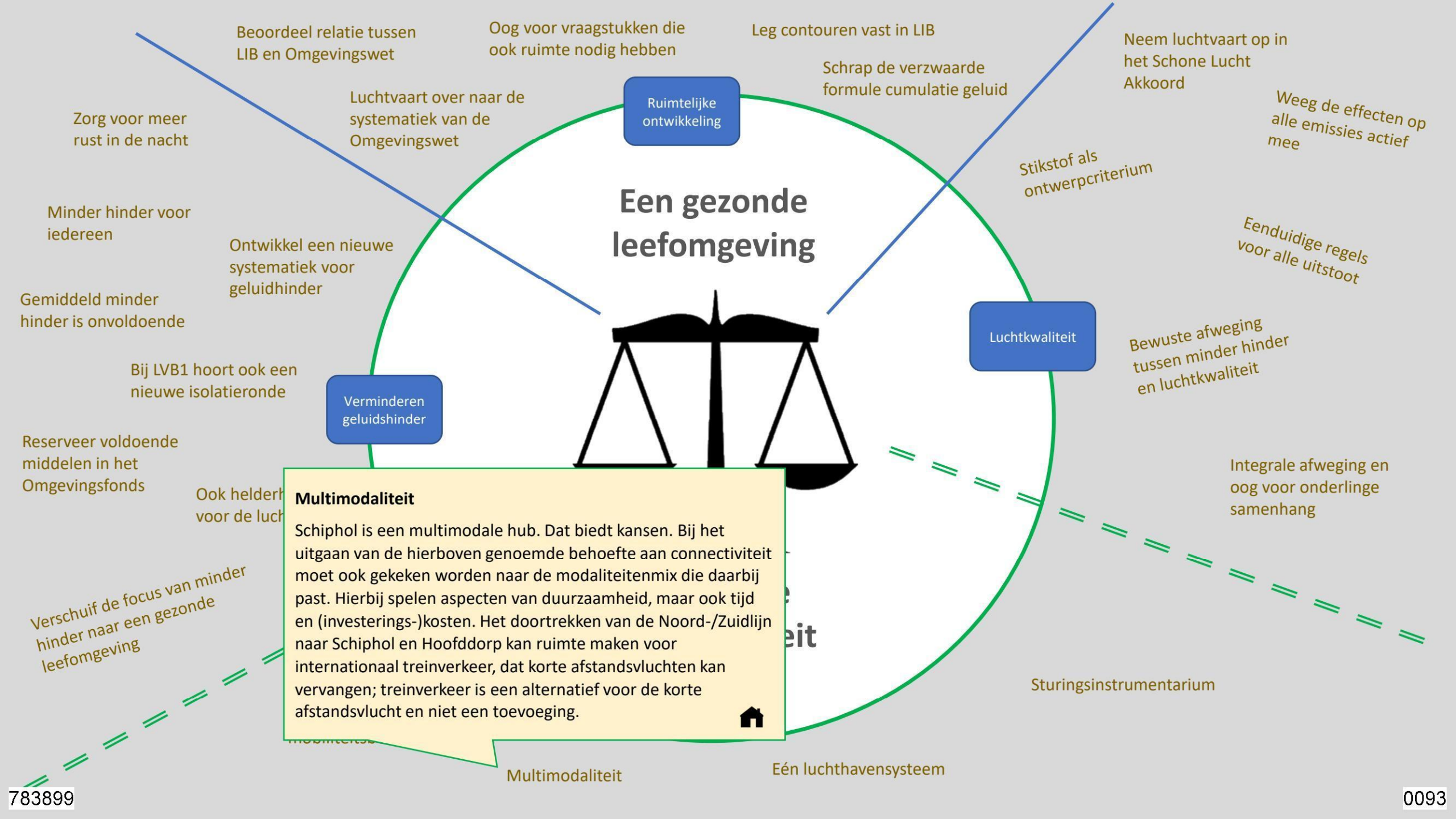

**Verschuif de focus van minder hinder naar een gezonde leefomgeving: er moet aandacht zijn voor het verminderen van negatieve effecten van luchtvaart op mens, milieu en natuur.**

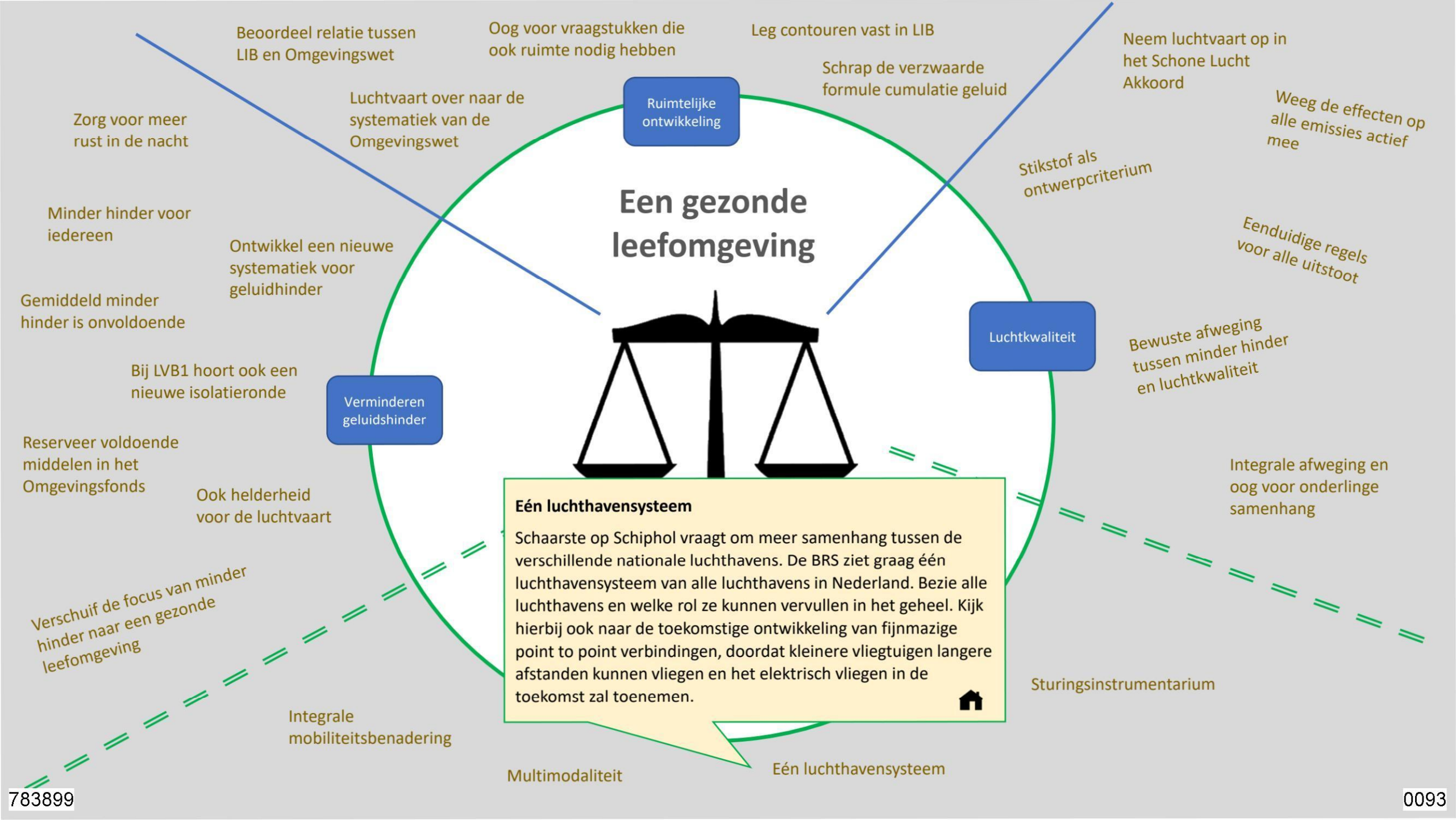
De impact van Schiphol op de omgeving is breder dan alleen geluidbelasting. Het gaat onder andere ook om (ultra)fijnstof, stikstof, geur, C02 en externe veiligheid. Ten aanzien van de streefwaarden roepen wij u op om hinderreductie niet alleen te koppelen aan geluid, maar naar hinder in de volle breedte te kijken en ook andere emissies hierin af te wegen. Het gaat immers om een gezonde leefomgeving.

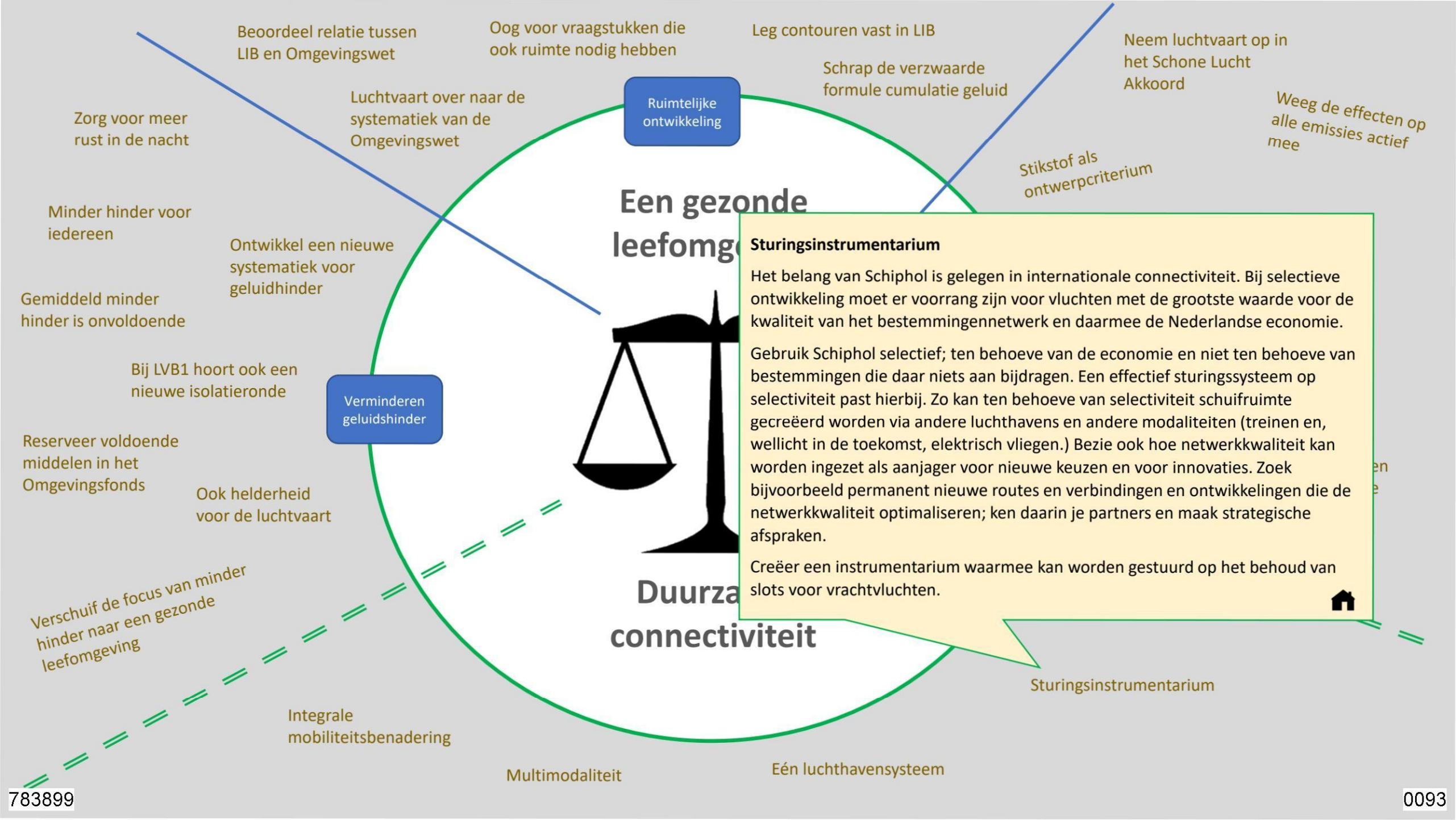

Een gezonde leefomgeving
Duurzame nnectiviteit
Ruimtelijke ontwikkeling
Luchtkwaliteit
Verminderen
Beoordeel relatie tussen LIB en Omgevingswet
Oog voor vraagstukken die ook ruimte nodig hebben
Leg contouren vast in LIB
Schrap de verzwaarde formule cumulatie geluid
Neem luchtvaart op in het Schone Lucht Akkoord
Weeg de effecten op alle emissies actief mee
Zorg voor meer rust in de nacht
Luchtvaart over naar de systematiek van de Omgevingswet
Stikstof als ontwerpcriterium
Minder hinder voor iedereen
Ontwikkel een nieuwe systematiek voor geluidhinder
Eenduidige regels voor alle uitstoot
Gemiddeld minder hinder is onvoldoende
Bij LVB1 hoort ook een nieuwe isolatieronde
Bewuste afweging tussen minder hinder en luchtkwaliteit
Reserveer voldoe middelen in het Omgevingsfonds
Integrale afweging en oog voor onderlinge samenhang
Verschuif de foc hinder naar een leefomgeving
Integrale mobiliteitsbenadering
Sturingsinstrumentarium
Multimodaliteit
Eén luchthavensysteem
Integrale mobiliteitsbenadering
Werk een multimodale mobiliteitsbenadering uit over de wijze waarop de Nederlandse behoefte aan internationale connectiviteit moet worden vormgegeven.
Connectiviteit draagt bij aan welvaart en welzijn, maar is geen doel op zich. Er moet worden uitgegaan van een behoefte, niet zo zeer in aantallen, maar op verbindingen.
Daarbij moeten we ons afvragen hoeveel van die behoefte we willen en kunnen accommoderen.

783899

0093


Een gezonde leefomgeving
Ruimtelijke ontwikkeling
Luchtkwaliteit
Verminderen geluidshinder
Beoordeel relatie tussen LIB en Omgevingswet
Oog voor vraagstukken die ook ruimte nodig hebben
Leg contouren vast in LIB
Schrap de verzwaarde formule cumulatie geluid
Neem luchtvaart op in het Schone Lucht Akkoord
Weeg de effecten op alle emissies actief mee
Zorg voor meer rust in de nacht
Luchtvaart over naar de systematiek van de Omgevingswet
Stikstof als ontwerpcriterium
Minder hinder voor iedereen
Ontwikkel een nieuwe systematiek voor geluidhinder
Eenduidige regels voor alle uitstoot
Gemiddeld minder hinder is onvoldoende
Bewuste afweging tussen minder hinder en luchtkwaliteit
Bij LVB1 hoort ook een nieuwe isolatieronde
Reserveer voldoende middelen in het Omgevingsfonds
Integrale afweging en oog voor onderlinge samenhang
Verschuif de focus van minder hinder naar een gezonde leefomgeving
Sturingsinstrumentarium
Multimodaliteit
Eén luchthavensysteem
Multimodaliteit
Schiphol is een multimodale hub. Dat biedt kansen. Bij het uitgaan van de hierboven genoemde behoefte aan connectiviteit moet ook gekeken worden naar de modaliteitenmix die daarbij past. Hierbij spelen aspecten van duurzaamheid, maar ook tijd en (investerings-)kosten. Het doortrekken van de Noord-/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp kan ruimte maken voor internationaal treinverkeer, dat korte afstandsvluchten kan vervangen; treinverkeer is een alternatief voor de korte afstandsvlucht en niet een toevoeging.


Beoordeel relatie tussen LIB en Omgevingswet
Oog voor vraagstukken die ook ruimte nodig hebben
Leg contouren vast in LIB
Neem luchtvaart op in het Schone Lucht Akkoord
Schrap de verzwaarde formule cumulatie geluid
Ruimtelijke ontwikkeling
Luchtvaart over naar de systematiek van de Omgevingswet
Zorg voor meer rust in de nacht
Weeg de effecten op alle emissies actief mee
Stikstof als ontwerpcriterium
Een gezonde leefomgeving
Minder hinder voor iedereen
Eenduidige regels voor alle uitstoot
Ontwikkel een nieuwe systematiek voor geluidhinder
Gemiddeld minder hinder is onvoldoende
Luchtkwaliteit
Bewuste afweging tussen minder hinder en luchtkwaliteit
Bij LVB1 hoort ook een nieuwe isolatieronde
Verminderen geluidshinder
Reserveer voldoende middelen in het Omgevingsfonds
Integrale afweging en oog voor onderlinge samenhang
Ook helderheid voor de luchtvaart
Verschuif de focus van minder hinder naar een gezonde leefomgeving
Sturingsinstrumentarium
Integrale mobiliteitsbenadering
Multimodaliteit
Eén luchthavensysteem
Eén luchthavensysteem
Schaarste op Schiphol vraagt om meer samenhang tussen de verschillende nationale luchthavens. De BRS ziet graag één luchthavensysteem van alle luchthavens in Nederland. Bezie alle luchthavens en welke rol ze kunnen vervullen in het geheel. Kijk hierbij ook naar de toekomstige ontwikkeling van fijnmazige point to point verbindingen, doordat kleinere vliegtuigen langere afstanden kunnen vliegen en het elektrisch vliegen in de toekomst zal toenemen.

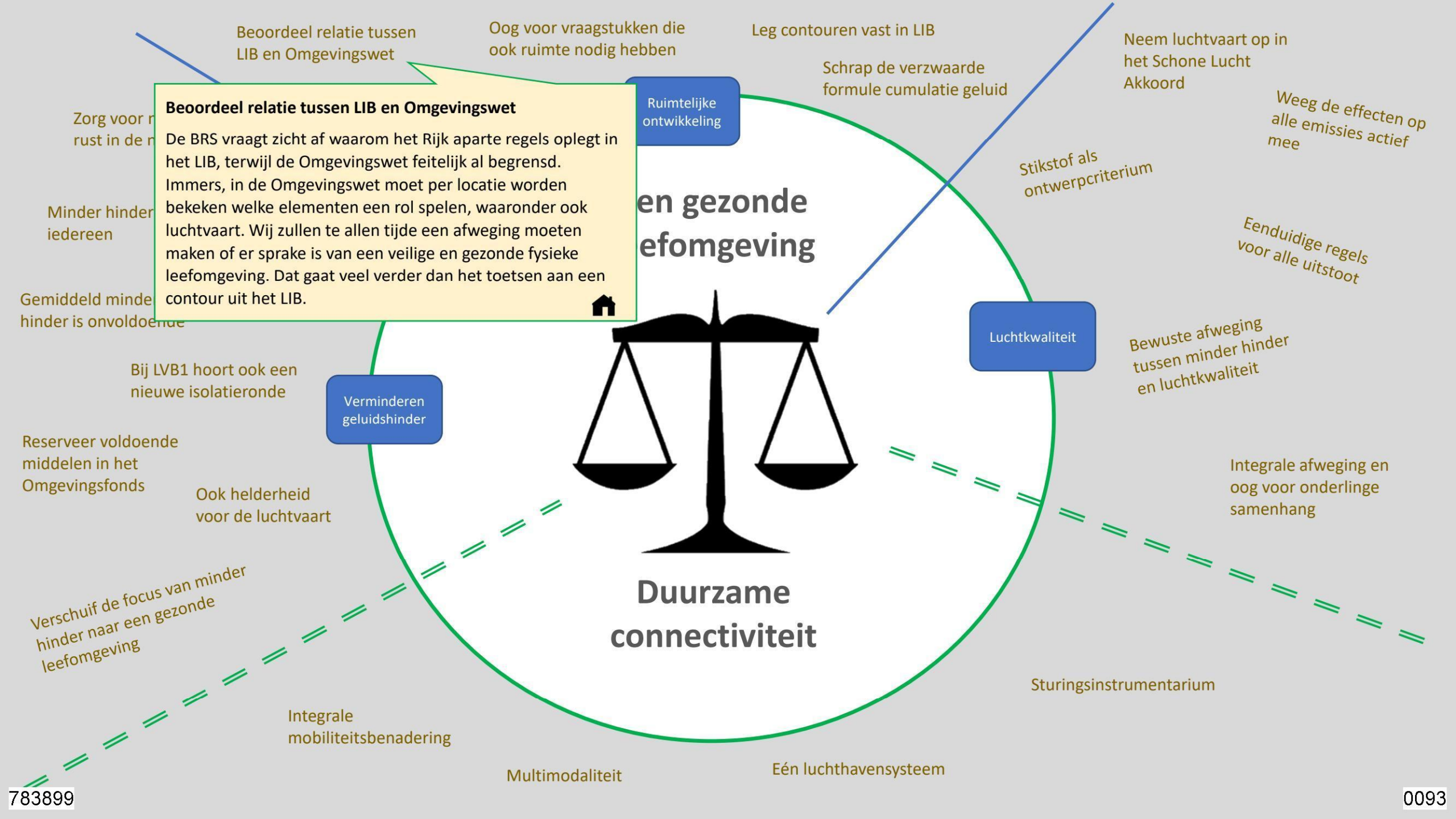



**Sturingsinstrumentarium**

Het belang van Schiphol is gelegen in internationale connectiviteit. Bij selectieve ontwikkeling moet er voorrang zijn voor vluchten met de grootste waarde voor de kwaliteit van het bestemmingennetwerk en daarmee de Nederlandse economie.

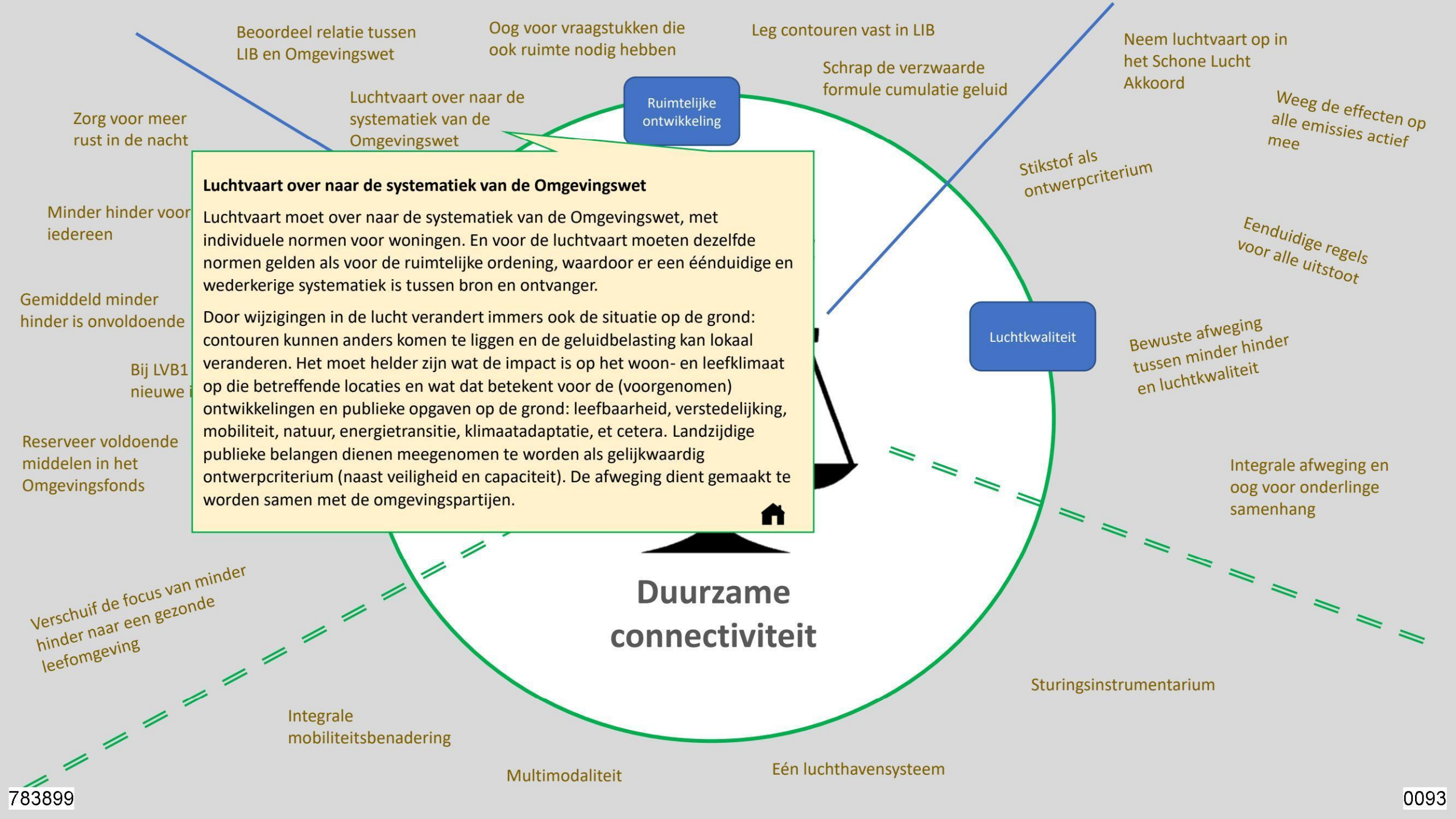
Gebruik Schiphol selectief; ten behoeve van de economie en niet ten behoeve van bestemmingen die daar niets aan bijdragen. Een effectief sturingssysteem op selectiviteit past hierbij. Zo kan ten behoeve van selectiviteit schuifruimte gecreëerd worden via andere luchthavens en andere modaliteiten (treinen en, wellicht in de toekomst, elektrisch vliegen.) Bezie ook hoe netwerkkwaliteit kan worden ingezet als aanjager voor nieuwe keuzen en voor innovaties. Zoek bijvoorbeeld permanent nieuwe routes en verbindingen en ontwikkelingen die de netwerkkwaliteit optimaliseren; ken daarin je partners en maak strategische afspraken.

Creëer een instrumentarium waarmee kan worden gestuurd op het behoud van slots voor vrachtvluchten.


Beoordeel relatie tussen LIB en Omgevingswet
Oog voor vraagstukken die ook ruimte nodig hebben
Leg contouren vast in LIB
Schrap de verzwaarde formule cumulatie geluid
Neem luchtvaart op in het Schone Lucht Akkoord
Weeg de effecten op alle emissies actief mee
Stikstof als ontwerpcriterium
Eenduidige regels voor alle uitstoot
Bewuste afweging tussen minder hinder en luchtkwaliteit
Integrale afweging en oog voor onderlinge samenhang
Sturingsinstrumentarium
Eén luchthavensysteem
Multimodaliteit
Integrale mobiliteitsbenadering
Verschuif de focus van minder hinder naar een gezonde leefomgeving
Ook helderheid voor de luchtvaart
Reserveer voldoende middelen in het Omgevingsfonds
Bij LVB1 hoort ook een nieuwe isolatieronde
Gemiddeld minder hinder is onvoldoende
Minder hinder iedereen
Zorg voor rust in de
Beoordeel relatie tussen LIB en Omgevingswet
De BRS vraagt zicht af waarom het Rijk aparte regels oplegt in het LIB, terwijl de Omgevingswet feitelijk al begrensd. Immers, in de Omgevingswet moet per locatie worden bekeken welke elementen een rol spelen, waaronder ook luchtvaart. Wij zullen te allen tijde een afweging moeten maken of er sprake is van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving. Dat gaat veel verder dan het toetsen aan een contour uit het LIB.
Ruimtelijke ontwikkeling
en gezonde
efomgeving
Luchtkwaliteit
Verminderen geluidshinder
Duurzame connectiviteit

783899

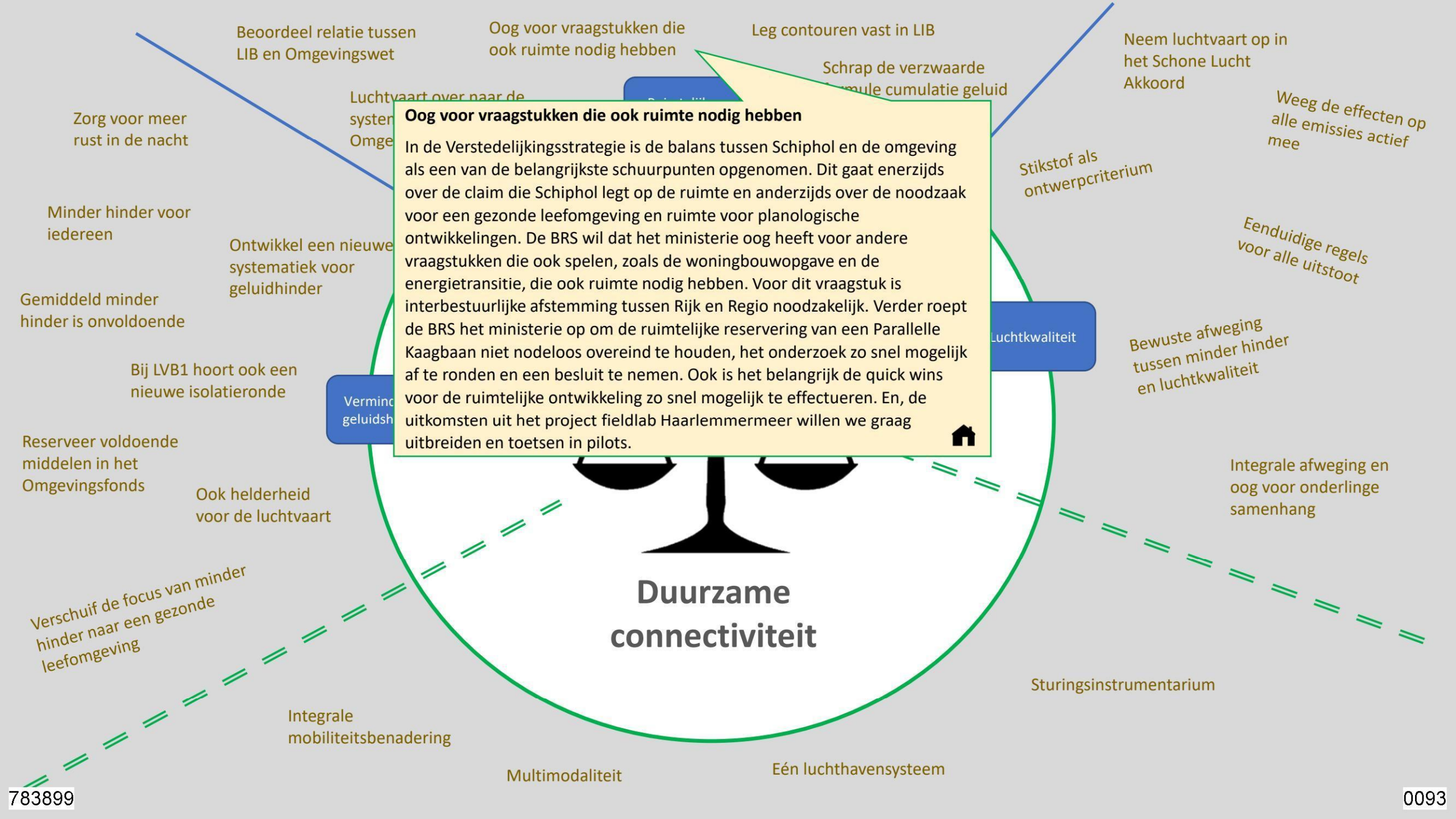
0093




**Luchtvaart over naar de systematiek van de Omgevingswet**

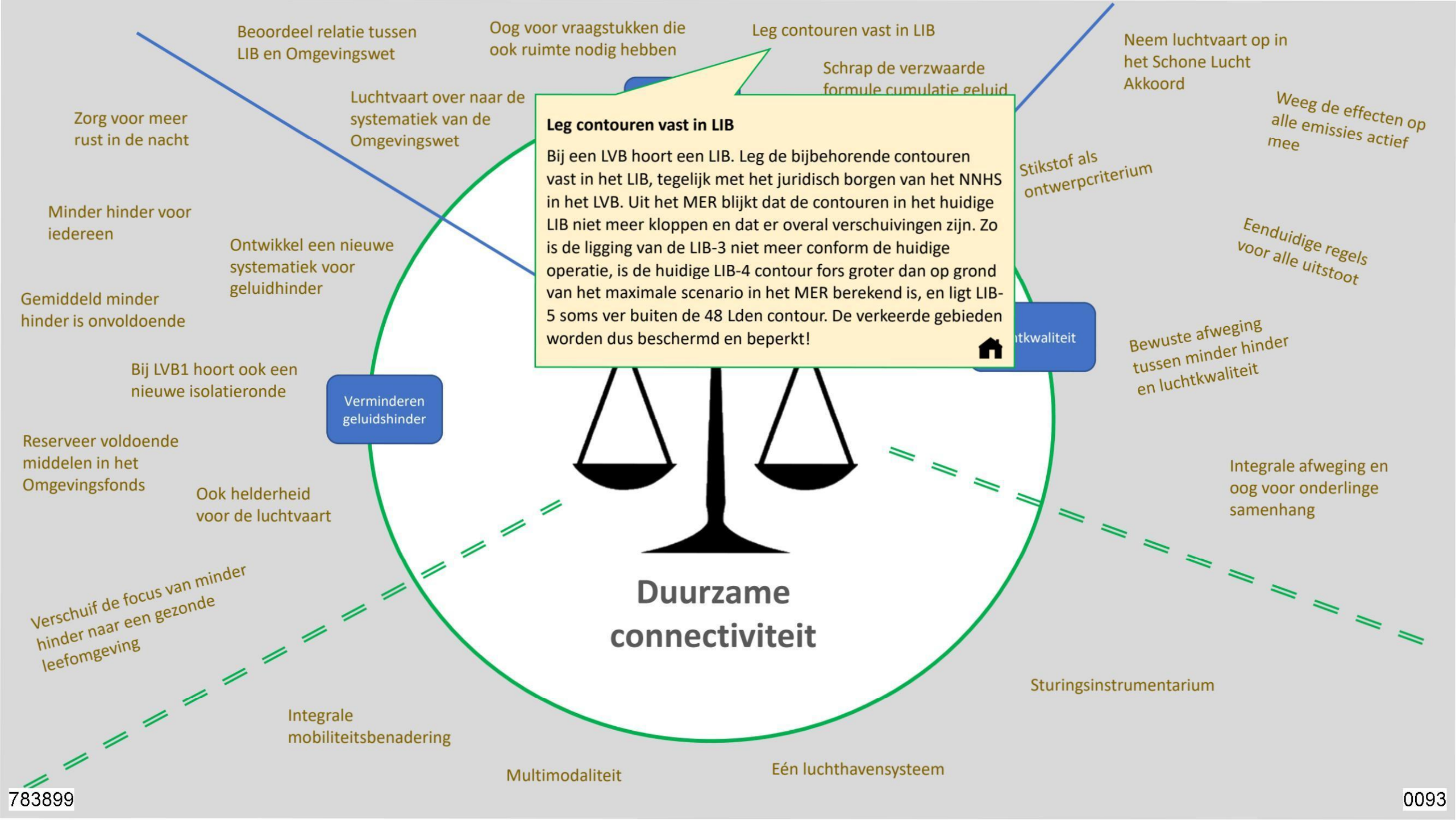
Luchtvaart moet over naar de systematiek van de Omgevingswet, met individuele normen voor woningen. En voor de luchtvaart moeten dezelfde normen gelden als voor de ruimtelijke ordening, waardoor er een éénduidige en wederkerige systematiek is tussen bron en ontvanger.

Door wijzigingen in de lucht verandert immers ook de situatie op de grond: contouren kunnen anders komen te liggen en de geluidbelasting kan lokaal veranderen. Het moet helder zijn wat de impact is op het woon- en leefklimaat op die betreffende locaties en wat dat betekent voor de (voorgenomen) ontwikkelingen en publieke opgaven op de grond: leefbaarheid, verstedelijking, mobiliteit, natuur, energietransitie, klimaatadaptatie, et cetera. Landzijdige publieke belangen dienen meegenomen te worden als gelijkwaardig ontwerpcriterium (naast veiligheid en capaciteit). De afweging dient gemaakt te worden samen met de omgevingspartijen.



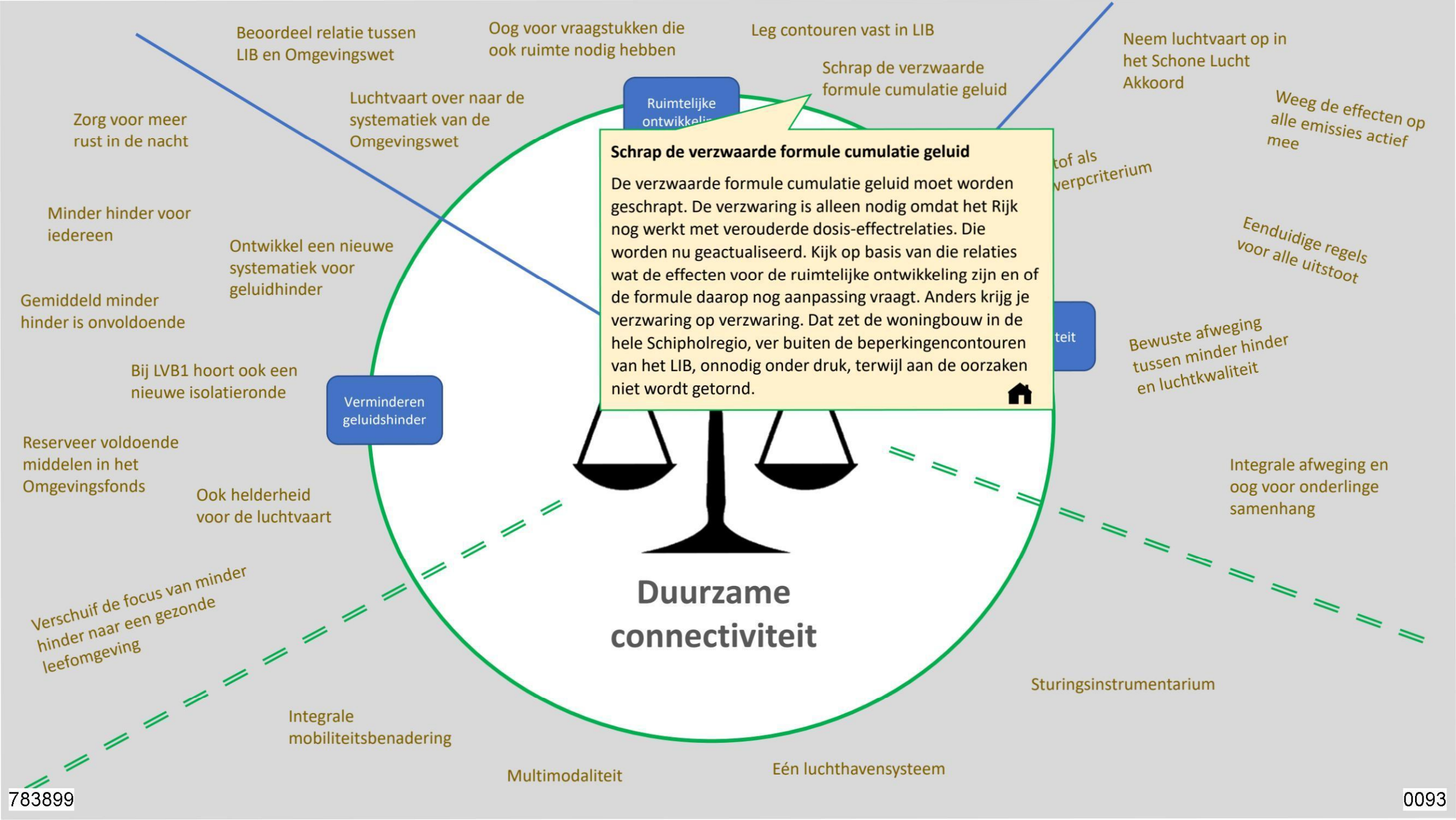

**Oog voor vraagstukken die ook ruimte nodig hebben**

In de Verstedelijkingsstrategie is de balans tussen Schiphol en de omgeving als een van de belangrijkste schuurpunten opgenomen. Dit gaat enerzijds over de claim die Schiphol legt op de ruimte en anderzijds over de noodzaak voor een gezonde leefomgeving en ruimte voor planologische ontwikkelingen. De BRS wil dat het ministerie oog heeft voor andere vraagstukken die ook spelen, zoals de woningbouwopgave en de energietransitie, die ook ruimte nodig hebben. Voor dit vraagstuk is interbestuurlijke afstemming tussen Rijk en Regio noodzakelijk. Verder roept de BRS het ministerie op om de ruimtelijke reservering van een Parallelle Kaagbaan niet nodeloos overeind te houden, het onderzoek zo snel mogelijk af te ronden en een besluit te nemen. Ook is het belangrijk de quick wins voor de ruimtelijke ontwikkeling zo snel mogelijk te effectueren. En, de uitkomsten uit het project fieldlab Haarlemmermeer willen we graag uitbreiden en toetsen in pilots.




**Leg contouren vast in LIB**

Bij een LVB hoort een LIB. Leg de bijbehorende contouren vast in het LIB, tegelijk met het juridisch borgen van het NNHS in het LVB. Uit het MER blijkt dat de contouren in het huidige LIB niet meer kloppen en dat er overal verschuivingen zijn. Zo is de ligging van de LIB-3 niet meer conform de huidige operatie, is de huidige LIB-4 contour fors groter dan op grond van het maximale scenario in het MER berekend is, en ligt LIB-5 soms ver buiten de 48 Lden contour. De verkeerde gebieden worden dus beschermd en beperkt!




**Schrap de verzwaarde formule cumulatie geluid**

De verzwaarde formule cumulatie geluid moet worden geschrapt. De verzwaring is alleen nodig omdat het Rijk nog werkt met verouderde dosis-effectrelaties. Die worden nu geactualiseerd. Kijk op basis van die relaties wat de effecten voor de ruimtelijke ontwikkeling zijn en of de formule daarop nog aanpassing vraagt. Anders krijg je verzwaring op verzwaring. Dat zet de woningbouw in de hele Schipholregio, ver buiten de beperkingencontouren van het LIB, onnodig onder druk, terwijl aan de oorzaken niet wordt getornd.

Beoordeel relatie tussen LIB en Omgevingswet

Oog voor vraagstukken die ook ruimte nodig hebben

Leg contouren vast in LIB

Neem luchtvaart op in het Schone Lucht Akkoord

Schrap de verzwaarde formule cumulatie geluid

Luchtvaart over naar de systematiek van de Omgevingswet

Zorg voor meer rust in de nacht

Ruimtelijke ontwikkeling

Weeg de effecten op alle emissies actief mee

Stikstof als ontwerpcriterium

Minder hinder voor iedereen

Ontwikkel een nieuwe systematiek voor geluidhinder

Gemiddeld minder hinder is onvoldoende

Bij LVB1 hoort ook een nieuwe isolatieronde

Verminderen geluidshinder

Reserveer voldoende middelen in het Omgevingsfonds

Ook helderheid voor de luchtvaart

Verschuif de focus van minder hinder naar een gezonde leefomgeving

Integrale mobiliteitsbenadering

Multimodaliteit

Eén luchthavensysteem

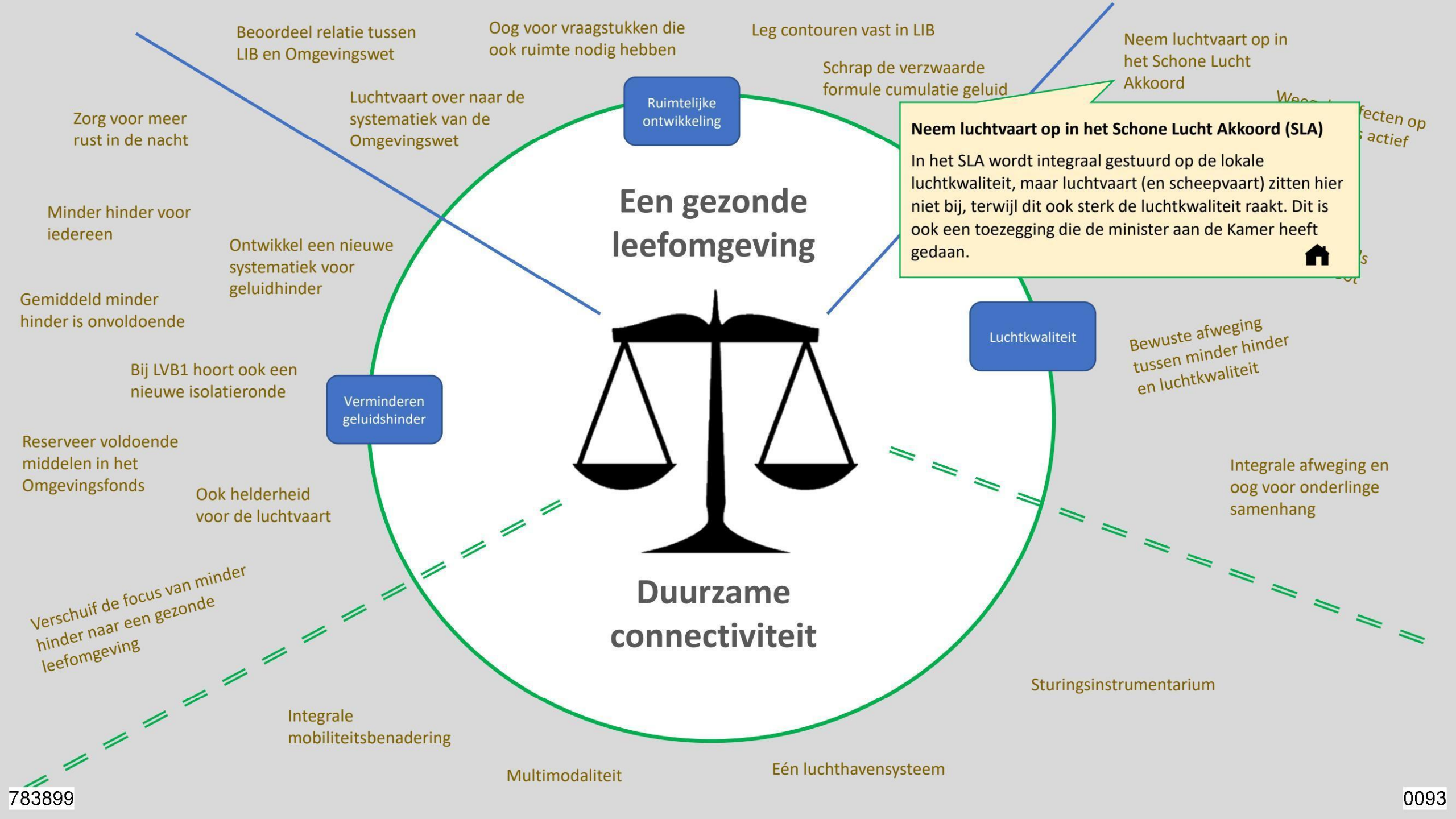
Sturingsinstrumentarium

# Een gezonde leefomgevin

# Duurzame connectiviteit

**Stikstof als ontwerpcriterium**

In antwoord op het advies van het Adviescollege stikstofproblematiek heeft het kabinet besloten dat de luchtvaartsector – net als andere sectoren – moet bijdragen aan de reductie van de stikstofemissie. Dat omvat drie sporen: een sector brede aanpak gericht op stapsgewijze emissiereductie in een actieprogramma, een internationale agenda en een project-specifieke aanpak conform geldende wetgeving. De knoppen in de Luchtruimherziening bieden mogelijkheden om de stikstofdepositie te reduceren. De BRS is dan ook van mening dat stikstof als ontwerpcriterium moet worden meegenomen.


Een gezonde leefomgeving
Duurzame connectiviteit
Ruimtelijke ontwikkeling
Luchtkwaliteit
Verminderen geluidshinder
Beoordeel relatie tussen LIB en Omgevingswet
Oog voor vraagstukken die ook ruimte nodig hebben
Leg contouren vast in LIB
Schrap de verzwaarde formule cumulatie geluid
Neem luchtvaart op in het Schone Lucht Akkoord
Zorg voor meer rust in de nacht
Luchtvaart over naar de systematiek van de Omgevingswet
Minder hinder voor iedereen
Ontwikkel een nieuwe systematiek voor geluidhinder
Gemiddeld minder hinder is onvoldoende
Bij LVB1 hoort ook een nieuwe isolatieronde
Reserveer voldoende middelen in het Omgevingsfonds
Ook helderheid voor de luchtvaart
Bewuste afweging tussen minder hinder en luchtkwaliteit
Integrale afweging en oog voor onderlinge samenhang
Verschuif de focus van minder hinder naar een gezonde leefomgeving
Sturingsinstrumentarium
Integrale mobiliteitsbenadering
Multimodaliteit
Eén luchthavensysteem
Neem luchtvaart op in het Schone Lucht Akkoord (SLA)
In het SLA wordt integraal gestuurd op de lokale luchtkwaliteit, maar luchtvaart (en scheepvaart) zitten hier niet bij, terwijl dit ook sterk de luchtkwaliteit raakt. Dit is ook een toezegging die de minister aan de Kamer heeft gedaan.

783899

0093

Beoordeel relatie tussen LIB en Omgevingswet

Oog voor vraagstukken die ook ruimte nodig hebben

Leg contouren vast in LIB

Schrap de verzwaarde formule cumulatie geluid

Neem luchtvaart op in het Schone Lucht Akkoord

Zorg voor meer rust in de nacht

Luchtvaart over naar de systematiek van de Omgevingswet

Ruimtelijke ontwikkeling

Weeg de effecten op alle emissies actief mee

Stikstof als ontwerpcriterium

Minder hinder voor iedereen

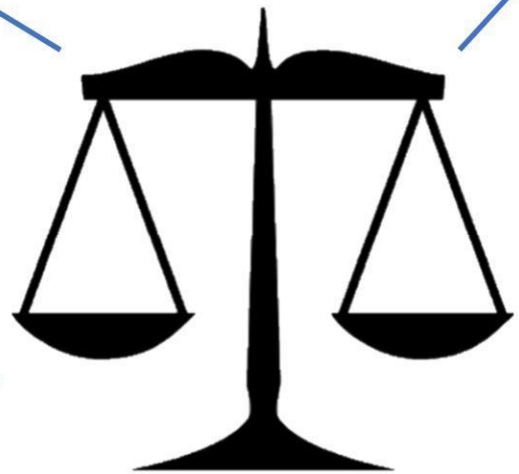
Ontwikkel een nieuwe systematiek voor geluidhinder

# Een gezonde leefomgeving

Gemiddeld minder hinder is onvoldoende

Bij LVB1 hoort ook een nieuwe isolatieronde

Verminderen geluidshinder



Reserveer voldoende middelen in het Omgevingsfonds

Ook helderheid voor de luchtvaart

**Weeg de effecten op alle emissies actief mee**

Met name emissies van fijnstof, ultrafijnstof en stikstof zijn van invloed op de lokale luchtkwaliteit rond luchthavens. Als BRS zien wij voor $CO_2$ een directe koppeling met de opdracht uit de Green Deal richting zero emissies in 2050. Het is niet zo dat sturing op $CO_2$ automatisch een reductie op andere emissies meebrengt. Dat vraagt om in de verduurzaming de effecten op alles emissies actief mee te wegen.

- Wat zijn de bandbreedtes die voor luchtvaart worden meegegeven op het mengpaneel van de omgevingsverordening? Grenswaarden en standaardwaarden ten aanzien van alle emissies.
- Regelmatige revisie op grond van nieuwe inzichten en best beschikbare technieken (net als bij industrie).

Verschuif de focus van minder hinder naar een gezonde leefomgeving

# Duurzame connectiviteit

Sturingsinstrumentarium

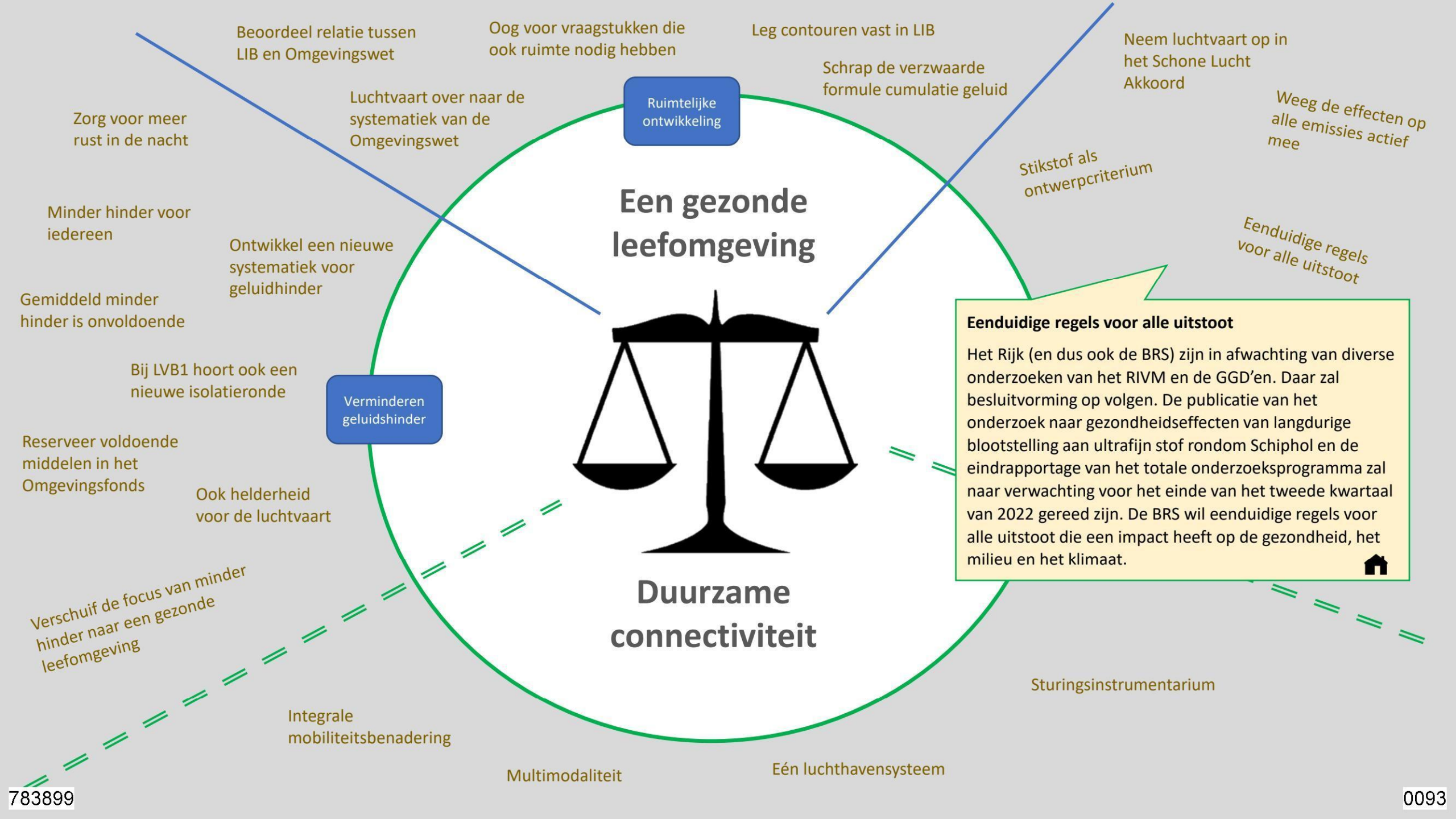
Integrale mobiliteitsbenadering

Multimodaliteit

Eén luchthavensysteem

783899

0093




**Eenduidige regels voor alle uitstoot**

Het Rijk (en dus ook de BRS) zijn in afwachting van diverse onderzoeken van het RIVM en de GGD'en. Daar zal besluitvorming op volgen. De publicatie van het onderzoek naar gezondheidseffecten van langdurige blootstelling aan ultrafijn stof rondom Schiphol en de eindrapportage van het totale onderzoeksprogramma zal naar verwachting voor het einde van het tweede kwartaal van 2022 gereed zijn. De BRS wil eenduidige regels voor alle uitstoot die een impact heeft op de gezondheid, het milieu en het klimaat.

Beoordeel relatie tussen LIB en Omgevingswet

Oog voor vraagstukken die ook ruimte nodig hebben

Leg contouren vast in LIB

Schrap de verzwaarde formule cumulatie geluid

Neem luchtvaart op in het Schone Lucht Akkoord

Weeg de effecten op alle emissies actief mee

Zorg voor meer rust in de nacht

Luchtvaart over naar de systematiek van de Omgevingswet

Ruimtelijke ontwikkeling

Stikstof als ontwerpcriterium

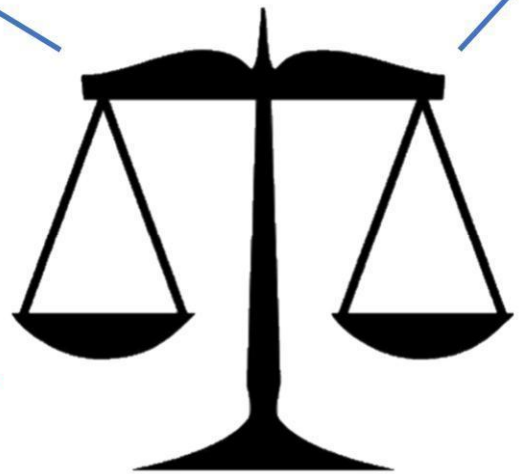
Minder hinder voor iedereen

Ontwikkel een nieuwe systematiek voor geluidhinder

Eenduidige regels voor alle uitstoot

Gemiddeld minder hinder is onvoldoende

# Een gezonde leefomgeving



Luchtkwaliteit

Bewuste afweging tussen minder hinder en luchtkwaliteit

Bij LVB1 hoort ook een nieuwe isolatieronde

Verminderen geluidshinder

Reserveer voldoende middelen in het Omgevingsfonds

Ook helderheid voor de luchtvaart

**Bewuste afweging tussen minder hinder en luchtkwaliteit**

Maatregelen zijn niet altijd goed voor én minder hinder (gezondheidsbelang) én betere luchtkwaliteit (gezondheidsbelang en milieubelang). De afweging tussen deze belangen moet bewust worden gemaakt. Bovendien mogen afwegingen voor de korte termijn voor de lange termijn niet in de weg zitten. Wij pleiten voor ‘en-en’, waarbij doelstellingen voor de lange termijn blijven staan én er ook aandacht is voor maatregelen op korte termijn.

Verschuif de focus van minder hinder naar een gezonde leefomgeving

# Duurzame connectiviteit

Sturingsinstrumentarium

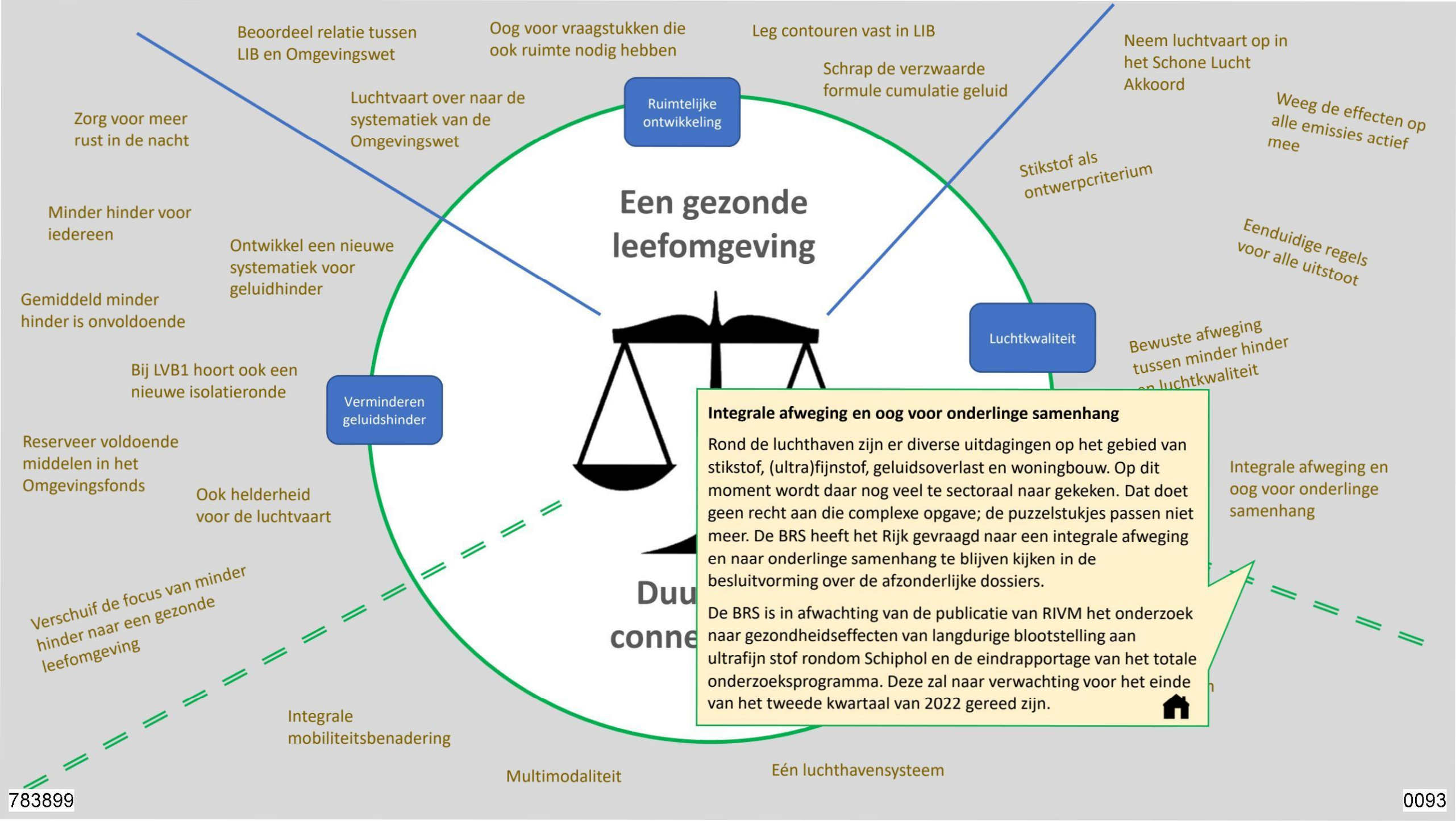
Integrale mobiliteitsbenadering

Multimodaliteit

Eén luchthavensysteem

783899

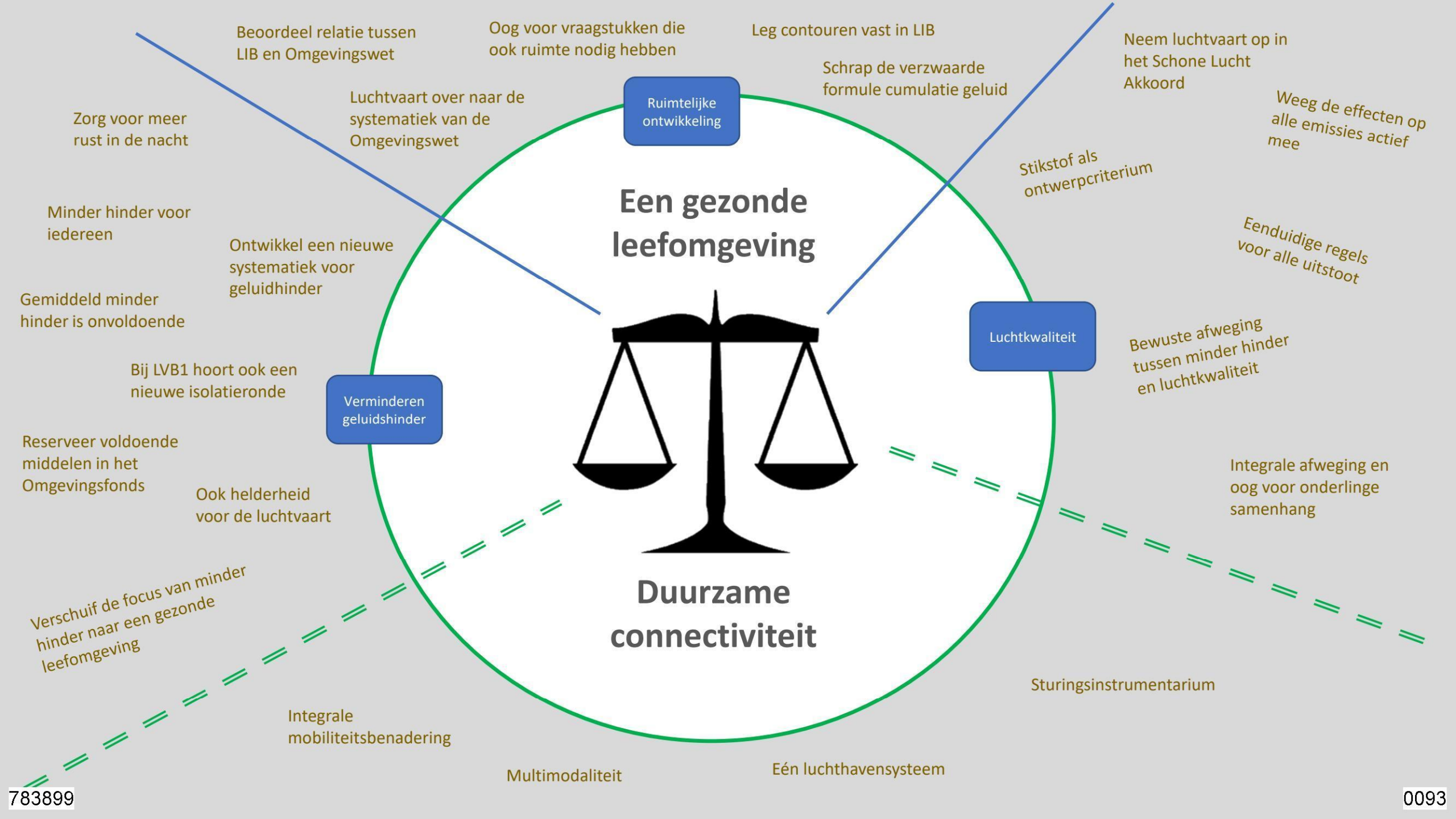
0093




**Integrale afweging en oog voor onderlinge samenhang**

Rond de luchthaven zijn er diverse uitdagingen op het gebied van stikstof, (ultra)fijnstof, geluidsoverlast en woningbouw. Op dit moment wordt daar nog veel te sectoraal naar gekeken. Dat doet geen recht aan die complexe opgave; de puzzelstukjes passen niet meer. De BRS heeft het Rijk gevraagd naar een integrale afweging en naar onderlinge samenhang te blijven kijken in de besluitvorming over de afzonderlijke dossiers.

De BRS is in afwachting van de publicatie van RIVM het onderzoek naar gezondheidseffecten van langdurige blootstelling aan ultrafijn stof rondom Schiphol en de eindrapportage van het totale onderzoeksprogramma. Deze zal naar verwachting voor het einde van het tweede kwartaal van 2022 gereed zijn.


Beoordeel relatie tussen LIB en Omgevingswet
Oog voor vraagstukken die ook ruimte nodig hebben
Leg contouren vast in LIB
Neem luchtvaart op in het Schone Lucht Akkoord
Schrap de verzwaarde formule cumulatie geluid
Weeg de effecten op alle emissies actief mee
Zorg voor meer rust in de nacht
Luchtvaart over naar de systematiek van de Omgevingswet
Ruimtelijke ontwikkeling
Stikstof als ontwerpcriterium
Een gezonde leefomgeving
Minder hinder voor iedereen
Ontwikkel een nieuwe systematiek voor geluidhinder
Eenduidige regels voor alle uitstoot
Gemiddeld minder hinder is onvoldoende
Luchtkwaliteit
Bij LVB1 hoort ook een nieuwe isolatieronde
Verminderen geluidshinder
Bewuste afweging tussen minder hinder en luchtkwaliteit
Reserveer voldoende middelen in het Omgevingsfonds
Integrale afweging en oog voor onderlinge samenhang
Ook helderheid voor de luchtvaart
Verschuif de focus van minder hinder naar een gezonde leefomgeving
Duurzame connectiviteit
Sturingsinstrumentarium
Integrale mobiliteitsbenadering
Multimodaliteit
Eén luchthavensysteem
783899
0093

**CONCEPT OVERZICHT VOORSTELLEN ACTUALISATIE LIB**

**Toelichting vooraf:**

- Het doel van de actualisatie is om op korte termijn (medio 2027) te zorgen voor de juiste bescherming ten aanzien van geluidbelasting en externe veiligheid, voor toekomstige bewoners en de luchtvaartsector, door de grenzen van de beperkingengebieden voor woningbouw in lijn te brengen met de actuele vliegoperatie van het nog vast te stellen LVB.
- De actualisatie richt zich daarom primair op de grenzen van de beperkingengebieden, op basis van de MER LVB en gezondheidskundige afweging.
- Er zijn verschillende voorstellen tot wijziging die buiten de scope van deze actualisatie vallen, maar een plek kunnen krijgen in een ander traject. Om te beoordelen of gedane voorstellen haalbaar zijn binnen de vastgestelde scope, worden deze onderstaand op een aantal punten beoordeeld.
- Het definitieve besluit welke voorstellen onderdeel uitmaken van de actualisatie wordt in overleg met de werkgroep genomen.

| | Voorstel | Criteria | | | | | Scope |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Voorstel past binnen doelstelling LIB (bescherming externe veiligheid / geluidshinder) | Voorstel voldoet aan criteria gelijkwaardige bescherming | Voorstel betreft aanpassing van contouren, in eerste instantie niet een wijziging van regels | Voorstel betreft enkel een aanpassing LIB, niet van andere wet- en regelgeving | Voorstel is op korte termijn realiseerbaar, medio 2027. | |
| | | | | | | | |
| | *Algemeen* | | | | | | |
| 1 | Aanpassen contouren op MER LVB | + | +/- | + | + | + | |
| 2 | Normen verlagen | - | - | +/- | - | - | |
| 3 | Geen zwaardere normen vaststellen | +/- | +/- | +/- | + | +/- | |
| | *Sloopzone (LIB 1 en 2)* | | | | | | |
| 4 | LIB 1 en 2 actualiseren op nieuwe contouren MER (waarbij LIB 2 van 71 | +/- | +/- | + | + | + | |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | naar 70 Lden, in lijn met Omgevingswet) + buitengrens sloopzone evt. aanpassen (styleren) | | | | | | |
| 5 | LIB 1 en 2 niet wijzigen/sloopzone niet wijzigen | +/- | +/- | + | + | + | |
| | *LIB 3* | | | | | | |
| 6 | Actualiseren van LIB 3 op nieuwe 10-6 contouren en deze styleren | + | + | + | + | + | |
| 7 | Aanpassen regel 22 werknemers LIB 3 | +/- | +/- | - | + | +/- | |
| | *LIB 4 en LIB 5* | | | | | | |
| 8 | Afschaffen regel BSG LIB 4 en 5 | +/- | +/- | - | + | +/- | |
| 9 | Opheffen onderscheid LIB 4 en 5, motivering woningbouw decentraal | +/- | +/- | +/- | +/- | +/- | |
| 10 | LIB 4 actualiseren op basis van gezondheidskundige keuze en in lijn met nieuwe stelsel (54Lden i.p.v. 58Lden) | + | + | + | + | + | |
| 11 | buitengrens van LIB 5 naar 45 Lden (MER LVB) + afschaffen regel niet buiten stedelijk bouwen + toevoegen afweging/motivering gemeenten op basis van geluid (toolbox gemeenten) | + | + | - | + | + | |
| | *Overige voorstellen* | | | | | | |
| 12 | Versnellen geluidadaptieve bouw en verbeteren leefomgeving | + | n.v.t. | - | - | - | |
| 13 | VVGB procedure aanpassen | +/- | +/- | - | - | +/- | |
| 14 | LIB zones meeschalen/aanpassen aan geluidcontouren | +/- | +/- | +/- | - | - | |
| 15 | Overgangsrecht i.v.m. planschade | +/- | + | - | + | + | |
| | | | | | | | |
| | **Legenda** | | | | | | |
| | Voldoet aan criterium | + | | | | | |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Voldoet wel/niet aan criterium | +/- | | | | | |
| | Voldoet niet aan criterium | - | | | | | |
| | | | | | | | |
| | Binnen scope | | | | | | |
| | Buiten scope/in ander traject | | | | | | |

**Toelichting**

**Algemeen**

1. Aanpassen van contouren scoort hoog op de criteria en past daarmee binnen scope van dit traject.
2. Het voorstel om normen te verlagen scoort laag op de criteria. Het verlagen van normen voldoet niet aan de voorwaarde van gelijkwaardige bescherming, omdat hiermee de bescherming van het LIB afneemt ten opzichte van het eerste besluit. De voorwaarde van gelijkwaardige bescherming ligt vast in de Wet luchtvaart. Om het verlagen van de normen mogelijk te maken moet het gelijkwaardigheidsprincipe in de Wet luchtvaart worden aangepast. Los van de vraag of dit überhaupt mogelijk is, betekent dit voorstel een zeer omvangrijke wijziging van beleid en regelgeving. Daarmee past het niet binnen scope van dit traject. Mogelijk kan het onderdeel zijn van het traject van het nieuwe geluidstelsel.
3. Het voorstel om de normen niet te wijzigen scoort gemiddeld tot hoog afhankelijk van hoe dit voorstel wordt uitgewerkt. Discussie over het gelijk houden van de normen is onderdeel van deze actualisatie en daarmee onderdeel van de scope van dit traject.

**Sloopzone**

4. De voorstelen *actualiseren van de contouren van de sloopzone* of (punt 5) *het niet aanpassen van de sloopzone* scoren hoog op de criteria. Deze twee punten zijn onderdeel van de discussie over de actualisatie en zijn daarmee onderdeel van de scope van dit traject.
5. Zie punt 4.

**LIB 3**

6. Actualisatie van de LIB 3 contour scoort hoog op de criteria en valt binnen de scope van het traject.
7. Het aanpassen van de regel van 22 werknemers scoort laag tot gemiddeld op de criteria afhankelijk van hoe het voorstel wordt uitgewerkt. Afschaffing van de regel betekent dat de bescherming (voor groepsrisico) wordt verlaagd. Het sluit daarmee niet geheel aan bij de

doelstelling van het LIB en de eis van gelijkwaardige bescherming. Tegelijkertijd kan er binnen de werkgroep wel gekeken worden naar een uitvoerbaar voorstel voor *aanpassing* van deze regel, zolang dit kan worden gerealiseerd binnen de termijn die voor het traject is gesteld.

**LIB 4 en LIB 5**

8. Het afschaffen van de regel 'bestaand stedelijk gebied' scoort gemiddeld op de criteria. In combinatie met aanpassing van contouren kan het aanpassen/afschaffen van de BSG-regel onderdeel zijn van de scope van dit traject.
9. Het voorstel betreffende het opheffen van de LIB 4 buitengrens dan wel samenvoegen van LIB 4 en 5 scoort gemiddeld op de criteria, maar is afhankelijk van de invulling van het voorstel. *Dit voorstel vraagt nadere duiding om te kunnen bepalen of dit binnen de scope van het traject valt.*
10. Dit voorstel scoort hoog, waarbij de geluidwaarde waarop LIB 4 wordt geactualiseerd onderdeel is van verdere uitwerking.
11. Dit voorstel bestaat uit een combinatie van aanpassingen om LIB 5 anders vorm te geven. Dit voorstel scoort hoog op bijna alle criteria. Een deel van de het voorstel betreft ook het aanpassen van regels binnen LIB 5 (afschaffen van BSG), daarmee scoort het voorstel laag op het criterium van actualisatie van contouren. De vormgeving van LIB 5 waarbij er ook gekeken wordt naar een groter aandachtsgebied, zoals in het ontwikkelperspectief van de NOVEX Schipholregio is opgenomen, is onderdeel van verdere uitwerking in dit traject.

**Overige voorstellen**

12. Regelgeving over geluidadaptief bouwen is geen onderdeel van het LIB en scoort daarmee laag op de criteria. In het nieuwe geluidstelsel wordt onderzocht hoe geluidadaptieve bouw onderdeel kan worden gemaakt van de regelgeving in een afwegingsgebied. Daarnaast zijn in de NOVEX-schipholregio afspraken gemaakt over geluidadaptieve bouw. Daarmee valt dit voorstel buiten de scope van dit traject.
13. Met het aanpassen van de vvgb-procedure wordt voorgesteld om regels en procedures voor het afgeven van een vvgb te versoepelen, versimpelen en versnellen en rol van ILT te beperken. Dit voorstel scoort gemiddeld tot laag op de criteria, omdat de vvgb-mogelijkheid is vastgelegd in de Wet luchtvaart en de uitvoering van het afgeven van een vvgb per mandaatbesluit is belegd bij ILT. Het aanpassen van de rol van ILT betekent daarmee aanpassing van de Wet Luchtvaart en het Mandaatbesluit. Ook betreft dit een voorstel gericht op de regels in het LIB en niet op het actualiseren van de contouren. Als gevolg van het nieuwe geluidstelsel zal de vvgb-systematiek worden herzien en moet ook gekeken worden naar de rol van de ILT. Daarmee past het voorstel wel in het traject van de herziening van het LIB in het nieuwe geluidstelsel. Het is wel mogelijk om op korte termijn, los van dit traject en samen met ILT te kijken naar mogelijkheden om het vvgb-proces te optimaliseren en dit eventueel vast te leggen in afspraken.

14. Met de overgang naar het nieuwe geluidstelsel worden de ruimtelijke beperkingengebieden gekoppeld aan geluidscontouren en vervalt het verschil tussen het LIB en het LVB. Dit voorstel is daarmee onderdeel van het nieuwe geluidstelsel en valt buiten de scope van dit traject.
15. Het wijziging van de overgangsbepalingen biedt de mogelijkheid om eventuele negatieve effecten die ontstaan door het actualiseren van de contouren te mitigeren. Op die manier is het onderdeel van de actualisatie van contouren en valt het binnen de scope van dit traject.

# BRS-B, 11 mei 2023: Ruud Sondag en 8-puntenplan Schiphol

Doel
Kennismaking met Ruud Sondag, CEO van Schiphol.
Gesprek over het 8-puntenplan.

Achtergrond
Op 4 april jl. heeft Schiphol een 8-puntenplan gepresenteerd die tot een stillere, schonere en betere luchtvaart moeten leiden. Interessant om daarover een nadere toelichting te vragen.

De acht maatregelen

1. Nieuwe regels met heldere grenzen voor geluid en de uitstoot van CO2
2. De meest lawaaiige vliegtuigen zijn niet meer welkom
3. Niet meer starten tussen 00.00 en 06.00 uur, niet meer landen tussen 00.00 en 05.00 uur
4. Geen privévliegtuigen en klein zakelijk verkeer meer op Schiphol
5. Geen extra start- en landingsbanen
6. Jaarlijkse investering van € 10 miljoen in omgeving en bewoners
7. Bescherming van vracht
8. Mensen centraal

Meer informatie over deze 8 thema's is te vinden op
Schiphol | Meer in balans met de leefomgeving.

Ingrediënten voor het gesprek

Het door Schiphol naar buiten brengen van deze maatregelen valt samen met regelingen van het Rijk die het aantal vliegbewegingen van en naar Schiphol in trapjes moeten terugdringen (experimenteerregeling; balanced approach). Dit in aanloop naar een nieuw stelsel van geluidnormering waarin het Rijk wil sturen op krimpende milieucontouren en per 2027 in werking moet treden.

a. Hoe ziet Schiphol de samenhang tussen die trajecten? Hoe verhoudt het gepresenteerde pakket zich tot de maatregelpakketten voor hinderreductie die het Rijk in het kader van de balanced approach-procedure heeft samengesteld?

In dit streven om de luchthaven in een betere balans met de wereld eromheen te brengen, wil Schiphol meer initiatief naar zich toetrekken en een grotere rol gaan spelen in de keuzes die onvermijdelijk moeten worden gemaakt.

b. In hoeverre ligt de uitvoerbaarheid van het pakket binnen de invloedsfeer van Schiphol zelf? Welke andere partijen zijn betrokken en delen die de ingezette koers van Schiphol?
c. Hoe hard/haalbaar zijn de maatregelen?

Ook voor deze voorstellen geldt dat ze in potentie een goede bijdrage kunnen leveren aan het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Maar de crux zit in de uitwerking.

d. Hoe ziet het vervolgproces eruit?
e. Wie worden daarbij betrokken?

Bijvoorbeeld de nachtsluiting.

f. Worden die vluchten geschrapt of worden die verplaatst naar de dag? Naar de randen? Gaat dat een verschuiving in baangebruik met zich meebrengen (volvliegen van primaire banen met toenemende overloop naar secundaire banen)?

Of het weren van lawaaierige vliegtuigen.

g. Kun je vliegtuigen echt weigeren of alleen ontmoedigen? En hoe zit dat met de privéjets?

Schiphol maakt nu een scherpere koers ten aanzien van haar maatschappelijke verantwoordelijkheid.

h. Hoe wordt hier vanuit de andere partijen uit de sector naar gekeken?

De werkrelatie tussen de BRS en Schiphol was onder de vorige CEO versterkt. Hoe en op welke wijze kunnen we deze werkrelatie nu en in de toekomst bestendigen en zo mogelijk te verdiepen?

**Aandachtspunten gemeente Gooise Meren – gebiedsadvies luchtruimherziening**
De geluidsbelasting van vliegtuigen wordt momenteel uitgedrukt in $L_{den}$ en $L_{night,}$ jaargemiddelden op een logaritmische schaal. Deze maatstaven zijn echter onvoldoende om de daadwerkelijke hinder en gezondheidsimpact recht te doen. Een bekend voorbeeld is de geluidsreductie van 3 dB(A) door stillere vliegtuigen: Natuurkundig betekent dit een halvering van het geluid, maar voor omwonenden is deze verlaging nauwelijks waarneembaar. Tegelijkertijd zou het vliegverkeer kunnen verdubbelen zonder dat de hinder volgens deze normen toeneemt. In de praktijk is dat niet correct, omwonenden zullen door een verdubbeling veel meer hinder ervaren.

Heldere normen alleen zijn niet voldoende; zij moeten worden afgestemd op de menselijke beleving. Daarom dienen normen maximale vliegbewegingen per dagdeel vast te leggen, inclusief minimale rustperiodes waarin omwonenden niet worden blootgesteld aan vliegtuiglawaai. Op dit moment ervaren omwonenden soms onafgebroken vliegtuiggeluid van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat, met passages om de twee à drie minuten. Daarnaast moet het aantal vluchten met een geluid boven een bepaalde $L_{max}$ per periode worden begrensd. De huidige normering via $L_{den}$ en $L_{night}$ maskeert deze piekbelasting, wat onterecht is. Minder vliegbewegingen in bepaalde perioden compenseren niet voor de hoge geluidbelasting op andere momenten.

Concentraties van vliegroutes hebben ook concentraties van geluid tot gevolg. Uiteindelijk zullen dan minder mensen geluidshinder ondervinden, maar voor de omwonende die onder de vliegroutes komen te liggen neemt de overlast sterk toe. Dat betekent dat niet alle omwonenden van Schiphol baat bij de herindeling gaan ondervinden en dat is tegenstrijdig met het centrale uitgangspunt van het gebiedsadvies.

De startnotitie richt zich vooral op het hoger naderen van dalend verkeer, maar vermeldt niets over het vertrekkende, stijgende verkeer. Het lijkt dat wordt vastgehouden aan de bekende startprocedures NADP1 en NADP2. NADP1 minimaliseert overlast dicht bij de luchthaven, terwijl NADP2 vanaf circa 25 km minder geluid veroorzaakt. Bij NADP2 vliegt het toestel laag met veel motorvermogen tijdens de aanloop, wat leidt tot aanzienlijke geluidsoverlast.

Een derde optie is Continuous Climb Operation (CCO), waarbij het vliegtuig in één rechte lijn naar kruishoogte klimt. Eurocontrol beveelt CCO aan vanwege het optimale gebruik van stuwkracht en klimsnelheden, wat brandstofverbruik, emissies en kosten aanzienlijk reduceert (zie ICAO Doc 9993 en Doc 9931). Bovendien vermindert deze procedure volgens Eurocontrol ook de geluidsoverlast. De herindeling van het luchtruim zou CCO als standaard vertrekprocedure mogelijk moeten maken. Indien het drukke luchtruim dit belemmert, moeten de gezondheid/milieu belangen in prioriteit niet onder economische belangen worden geplaatst.

# Agenda: BRS-B – donderdag 8 mei 2025 (10:00 – 11:30) – Geannoteerd

## A. 10:00-10:15 - Reguliere BRS agenda

**1. Opening**

**2. Mededelingen**

- **Monitor uitvoeringsagenda NOVEX Schiphol.**

Zoals jullie in de agenda hebben kunnen lezen, wordt momenteel gewerkt aan een grote update van de monitor Uitvoeringsagenda NOVEX Schiphol. Deze update wordt gepresenteerd tijdens de volgende BRS-B op 9 juli.

- **Bezoek Minister Madlener aan BRS op donderdag 22 mei 2025**

Ter herinnering: Minister Madlener komt op donderdag 22 mei langs om de BRS bij te praten over de Balanced Approach-procedure, specifiek het advies van de Europese Commissie op de BA. We kunnen vragen stellen, ook over andere dossiers, dus kom vooral als het lukt.

- **Terugkoppeling telefoongesprek voorzitter BRS met minister IenW n.a.v. zorgen besluitvorming LVB**

N.a.v. verschillende moties en de brief van Zuid-Holland over de zorgen of het LVB in lijn zal zijn met de RBV-uitspraak heb ik de Minister gebeld. Dan korte terugkoppeling van dat gesprek.

Zijn er nog andere mededelingen? Beurt aan 5.1.2e die een mededeling wil doen over een initiatiefvoorstel van de raad van Uithoorn.

**3. Procesvoorstel voor opstellen zienswijzen** (bijlage 1)

Naar aanleiding van de ervaringen met het opstellen van de zienswijze op het mini-LVB in maart jl. hebben we het draaiboek voor het opstellen van zienswijzen aangescherpt. Deze is bijgevoegd als bijlage 1. Zijn hier nog vragen of opmerkingen over? Eventueel verwijzen naar 5.1.2e als iemand nog specifieke vragen heeft.

**4. Vaststellen verslag 13 februari 2025** (bijlage 2)

Dan gaan we het verslag van 13 februari goedkeuren. Er stonden nog twee actiepunten open:

1) IenW zou nog terugkomen op de brieven die vanuit de BRS zijn verzonden (over handhandhavingspunten). Daar komen 5.1.2e en 5.1.2e straks op terug.

2) We zouden bij het RIVM laten navragen of er technisch onderscheid gemaakt kan worden tussen dag- en nachtmetingen en daarover terugkoppelen. Dit is daarop het korte antwoord (kan 5.1.2e eventueel voorlezen):

*Er is geen verschil tussen metingen overdag en 's nachts, omdat een geluidmeter altijd objectief werkt op basis van luchtdrukveranderingen, ongeacht het tijdstip. De beleving van geluid kan bij mensen verschillen doordat hersenen vermoeid raken, maar dat heeft geen invloed op de meting zelf. Geluidmetingen worden volgens internationale normen uitgevoerd, waarbij achtergrondgeluid en stoorgeluid worden meegenomen. Omdat stoorgeluid zowel overdag als 's nachts kan optreden en bepalend is voor de meetbetrouwbaarheid, heeft het geen zin om onderscheid te maken naar tijdstip van meten. De jaargemiddelde geluidbelasting (Lden of Lnight) wordt berekend op basis van vliegtuigpassages in het betreffende tijdsvak.*

Dan gaan we verder met de goedkeuring van het verslag.

Na goedkeuring: Dan nemen we nu even een korte pauze zodat onze gasten zich kunnen installeren.

## B. 10:15-11:30 – Gasten

**5. Bezoek I&W: Algemene update** (bijlagen 3, 4 en 5)

- 5.1.2e **en** 5.1.2e **verzorgen een brede update over de stand van zaken**

Welkom aan 5.1.2e en 5.1.2e en uitnodiging om ons een brede update te geven op waar IenW staat met de verschillende dossiers.

**6. Rondvraag en afsluiting**

Zijn er nog vragen of opmerkingen?

Buiten worden er broodjes en sapjes gereserveerd.

## ANNEX: Aanwezigen BRS-Bestuurlijk

**Datum vergadering: 8 mei 2025**

| Organisatie | Naam |
|---|---|
| Amstelveen | Adam Elzakalai |
| Beverwijk | Suzanne Klaassen |
| Bodegraven-Reeuwijk | Jan Leendert van den Heuvel |
| Castricum | Paul Slettenhaar |
| Haarlemmermeer | Marja Ruigrok |
| Heemskerk | Ani Zalinyan |
| Kaag en Braassem | Astrid Heijstee-Bolt |
| Leiderdorp | Herman Romeijn |
| Lelystad | Dennis Grimbergen |
| Lisse | Kees van der Zwet |
| Nieuwkoop | Robbert Jan van Duijn |
| Oegstgeest | Elfred Bus |
| Provincie Flevoland | Jan Klopman |
| Provincie Noord Holland | Esther Rommel |
| Provincie Utrecht | Huib van Essen |
| Teylingen | Elsbeth Koek |
| Uitgeest | René Oud |
| Uithoorn | Ferry Hoekstra |
| Wormerland | Rolf van Wanrooij |
| | |
| Ministerie IenW | Heleen Groot |
| Ministerie IenW | Kenneth Triest |

# Concept Agenda BRS 28 januari 2021

**09.30 – 11.00 uur, via teams**

**Gasten**
**09.30 – 10.15 uur**
De ontwerp-voorkeursbeslissing Luchtruimherziening is op 14 januari 2021 gepubliceerd. Wij hebben de projectleider 5.1.2e uitgenodigd om een korte toelichting te geven de uitkomsten van de MER-beoordeling en inzicht te geven hoe hij de landzijdige belangen meeneemt in het vervolg (de grote zorg vanuit de BRS zoals afgestemd in de BRS van 26 november 2020)

**Conceptagenda vergadering**
**10.15 – 11.00 uur**

**Ter informatie**

1. Opening en mededelingen
    a. Stand van zaken cumulatie luchtvaartverkeergeluid
    b. Ronde tafel governance
    c. Vervolg van Geel
    d. AO luchtvaart

**Ter besluitvorming**

2. Verslag 26 november 2020

3. Vaststellen zienswijze op Voorkeursbesluit Luchtruimherziening

4. Insteek BRS zienswijze LVB 1

5. Insteek en ingrediënten bestuursakkoord

**Ter informatie**

6. Conceptadvies nachtvluchten ACNL

**Tot slot**

7. Rondvraag

Geachte minister

De BRS heeft met belangstelling kennisgenomen van het Ontwerp Voorkeursbesluit Luchtruimherziening. Wij maken graag gebruik van de mogelijkheid hierop een zienswijze in te dienen.

**Inleiding**
In het ontwerp voorkeursbesluit bepaalt u de nieuwe hoofdstructuur van het Nederlandse luchtruim. De nieuwe hoofdstructuur biedt meer mogelijkheden voor optimalisaties en wijzigingen van routes en afhandelingsconcepten dan de huidige luchtruimindeling. In potentie kan de vliegoperatie daarmee efficiënter en/of met minder impact op de omgeving. Het ontwerp voorkeursbesluit noemt al een aantal maatregelen die u wil gaan invoeren:

- De introductie van een zogenaamde vierde fix;
- Vaste naderingsroutes, al dan niet in combinatie met gekromde eindnadering;
- Continue klim- en daal operaties (CCO/CDO's, ook wel glijvluchten genoemd). Deze zijn volgens u onlosmakelijk verbonden met de vaste naderingsroutes;
- Verplicht volgen van de vertrekroutes tot 6000 voet (momenteel 3000 voet);

De BRS pleit al jaren voor bijvoorbeeld meer glijvluchten en het niet-afwijken van startroutes. Wij zien dan ook de potentie van de nieuwe hoofdstructuur, omdat deze voornoemde maatregelen mogelijk maakt. Voor ons is wel een zorg of alle maatregelen die u wil nemen ook daadwerkelijk voor iedereen tot een verbetering gaan leiden. Voorbeelden zijn de vaste naderingsroutes en de zogenaamde vierde fix. Deze gaan ontegenzeggelijk tot een verschuiving van routes leiden, maar het is nu nog niet duidelijk of en in hoeverre deze maatregelen voor de mensen onder de (nieuwe) routes tot een verslechtering van het leefklimaat leiden.

Onze zienswijze heeft daarom vooral betrekking op het vervolg: de planuitwerking die tussen 2021 en 2023 plaatsvindt:

1. U neemt nu een voorkeursbesluit en gaat dan diverse aanpassingen in routes en operaties doen. Is er nog een weg terug als de principes bij het ontwerpen van de routes niet goed blijken te functioneren? Is er **ruimte tot herbezinning** in het proces van de planuitwerking?
2. In hoeverre maakt u inderdaad een **integrale afweging** en neemt u de landzijdige belangen (leefbaarheid, klimaat, verstedelijkingsopgave, energietransitie, etc) mee als gelijkwaardig ontwerpcriteria (in relatie tot veiligheid en capaciteit) in het vervolgproces?
3. Wij vragen om de consequenties van het **totaal pakket** steeds uit te werken en daar op te sturen: dus niet een vierde fix afzonderlijk beoordelen maar in combinatie met de andere maatregelen die u gaat nemen zoals de CCO/CDO.
4. Tot slot vragen wij u vooraf **helderheid** te geven aan de omwonenden en grondeigenaren in het gebied. Wat mogen zij verwachten aan rechtsbescherming, compensatie en planschade als blijkt dat hun situatie verslechterd?

Wij lichten onze punten graag nader toe.

**Ad 1 Ruimte tot herbezinning**
U heeft een kwalitatieve afweging gemaakt om tot een voorkeursvariant te komen. De effecten van deze variant zijn per saldo, en over een groot gebied, positief. Gegeven de fase van het project begrijpen wij dit. Tegelijkertijd is dat meteen onze zorg. U maakt nu namelijk al keuzes over specifieke maatregelen, zoals de vaste naderingsroutes, zonder dat bekend is wat de exacte, kwantitatieve effecten zijn in termen van hinder en gezondheid voor individuele bewoners. Is er nog een weg terug als de impact niet naar wens kan worden gemodelleerd?

CONCEPT

**Ad 2 Integrale afweging publieke belangen**
Door wijzigingen in de lucht verandert ook de situatie op de grond. Contouren kunnen anders komen te liggen en geluidbelasting kan lokaal veranderen. Wat is de impact op het woon- en leefklimaat op die betreffende locaties en wat betekent dat voor de (voorgenomen) ontwikkelingen en publieke opgaven op de grond? In hoeverre neemt u de landzijdige publieke belangen mee als gelijkwaardig ontwerpcriterium (naast veiligheid en capaciteit)? En wie maakt straks de afweging tussen de verschillende publieke belangen (luchtzijdig en landzijdig) en op welke gronden?

**Ad 3 Afweging van het totaalpakket**
Op dit moment zijn de effecten voor specifieke locaties en/of individuele bewoners nog niet te overzien. Deze komen pas in beeld bij het ontwerpen van de routes. Daarbij gaat het ons niet enkel om de effecten van routes afzonderlijk, maar ook om de effecten van de combinatie van keuzes. De effecten van de verschillende opties en combinatie van opties dienen over de volle breedte in beeld te zijn, zodat er een afweging over het pakket als geheel en de effecten van de combinaties daarin gemaakt kan worden. Zo is voor ons een belangrijk gegeven dat vaste naderingsroutes enkel kunnen worden ingevoerd in combinatie met glijvluchten om de pijn van de omwonenden te verzachten. Op dezelfde wijze staat voor ons buiten kijf dat er bij de vierde fix een pakket maatregelen hoort dat de effecten van deze verlegging van een grote verkeersstroom compenseert of mitigeert.

**Ad 4 Vooraf helderheid over de individuele rechtsbescherming**
Aanvullend verwijzen wij graag naar het belang van individuele bescherming en wederkerigheid (gelijke behandeling) van alle sectoren in relatie tot de definitie van en regelgeving over hinder. En vragen we u met klem vooraf helderheid te geven op de vragen die de heer Van Geel in zijn eindadvies als randvoorwaardelijk heeft genoemd bij kaderstelling in de lucht. Hoe beschermt u de individuele bewoners? Welke mate van hinder voor omwonenden wordt als acceptabel geacht en hoe worden benadeelden gecompenseerd? De contouren van de luchtvaart komen op andere locaties te liggen en leggen daar beperkingen op. Hoe gaat u om met dit waterbed effect, wat mogen de inwoners, grondeigenaren en ontwikkelaars in de Schipholregio van u verwachten?

**Tot slot**
Wij benadrukken nogmaals dat wij absoluut de potentie van de uitgangspunten voor het nieuwe luchtruim zien. Maar de “proof of the pudding is in the eating”. De volgende fase wordt dan ook spannend. Kunnen we overal een grote verbetering voor de leefomgeving realiseren en wat te doen met de locaties die toch zwaar belast worden of blijven? Dit is een ingewikkeld proces en wij denken hierover graat met u mee.

In het licht van de intensivering van de interbestuurlijke samenwerking nodigen we u van harte uit om bij dit proces regelmatig bij ons overleg aan te schuiven om de effecten van de verschillende opties en de daarbij behorende dilemma’s goed met elkaar door te spreken. Zo is geborgd we tussentijds goed kunnen schakelen, relevante inzichten vanuit het landzijdige belang tijdig op tafel komen en we proactief mee kunnen denken over een optimalisering.

Hoogachtend,

Jeroen Olthof
Voorzitter BRS

CONCEPT

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

De leden van de BRS

**Bestuurlijke Regie Schiphol**

**Uw contactpersoon**

5.1.2e

BEL/RO

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e @noord-holland.nl



**Verzenddatum**

28 januari 2022

**Kenmerk**

**Betreft: Uitnodiging BRS 03 februari 2022**

Geachte leden van de BRS,

Hierbij nodig ik u uit voor een bijeenkomst van de BRS Bestuurlijk op **donderdag 03 februari van 09.30 tot 11.00 uur.** Deze vergadering is **digitaal, via Teams.**

*NB: Leden worden uitdrukkelijk verzocht zich vooraf aan te melden om de vergaderlink te ontvangen. Bij verhindering het verzoek u bestuurlijk te laten vervangen.*

De conceptagenda luidt als volgt:

1. Opening + mededelingen

2. Vaststelling verslag vorige keer

3. Actuele ontwikkelingen, wat vraagt dit van de BRS?
   a. Coalitieakkoord, passage over Schiphol. Relatie met BRS-inzet. Focus?

   Cursief komt uit het coalitieakkoord

   BRS-inzet: duurzame connectiviteit én gezonde leefomgeving

*"Hst. 1. Democratische rechtsorde, Relatie burger-overheid*
*We werken aan een overheid die betrouwbaar, dienstbaar, dichtbij en rechtvaardig is."*
De BRS vraagt dit ook te betrekken op de kaders voor de luchtvaart, heldere en transparante normen waar de omgeving door wordt beschermd en rechten aan kan ontlenen.

*"Hst. 2 Duurzaam land, Infrastructuur, Schiphol*
*Door de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol is Nederland via de lucht uitstekend verbonden met de rest van de wereld. Schiphol zorgt direct en indirect ook voor veel werkgelegenheid. Mede door Schiphol is*

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 5.1.2e

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

*Nederland een interessante vestigingsplaats voor internationaal opererende bedrijven. Die sterke hub functie willen we behouden."*
Als BRS onderschrijven we het belang van duurzame internationale connectiviteit. Dat vraagt een heldere visie op de connectiviteitsbehoefte én een multimodaal perspectief hoe je dit zo duurzaam mogelijk kunt invullen (binnen de doelstellingen van de Europese Green Deal) en waarbij de druk op de leefomgeving wordt verminderd.

*"Tegelijkertijd moet er aandacht zijn voor het verminderen van de negatieve effecten van luchtvaart op mens, milieu en natuur. Er spelen rond de luchthaven diverse uitdagingen op het gebied van stikstof, (ultra)fijnstof, geluidsoverlast, leefomgevingskwaliteit, veiligheid en woningbouw."*
De BRS pleit daarom voor een integrale weging van de verschillende maatschappelijke belangen in het gebied zoals de gezonde leefomgeving, woningbouw, energietransitie, én internationale connectiviteit. Daarnaast vraagt de BRS om eenduidige normen voor geluid en uitstoot. En ga monitoren en meten om berekeningen te valideren.

*"Dit vraagt om een integrale oplossing die zekerheid en perspectief biedt voor zowel de hub functie van Schiphol als de omgeving van de luchthaven."*
De BRS pleit voor scherpte in doelen en instrumenten. Het doel is duurzame connectiviteit van Nederland, de hubfunctie is een instrument om dat te realiseren. De klimaatopgave stelt ons voor de opgave om dit binnen de ambities van de Green Deal in te vullen.
Daarbij pleiten wij om niet eenzijdig in te zetten op CO2-reductie (met gezondheidswinst als bijvangst) maar juist in te zetten op het bredere doel richting zero emissions in 2050 en daarmee de klimaatmaatregelen hand in hand te laten gaan met het verbeteren van de gezonde leefomgeving.

*"Het kabinet zal hierover in 2022 besluiten en hierbij de opening van vliegveld Lelystad betrekken en hierbij ook de laagvliegroutes in ogenschouw nemen."*
De BRS onderschrijft het belang van rechtszekerheid voor de omwonenden.

b. Cumulatie, Kamerbrief met stukken impactanalyse + duiding huidige discussie. Inzet van IPO, VNG en BRS in de lopende discussie. Aanvullende acties vanuit de BRS?

**Voorafgaand**
Als BRS hebben we in juni 2020 bij onze zienswijze op de luchtvaartnota ook een brandbrief gestuurd naar de minister van IenW

en de minister van BZK over het voornemen een verzwaarde formule voor cumulatie van luchtvaartgeluid in te voeren. In reactie op die brief zijn er ambtelijk en bestuurlijk gesprekken geweest tussen de regio (BRS, VNG en IPO) en het Rijk. Er is toen afgesproken een impactanalyse te doen. De resultaten van die analyse zijn nu naar de Kamer gestuurd. Gedurende het traject is er steeds mondeling een terugkoppeling gegeven van de stand van zaken.
Wij hadden de stukken toen ook richting de BRS willen sturen maar dat is achter de schermen niet goed gegaan. Daarom is het nu pas meegestuurd. Waarvoor onze excuses.

**Waar staan we nu**
Zoals de stukken laten zien is er wel degelijk een probleem in de uitvoering. Als Rijk en regio hebben we een verschillende waardering van de ernst daarvan.
In het briefadvies zijn de oplossingsrichtingen geschetst. Vanuit de regio houden wij vast aan de lijn dat cumulatie het sluitstuk is van een gesprek over de normering. Het knelpunt in deze is dat we hier praten over twee verschillende juridische regimes. De normering zit in de wet luchtvaart, en de cumulatieregel voor geluid in de Omgevingswet. Als het doel is de gezondheid te beschermen helpt een cumulatieregel niet. Je voorkomt dan wel nieuwe woningbouw maar de feitelijke situatie in de lucht blijft hetzelfde. Hoe leg je dat dan uit aan de mensen die er nu al wonen, in hun leefomgeving verander er niets.

Voor wonen vliegen wil het ministerie toe naar maatwerk binnen de beperkingengebieden in de wet luchtvaart, vervolgens wordt via de Omgevingswet die deur dichtgegooid. Dit vraagt om beide regimes beter op te lijnen, een actie die ook in de uitvoeringsagenda van de luchtvaarnota staat (overgaan van luchtvaart naar de Omgevingswet). Daar kunnen we vandaag gewoon mee beginnen.
Voor de korte termijn is dan de vraag wat je moet doen. Feitelijk gaat het er om dat de huidige dosis effect relaties niet meer aansluiten, daarom willen ze die verzwaring toepassen. Maar tegelijk loopt er al een actualisatie, die wordt rond de zomer verwacht. Als we recht willen doen aan de omgeving zouden we dus daar naar moeten kijken. Let wel, in de verzwaarde formule maken ze gebruik van de dosis effectrelaties uit 2002 (dat is dus nog van voor de Polderbaan). Dat is dus gebaseerd op een oude niet meer bestaande operatie.

**Vervolg**
Inzet vanuit de regio is om aan de slag te gaan met een goed juridisch stelsel voor luchtvaartgeluid om daadwerkelijk de gewenste gezondheidsbescherming te kunnen bieden in de Schipholregio. Voor de korte termijn stellen wij voor om die verzwaring niet in te voeren maar rekenschap te geven zoals we nu ook al doen binnen de LIB5, feitelijk een bestendiging van de onderbouwing van een 'goede

ruimtelijke ordening'. Op die manier doen we ook recht aan de feitelijke belasting op een locatie.

Er is afgesproken een bestuurlijk vervolggesprek te organiseren met de nieuwe bewindspersonen. In de voorbereiding daarop wordt vanuit het ministerie gewerkt aan een oplossing voor de korte termijn. Wij wachten af waar ze mee komen maar blijven vasthouden aan de afgestemde lijn.
Afspraken in de BRS
Blijf vasthouden op de ingezette koers:

- Gezamenlijk aan de slag met een goed beschermingsregime
- In de tussentijd de omgeving niet onnodig op slot gooien.

In de gesprekken met het Rijk, Kamerleden en in de media blijven we deze BRS-lijn / verwondering uitdragen:
- Laten we vandaag aan de slag gaan met de fundamentele aanpak van het stelsel om daadwerkelijk een verbetering in de leefomgeving te realiseren en dit niet doorschuiven naar de lange termijn.
- Zet de regio niet onnodig op slot

De hoofdboodschap: De nieuwe rekenregels voor geluid moeten van tafel. Ze dragen niet bij aan de bescherming van de omgeving en zorgen voor een onnodige verzwaring van de motiveringslast van de gemeente.

Voorstel is om in de interbestuurlijke samenwerking dit punt ook centraal te stellen.

4. Dit is de laatste BRS-vergadering voor de gemeenteraadsverkiezingen, accenten voor de overdracht?
De gekozen focus in onze BRS-inzet helpt ons goed in de gesprekken. In de wirwar van overleggen helpt het om als BRS heel gericht te blijven hameren op: het zo duurzaam mogelijk vormgeven van onze connectiviteitsbehoefte én het borgen van een gezonde leefomgeving.

Niet alles kan, dat vraagt integrale keuzes. Vanuit de BRS vragen wij daarbij meer aandacht voor de effecten op de gezonde leefomgeving. Zorg dat de investeringen die nu worden gedaan met het oog op het klimaat óok bijdragen aan een gezonde leefomgeving. Dat vraagt sturing op de bredere doelstelling van de Green Deal zero emissions in 2050. Tegelijkertijd willen we meer inzicht krijgen in de keuzes die er zijn ten aanzien van internationale connectiviteit. Tenslotte willen we ook inzicht krijgen in de instrumenten om te kunnen sturen op die vluchten die de grootste toegevoegde waarde hebben.

**Stand van zaken governance**
Nieuw momentum:

- Vaststelling werkafspraken Interbestuurlijke Samenwerking. Belangrijk resultaat maar daarmee zijn we er nog niet, hoe geven we hier goed invulling aan met elkaar?
  De samenhang tussen land en lucht, duurzame internationale connectiviteit én gezonde leefomgeving. Te beginnen met een gesprek over de regels voor cumulatie van geluid?
- Laatste Regioforum, wij zijn als BRS nu afgezwaaid. De inrichting van de maatschappelijke participatie is aan het Rijk. Aandachtspunt is bestuurlijke participatie zonder meegezogen te worden in de maatschappelijke raad. Bestuurlijke participatie (in BRS verband, per cluster, en/of gemeente/provincie) wordt afgestemd via interbestuurlijke pijler en vastgelegd in het participatieplan.

5. Rondvraag

6. Afsluiting

Met vriendelijke groet,

J. Olthof
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 18 november 2021**
**van 09.30 tot 11.00 uur, digitaal**

Aanwezig: *Voorzitter:* J. Olthof, gedeputeerde provincie Noord-Holland
5.1.2e provincie Noord-Holland

W. Breunesse, gemeente Zaanstad
P. van Diepen, gemeente Heiloo
S. Dinjens, gemeente Velsen
Mw. R. Dral, gemeente Oostzaan
G. Elkhuizen, gemeente Nieuwkoop
V. Everhardt, gemeente Amsterdam
P. Glasbeek, gemeente Oegstgeest
Mw. A. Heijstee-Bolt, gemeente Kaag en Braassem
S. Heldoorn, gemeente Heemskerk
G. Hendriks, gemeente Gooise Meren
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
W. Jansen, gemeente Ouder-Amstel
B. Kabout, gemeente Aalsmeer
R. van Muilekom, provincie Utrecht
Mw. N. Mulder, gemeente Heemstede
J. Nobel, gemeente Haarlemmermeer
J. de Reus, provincie Flevoland
J. Schalkwijk, gemeente Wormerland
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
C. van Uden, gemeente De Ronde Venen
Mw. M. Veeningen, gemeente Almere
A. Wisseborn, gemeente Stichtse Vecht

ambtelijke ondersteuning

Afwezig m.b. R. Berkhout, gemeente Haarlem
H. Bouma, gemeente Uithoorn
A. Elzakalai, gemeente Lelystad
J. van Haaster, gemeente Lisse
Mw. H. Hooij, gemeente Teylingen
A. North, gemeente Leiden
H. Raat, gemeente Amstelveen
A. de Regt, gemeente Woerden
Mw. W. Verkleij, gemeente Noordwijk
W. de Zoete, provincie Zuid-Holland

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

## 1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent om 9.30 de vergadering en heet de aanwezigen welkom.
Hij vond het symposium een leuke, zinvolle en informatieve bijeenkomst, maar was teleurgesteld in het aantal deelnemers uit de BRS, in het bijzonder in de mensen die zich hadden opgegeven maar niet kwam opdagen.
De heer **Nobel** sluit zich hierbij aan. Hij hoopt na de verkiezingen opnieuw een symposium te organiseren. Een interessant thema zou hij vinden welk soort vluchten men wil op Schiphol en in hoeverre de gemeenten en provincies hierover gaan.
De **voorzitter** antwoordt hierop dat hij bezig is om volgende zomer, dus na de verkiezingen, een symposium te organiseren. Hij vindt het thema dat de heer Nobel noemt interessant.
Daarnaast deelt de voorzitter mee dat hij gisteren, met de heer 5.1.2e en mevrouw 5.1.2e uit Zuid-Holland, aanwezig was bij een bestuurlijk overleg met de kopgroepen van VNG en IPO over ruimtelijke ordening, onder andere over de Omgevingswet. Er was een onderwerp toegevoegd: de

cumulatieregeling geluid. Er ligt een impactanalyse. Met de vorige bewindspersoon was afgesproken dat deze impactanalyse meegenomen zou worden en mede op basis daarvan besloten zou worden of de cumulatieregeling door moet gaan. Er zijn hierin duidelijke aanbevelingen gedaan, maar het Rijk zegt dit toch anders te lezen en geen reden te zien om hiermee te stoppen. Dit is frustrerend. Er zal sowieso verder over gesproken worden in een volgend bestuurlijk overleg in januari. De regeling zal tegelijk worden ingevoerd met de Omgevingswet. De komende tijd zal er hard gewerkt moeten worden om beweging te krijgen in de standpunten van IenW. De voorzitter heeft het idee dat dit niet zal lukken bij een bestuurlijk overleg. Het Rijk is dus voornemens om de cumulatieregeling geluid in te voeren zoals hij er ligt. Lukt het niet om het Rijk op andere gedachten te brengen, moet men bekijken wat te doen. Met name de woningbouwopgave zal hier last van hebben.
De heer **Nobel** onderschrijft de opmerking dat dit een groot probleem zal opleveren. Hij merkt op dat het kabinet nog niet rond is. Is dit een onderwerp om neer te leggen bij de onderhandelaars?
De **voorzitter** antwoordt dat de cumulatieregeling onderdeel is van het hele luchtvaartbeleid. Wanneer er nieuwe bewindspersonen komen, kan hier inderdaad rekening mee worden gehouden.
De heer **Kabout** vraagt wat andere ministeries hiervan vinden. Veel woningbouwmogelijkheden vallen hierdoor af. Daar zijn andere ministeries mogelijk niet blij mee.
De **voorzitter** antwoordt dat dit overleg werd voorgezeten door minister Ollongren die de aanwezigen ten slotte opriep veel woningen te bouwen. Hier is geld voor beschikbaar, maar ze is niet bij machte een koerswijziging in het beleid aan te brengen. Bij een bestuurlijk overleg komt men niet verder. Op een andere manier, bilateraal of in de wandelgangen, moet er bekeken worden of er beweging mogelijk is. Er is een motie van de heer Koerhuis aangenomen waarin gesteld werd dat de bestaande regels beleidsneutraal moeten worden overgezet. Dit kan politiek gevolgen krijgen.
De heer **Breunesse** merkt op dat er gewacht kan worden tot er nieuwe ministers zijn, maar er wordt nu al onderhandeld. Moeten de vier onderhandelende partijen niet nu al bewuster gemaakt worden, zodat het onderwerp daar op tafel komt? De discussie staat nu bij veel mensen niet op het netvlies. Misschien kan hier extra inzet op gepleegd worden.
De **voorzitter** heeft met de heer 5.1.2e afgestemd dat hij nog even wil bekijken of hier echt geen ruimte in zit. Dan komen de genoemde opties op tafel. Hij wil dit nu even ter kennisgeving aannemen en zal hier spoedig op terugkomen bij de aanwezigen.
Mevrouw 5.1.2e merkt op dat op 2 december het debat in de Tweede 5.1.2e plaatsvindt over de Omgevingswet. Er zullen hiervoor wat lijnen uitgezet worden.
De **voorzitter** wil de komende twee weken afwachten en elkaar op de hoogte houden.
De heer **Heldoorn** roept de aanwezigen op om bij hun partijgenoten in de Tweede 5.1.2e dit onderwerp voor het voetlicht te brengen.
De **voorzitter** zal terugkomen op de vervolgstappen.

**Ter besluitvorming**

**2. Vaststelling van het verslag van 23 september 2021**

Het verslag wordt conform vastgesteld.

**3. Insteek van het Concept afsprakenkader interbestuurlijke samenwerking Schiphol**

**3a. Mandaat insteek van de afspraken bekrachtigen met de minister van IenW**

De **voorzitter** merkt op dat hij de komende weken het concept van het stuk Interbestuurlijke Samenwerking Schiphol wil afronden. Hij vraagt om mandaat om dat te mogen bekrachtigen. Daarnaast hoort hij graag reacties op het stuk. Vanuit IenW waren tekstuele suggesties gekomen, maar die hebben inhoudelijk geen grote impact.
De heer **Dinjens** vindt het een solide aanpak, maar er wordt wel wat gevraagd van de interne BRS-organisatie. Dit ziet hij niet terug in het stuk, maar is wel belangrijk voor de mate van vertrouwen die de verschillende regio's hebben in de afvaardiging. Hoe wordt dit georganiseerd? Er zullen onderwerpen zijn die voor een specifieke regio van belang zijn. Misschien ligt die ook niet in Noord-Holland. Velsen ligt onder de aanvliegroute van de Polderbaan. Er wordt in Den Haag gesproken om hier te maximeren. Hierover bestaan grote zorgen in Velsen en er is weinig comfort bij het idee dat er niemand uit de regio aan tafel zit wanneer hierover gesproken wordt.
De **voorzitter** vindt dit een terecht punt. IenW wil ook weten wie er precies vertegenwoordigd worden door de BRS en welk mandaat de vertegenwoordigers hebben. Dit vraagt intern een duidelijke

afstemming over de delegatie en de standpunten. De 56 gemeenten en 4 provincies hebben gemeenschappelijke standpunten, maar individuele gemeenten zitten daar soms scherper in. De voorzitter ziet twee belangen. Enerzijds wil hij een stabiele vaste club om met IenW te spreken. Die vertegenwoordigen het algehele belang. Anderzijds kan hij zich ook voorstellen dat er een mate van flexibiliteit in moet zetten en verschillende mensen kunnen aanschuiven. De BRS zal later moeten bespreken hoe er een afvaardiging komt die continuïteit borgt, maar ook de flexibiliteit heeft om op onderwerpen verschillende regio's vertegenwoordigd te laten zijn.
De heer **Kabout** spreekt mede namens de heer Bouma uit Uithoorn. Hij begrijpt dat de voorzitter een belangrijke rol heeft in het vertegenwoordigen van de BRS bij het ministerie. Voor de verdere delegatie vraagt hij zich af wie er uiteindelijk bepaalt wie er gaat. De heer Kabout vindt dat de BRS dat per keer zelf moet kunnen besluiten. Daarnaast zou hij het logisch vinden dat de gemeenten die het hardst getroffen worden wat betreft geluidshinder en gezondheid ook vertegenwoordigd worden. Op het symposium gaf de GGD aan dat Aalsmeer en Uithoorn tot de zwaar belaste gebieden behoren.
De heer **Glasbeek** vervangt vandaag mevrouw Hooij namens het cluster Zuidwest. Men maakt zich hier zorgen over de luchtruimherziening. De negatieve effecten hiervan slaan voornamelijk neer op het buitengebied ten zuiden en zuidwesten van Schiphol. Ondertussen staat men onder druk om er een paar scheppen bovenop te doen in de verstedelijkingsopgave. De regio wil dus graag opgenomen worden in de delegatie wanneer het gaat over de luchtruimherziening.
De heer **Nobel** is op zich voorstander van de samenwerkingsagenda, maar vraagt zich af wat er inhoudelijk op de agenda komt te staan. Wat heeft men hieraan wanneer het echt spannend wordt, bijvoorbeeld over de geluidscumulatieregels?
Mevrouw **Veeningen** is blij dat de afspraken er nu liggen. Er wordt een goede stap voorwaarts gemaakt. Het is altijd goed als er nog bekeken wordt hoe men intern kan zorgen voor een goed mandaat en goed overleg.
De heer **Van den Heuvel** sluit zich aan bij het punt van de heer Dinjens. Hij gelooft in de kracht van de gezamenlijkheid van de BRS. Hij spreekt zijn complimenten uit voor wat er al in het concept staat. Het maakt echter wel degelijk uit wie er namens de BRS in de delegatie zitten. Als men anderen ergens van wil overtuigen, is wat existentiële betrokkenheid wel handig. In het college van advies van de ORS zat een balans tussen de provincies en tussen binnen- en buitengebied. Deze balans zal ook hier gevonden moeten worden. Dit is een punt van blijvende aandacht.
De heer **Breunesse** is op zichzelf akkoord met de interbestuurlijke afspraken, hoewel het woord "gezondheid" wel erg weinig voorkwam in het document. Vaak was dit vervangen door het meer vage "leefbaarheid". De gezondheid mag explicieter voorkomen in het stuk. Met betrekking tot de luchtruimherziening maken verschillende aanwezigen zich zorgen om verschillende regio's. De BRS moet goed bekijken hoe ervoor gezorgd wordt dat de afvaardiging goed georganiseerd wordt en alle belangen op een goede manier geborgd zijn.
De heer **Everhardt** is er voorstander van om de inzet flexibel te houden. Daarnaast vindt hij dat benadrukt moet blijven worden dat de participatie van de inwoners op orde blijft. Hier moet een goed systeem voor komen. Hier is ook de BRS bij gebaat.
De **voorzitter** merkt op dat de participatie ook nog bij agendapunt 4 aan de orde komt.
Mevrouw **Mulder** sluit zich aan bij voorgaande sprekers die benoemden dat de verschillende belangen in de BRS geborgd moeten blijven worden. Zij begrijpt dat er een beperkte delegatie afgevaardigd kan worden, maar vindt de zorg terecht dat hierdoor niet alle belangen vertegenwoordigd kunnen worden. Daarnaast verwoordt de BRS vaak procesmatige standpunten, maar het is goed dat er, vooral aan het begin van de brief, over inhoud gesproken wordt en er uitgesproken wordt dat de BRS zich op inhoud wil blijven verdiepen. De kennis, ook op bestuurlijk niveau, kan helpen om de juiste onderwerpen geagendeerd te krijgen. Als derde merkt mevrouw Mulder op dat de aanwezigen vaak wat meer op afstand zijn gekomen van de raad. Dat is ongewenst, maar toch gebeurd. Zij communiceert niet dagelijks met de raad over de BRS, maar zou dit wel willen. Het punt van de communicatie kan gebruikt worden om ook van de raden input te krijgen om het gesprek goed te kunnen voeren.
De heer **De Reus** maakt zich niet zo veel zorgen over de interbestuurlijke samenwerking. Alles is goed verwoord. De agendapunten bieden voldoende ruimte om de punten die de BRS intern wil bespreken in de agenda in te brengen. Er kan bijvoorbeeld ook goed over gezondheid worden gesproken. De stabiliteit van de BRS-delegatie wordt goed vormgegeven door de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer vast zitting te laten nemen. De delegatieleden spreken met mandaat van de BRS en zullen echt wel verwoorden wat zij meekrijgen vanuit de BRS. Er staan voldoende waarborgen in, qua politieke kleur en qua regio. Een te grote delegatie werkt niet goed.
De heer **Elkhuizen** begrijpt wat de heer De Reus zegt. In het Groene Hart is men met twee trajecten bezig waar Schiphol een belangrijke rol in speelt. Dat is de opdracht vanuit het ministerie om te komen

tot een gebiedsgerichte aanpak betreffende $NO_x$- en $CO_2$-reductie om de natuur te verbeteren in de Natura 2000-gebieden. Hierover wordt gesproken met de landbouw. Die staat erop ook mobiliteit en Schiphol en scheepvaart te benoemen. Daarnaast is er de provinciale opdracht om een omgevingsvisie Groene Hart te maken. Hierin komt de stikstofopgave aan de orde, maar ook Schiphol en de vierde fix. Dit zijn heel gebiedsspecifieke aandachtspunten die niet in andere gemeenten spelen. Bij het samenstellen van een delegatie, die inderdaad zo compact mogelijk moet zijn, moet er rekening mee worden gehouden dat er in het Groene Hart veel processen spelen waar ook Schiphol een rol in speelt.
De heer **Slettenhaar** sluit zich aan bij de woorden van de heer Dinjens. Hij begrijpt dat de delegatie klein moet blijven, maar het is voor het draagvlak van belang dat een regio zich vertegenwoordigd voelt.
De heer 5.1.2e merkt op dat in het concept heel duidelijk geformuleerd staat dat IenW uiteindelijk eindverantwoordelijk is, maar hij zou het prettig vinden als ook expliciet wordt vermeld dat de BRS een adviserende rol heeft. Hier kan in het verdere proces dan op teruggevallen worden door een advies te geven. Er wordt veel gezegd over het proces, maar er wordt geen formele rol toebedeeld aan de BRS.
De heer **Jansen** sluit zich aan bij wat mevrouw Mulder zei over het meenemen van raden. Hier praat hij graag later over verder. Er is al veel gezegd over de delegatie. In Ouder-Amstel speelt het thema wonen sterk. In de delegatie is het van belang dat de gemeenten die het betreft vertegenwoordigd worden.
De **voorzitter** concludeert dat alle aanwezigen akkoord zijn met het concept en hij stelt het mandaat vast. Wat betreft het punt van de heer 5.1.2e over de adviesrol zal hij bekijken of en hoe dit geformaliseerd kan worden en wat dit zou betekenen. Dit kan hij op het moment niet goed overzien. Verder heeft hij geen opmerkingen gehoord over het concept zelf.
Er is veel gesproken over de delegatie. Hij begrijpt dit goed, want het gaat over belangrijke onderwerpen. De meeste punten die op tafel zullen komen, raken minimaal 20-30 gemeenten in meer of mindere mate. Hier moet een oplossing voor gevonden worden. De voorzitter weet niet of deze oplossing in de delegatie zelf zit. Het is vooral van belang dat aan de voorkant een goede discussie gevoerd wordt en er een duidelijk mandaat is met duidelijk aangegeven onderhandelingsruimte. Een deel van het mandaat zal voor een aantal gemeenten niet ver genoeg gaan. Dan gaat het om individuele belangen. Die ruimte moet men elkaar laten. De voorzitter wil graag werken met een vaste kern, omdat veel onderwerpen procesmatig zijn en niet over de inhoud gaan. Daarnaast moet bekeken worden hoe er ruimte geboden kan worden aan flexibiliteit. Is er behoefte en ruimte om per onderwerp één of twee mensen apart aan te laten schuiven? Voor deze één of twee plaatsen zullen echter altijd tien kandidaten zijn.
De heer **Dinjens** begrijpt dat er ruimte is voor een slechts beperkte delegatie. Tegelijkertijd krijgt hij van zijn achterban te horen dat ze het niet vertrouwen als hij niet zelf aan tafel zit. In het voorliggende stuk ligt veel ruimte. Dit biedt hem te weinig comfort, hoewel hij geen beter alternatief voorhanden heeft.
Mevrouw **Mulder** sluit zich aan bij de heer Dinjens. Het is belangrijk dat er ook gemeentes, kleinere bijvoorbeeld, vertegenwoordigd worden die met andere problematiek te maken hebben dan de provincies en de gemeente Haarlemmermeer. Die kleinere gemeentes zijn aan andere tafels vaak ook al gedelegeerd vertegenwoordigd. Zij adviseert om ook leden af te vaardigen of uit kleinere gemeenten of uit gemeenten die verschillende belangen hebben.
De heer **Van den Heuvel** sluit zich aan bij de heer Dinjens en mevrouw Mulder, maar wil het ook relativeren. Veel gemeenten delen dezelfde problematiek. Als men zijn best doet, kan de delegatie teruggebracht worden tot redelijke proporties.
De **voorzitter** begrijpt eveneens de zorgen. In het stuk staat nu dat er een delegatie komt van drie tot vijf personen. Als het er meer worden, komt dit de kwaliteit niet ten goede. De kwaliteit zit hem in de voorbereiding en in de werkgroepen vooraf waarbij iedereen kan aansluiten. Er wordt voorgesteld om de voorzitter en de vicevoorzitter, een provincie en een gemeente, deel te laten uitmaken van de harde kern, met daaromheen een flexibele schil per onderwerp.
De heer **Dinjens** begrijpt en respecteert dit, maar merkt op dat hij vanuit zijn regio een hoge mate van discomfort voelt. Zijn gemeente zit onder de primaire baan, waardoor elk probleem dat elders opgelost wordt, opgelost wordt door inzet in zijn regio. Dat is een precaire situatie.
De **voorzitter** vindt het te ver gaan om de regio van de heer Dinjens hierom een vaste plaats in de delegatie te bieden, omdat dit voor meer regio's zal gelden. Hij zal de genoemde punten meenemen.
De heer **Elkhuizen** was elf jaar geleden al verbaasd dat het college van advies bestond uit zes bestuurders, waarvan vijf uit Noord-Holland en één uit Zuid-Holland. Die verhouding is nu veranderd

naar vier-twee. Hij gaat ervan uit dat er deze keer een delegatie zal komen waarin leden uit alle provincies zich vertegenwoordigd voelen.
De heer **Kabout** valt de heer Dinjens bij. Men is het erover eens dat de delegatie compact moet zijn en de flexibele schil afgestemd moet zijn op het onderwerp. De conclusie blijft echter in het midden liggen. Wordt dit stuk nu vastgesteld of wordt het nog verder uitgewerkt? En wie bepaalt de flexibele schil? Misschien is dit een onderwerp om uit te werken en een volgende keer te laten terugkomen.
De **voorzitter** antwoordt dat het nog verder uitgewerkt moet worden, maar dat er meer discussie ontstaat naarmate het stuk concreter wordt, terwijl nog onbekend is welke punten er in de komende tijd aan de orde komen. Er wordt nu een werkwijze voorgesteld. De komende tijd moet men ondervinden of dit gaat werken. De voorzitter had al vastgesteld dat men akkoord was met het voorliggende conceptafsprakenkader. Verder stelt hij voor om met betrekking tot de openbaarheid van de agenda en het verslag van de interbestuurlijke samenwerking het BRS-model aan te houden, wat betekent dat deze besloten blijven, tenzij er een besluit ligt dat openbaar gemaakt kan worden. Zo kan het gesprek hier gevoerd worden zonder dat er discussies omheen ontstaan. De voorzitter constateert dat niemand bezwaar heeft tegen dit voorstel.
De heer **Schalkwijk** stelt dat beslotenheid iets anders is dan geheim. Wat bedoelt de voorzitter precies met beslotenheid?
De **voorzitter** antwoordt dat alles WOB-baar is, maar dat “besloten” inhoudt dat je er niet actief mee naar buiten gaat.
De heer **Schalkwijk** stelt dat “geheim” betekent dat het niet WOB-baar is, maar concludeert dat men het in principe onder elkaar houdt tot er een besluit ligt.

**3b. Vaststelling uitgangspunten werkwijze BRS**

De **voorzitter** stelt vast dat de gemaakte opmerkingen niet strijdig zijn met het stuk dat er ligt. Er bestaat discomfort bij een aantal aanwezigen. Dit gesprek zal men ongetwijfeld nog een keer gaan voeren. In de praktijk zal moeten blijken hoe het gaat.
De heer **Kabout** wil de kanttekening maken dat een deel niet vastgelegd wordt. Er zal bekeken moeten worden hoe dit in de praktijk ingevuld gaat worden. In de BRS kan per geval onderwerp van gesprek zijn of de vertegenwoordiging goed wordt ingevuld of dat men deze wil aanpassen. Als sommige BRS-leden niet tevreden zijn kan dat hier weer besproken worden. Met deze kanttekening wordt het stuk vandaag vastgelegd.
De **voorzitter** bevestigt dit en stelt het stuk vast.

**3c. vaststelling insteek communicatie.**

De **voorzitter** constateert dat er geen bezwaar tegen het voorstel bestaat en stelt dit vast.

**Ter bespreking**

**4. De maatschappelijke pijler, participatietrajecten van het Rijk in de Schipholregio**

De **voorzitter** brengt in herinnering dat er al een bepaalde insteek bestaat. De BRS heeft een zekere scherpte gevraagd en gekregen in de governancestructuur.
De heer **Nobel** maakt zich zorgen om een mogelijke weeffout. Als men niet oppast, gaat men richting een ORS 2.0. Hij zou meer willen benadrukken dat straks heel duidelijk is waar die maatschappelijke raad over gaat, zodat men niet in dezelfde valkuil stapt als bij de ORS.
De heer 5.1.2e sluit zich aan bij de heer Nobel. Om deze reden is hij van mening dat de adviserende rol vastgelegd moet worden. De BRS zit niet in een coproducerende rol, laat staan in een beslissende rol. De BRS heeft een adviserende rol. De heer 5.1.2e wordt aangesproken door de raad. Als het kader goed is vastgelegd, is dit ook duidelijker voor gemeenteraden.
De heer **Everhardt** is van mening dat er een totaalpakket moet zijn. De maatschappelijke raad moet echt goed gaan functioneren. Dit moet goed in elkaar worden gesleuteld. Er is nu een kwartiermaker aan de slag. Misschien is het goed om deze eens uit te nodigen.
De heer **Dinjens** ziet het als rol van de BRS om de contacten met de inwoners te verstevigen. Hij is in gesprek met de maatschappelijke actoren die eerder aan de ORS-tafel zaten. Hij is het eens met de heer Nobel dat een paar fouten uit het verleden niet herhaald moeten worden. De BRS-leden hebben er zelf een rol in om dit niet te laten gebeuren.

De heer **Van den Heuvel** onderschrijft wat er in de agenda staat. De werkgroepen van de ORS die nog bezig zijn vormen echter een punt van zorg. Zij zijn met best belangrijke onderwerpen bezig. Behalve de bestuurlijke kant, zit er ook een participatiekant aan de ORS. Die moet netjes afgewikkeld worden. Heeft dit voldoende aandacht van de betrokkenen bij de ORS?
De heer **Van Muilekom** vindt de maatschappelijke participatie een rol van het Rijk. Iedereen moet die organiseren bij het besluit waarvoor zij verantwoordelijk zijn. Er moet dus vooral gestuurd worden op de bestuurlijke kolom. In Utrecht heeft hij wel een overleggroep met verschillende organisaties om te zien hoe bepaalde vraagstukken leven. Tot slot merkt de heer Van Muilekom op dat bestuurlijke overleggen vaak de vorm hebben van een toneelstuk dat tot in de puntjes is voorbereid. Er is weinig overleg en wil om vraagstukken echt te bespreken. Hij hoop dat het in het bestuurlijk overleg echt mogelijk wordt onderwerpen aan de orde te stellen. Het ministerie en de BRS zullen hiervoor een meer open en vrijere rol moeten nemen.
De **voorzitter** antwoordt dat de maatschappelijke pijler echt een verantwoordelijkheid is van het Rijk en dat die deze ook moet opzetten. Hij wil voorkomen dat de BRS weer een onderdeel wordt van een ORS 2.0. De leden zijn wel betrokken, maar willen niet verantwoordelijk zijn voor het maatschappelijke traject. Dat neemt niet weg dat leden er namens hun gemeente zitten en er dus ook een bestuurlijke participatie is. De voorzitter wil nadrukkelijk de interbestuurlijke afstemming en de participatie gescheiden houden.
De heer **Everhardt** wil uitdrukkelijk ook geen ORS 2.0, maar constateert alleen dat het Rijk haar verantwoordelijkheid moet nemen aan de participatiekant en dat niet doet. De andere pilaar moet wel goed in elkaar gezet worden en de BRS moet hierop aandringen. Daarom is het een goed idee om de kwartiermaker uit te nodigen, zodat de BRS kan horen waar het Rijk mee bezig is en kan voorkomen dat er een ORS 2.0 ontstaat.
De **voorzitter** heeft sinds twee maanden wel het idee dat er stappen voorwaarts worden gezet. Hij heeft toen nadrukkelijk de insteek van de BRS kenbaar gemaakt. Dit leidde tot verbazing bij IenW, hoewel de voorzitter al anderhalf zijn standpunt verkondigt. Sindsdien is er echter wel wat gebeurd.
De heer **De Reus** sluit zich aan bij de heer Van Muilekom en de heer Everhardt. Hij brengt in herinnering dat IenW per provincie kerngroepen in wilde stellen om zich bezig te houden met de Luchtvaartnota. De provincies moesten dit organiseren en toen werden zij door de omgeving gezien als verlengstuk van het ministerie. Dit moet deze keer voorkomen worden, want elke keer moest toen uitgelegd worden dat de verantwoordelijkheid bij IenW lag en niet bij de provincies en gemeenten.
De **voorzitter** heeft het idee dat het gebeurt. Door interbestuurlijke samenwerking in te stellen wordt er formeel een knip in de ORS aangebracht. Mevrouw 5.1.2e kan het adviesdeel en de maatschappelijke pijler toelichten.
Mevrouw 5.1.2e merkt op dat dit gelijk een bruggetje is naar het volgende agendapunt. Zij heeft contact gehad met zowel de kwartiermaker als de nieuwe secretaris van de ORS over wat er op de agenda staat in het laatste Regioforum en hoe voorkomen kan worden dat steeds het signaal naar buiten wordt gebracht dat de BRS uit de ORS is gestapt. Dit is namelijk niet het geval. De ORS bestaat niet meer en er moet nu een nieuw construct komen. Op het laatste Regioforum is afgesproken dat IenW adresseert dat de ORS niet meer bestaat vanaf 1 januari 2022. Conform het advies van de heer Van Geel gaat men door in de nieuwe stijl. Er bestaat een akkoord met het Rijk over de interbestuurlijke samenwerking. De afsprakenset kan ter informatie naar de delegaties worden gestuurd. Daarnaast komt er voor het maatschappelijke participatietraject een maatschappelijke raad in oprichting. Dit is de doorstart van de huidige bewonersvertegenwoordigers en de maatschappelijke partijen. Ter tafel ligt een plan van aanpak hoe zij dat in de komende periode willen vormgeven. Het ministerie is dus wel degelijk bezig dit uit te werken en die verantwoordelijkheid te nemen. Wat er verder in staat, is aan het Rijk. Zij moet dit afstemmen met verschillende partijen. De vraag is ook aan de orde geweest of de decentrale overheden ook gebruik gaan maken van die tafel. Hierover heeft de BRS duidelijk aangegeven dat van het Rijk verwacht wordt dat ze heel scherp aangeeft waar die tafel voor bedoeld is. Die is bedoeld voor maatschappelijke participatie rond luchtvaarttrajecten. Dit betekent per definitie dat de RO hier geen onderdeel van is. Hierop keken de vertegenwoordigers van IenW moeilijk, waarop mevrouw 5.1.2e aangaf dat IenW evenmin van plan is om alle participatie rond rijkswegen hier ter tafel te laten komen. Deze lijn is dus ingestoken en wordt ook voorbereid voor het komende Regioforum. In aanloop hiernaartoe zal dit nog afgestemd worden met de bestuurders die hierin zitten. Tegelijkertijd geeft dit aan dat er zorg is over hoe het nu verder moet, ook in relatie tot de werkgroepen. De ORS en de huidige constellatie bestaan straks gewoon niet meer. Dat betekent dat alle werkgroepen die afgerond kunnen worden afgerond worden. Bij alle werkgroepen waar nog vragen of onderzoeken zijn, moet IenW dus aangeven hoe ze daar vanaf 1 januari mee omgaan. Voor

de bestuurders in de BRS bestaan sowieso nog de interbestuurlijke samenwerking en afstemming en ambtelijke overleggen. De zorgen kunnen dus altijd één-op-één met het Rijk worden afgestemd.
Met betrekking tot de adviesrol merkt mevrouw 5.1.2e op dat voorheen het college van advies echt een adviesorgaan was. IenW wil daar nadrukkelijk niet meer op die manier mee omgaan. Een nieuwe maatschappelijke raad zal ook niet meer die rol krijgen. De interbestuurlijke samenwerking moet gezien worden in het licht van artikel 2.2 van de Omgevingswet over de samenwerking tussen overheden. Dat gaat over de afstemming van bevoegdheden tussen verschillende bevoegde gezagen. Daarnaast zijn de leden van de BRS uiteraard ook belanghebbenden en kunnen zij een rol spelen in de reguliere participatietrajecten. Ook aan die kant is het dus altijd dubbel belegd.

## 5. Afstemming gezamenlijke BRS-lijn voor het Regioforum

De **voorzitter** stelt dat dit agendapunt aan het slot van agendapunt 4 aan de orde is geweest en vraagt of hierover nog vragen bestaan.
De heer **Van den Heuvel** merkt op dat hij en de heer Bouma de vorige keer de enige aanwezige bestuurders waren. Het zou goed zijn om de laatste keren daar een beetje een fatsoenlijke delegatie te hebben en een passende afscheidsboodschap te hebben die de juiste toon achterlaat richting de bewoners. Zij voelen ongemak bij het praten tegen voornamelijk lege stoelen.
De heer **Nobel** merkt op dat in het Regioforum de agenda bepalend is, maar dat die er nog niet is. Hoe kan hiermee omgegaan worden?
De **voorzitter** antwoordt dat de agenda vooral een afronding wordt van het lopende traject. Er zullen geen nieuwe inhoudelijke punten op de agenda komen. De rol van de BRS zal dus beperkt zijn.
Mevrouw 5.1.2e bevestigt dat er inderdaad niet veel inhoudelijks voorligt. De ORS wordt afgesloten en de doorstart zou je als een formeel moment kunnen beschouwen. Dat kan waardevol zijn. Het belangrijkste punt zal de maatschappelijke raad in oprichting zijn. De vraag is of de BRS hier iets van vindt of dat dit aan IenW en de maatschappelijke organisaties is.
De **voorzitter** verwacht dit ook. De rol van de BRS zal ceremonieel zijn om te laten zien dat men het serieus neemt. Hij vraagt of de heer Van den Heuvel bij de volgende vergadering, op 17 december, aanwezig zal zijn.
De heer **Van den Heuvel** verwacht dit wel.
De **voorzitter** denkt dat de aanwezigen de genoemde rol goed kunnen pakken. Mochten er toch nog belangrijke punten op de agenda komen, weet men elkaar te vinden.

## 6. Rondvraag

Mevrouw **Mulder** is na het bezoek van de heer Benschop aan de vergadering nog gemaild door zijn ambtelijke ondersteuning met de vraag of zij langs wilde komen op Schiphol. Zij heeft geantwoord dat de uitnodiging misschien aan de gehele BRS gericht kon worden. De heer Benschop vond dit een uitstekend idee en hij zou contact leggen met de ambtelijke ondersteuning van de BRS.
De **voorzitter** begrijpt van mevrouw 5.1.2e dat dit contact nog niet is gelegd en wacht dit af.

## 7. Afsluiting

De **voorzitter** dankt iedereen voor de aanwezigheid.
Hij sluit de vergadering om 10.56 uur.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Mw. C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

**Bestuurlijke Regie Schiphol**

**Uw contactpersoon**

5.1.2e 5.1.2e

BEL/RO

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e @noord-holland.nl



**Verzenddatum**

**Kenmerk**

1565781/1570574

**Uw kenmerk**

**Betreft: zienswijze Ontwerp Voorkeursbesluit Luchtruimherziening**

Geachte minister,

De BRS heeft met belangstelling kennisgenomen van het Ontwerp Voorkeursbesluit Luchtruimherziening. Wij maken graag gebruik van de mogelijkheid hierop een zienswijze in te dienen.

**Inleiding**

In het ontwerp voorkeursbesluit bepaalt u de nieuwe hoofdstructuur van het Nederlandse luchtruim. De nieuwe hoofdstructuur biedt meer mogelijkheden voor optimalisaties en wijzigingen van routes en afhandelingsconcepten dan de huidige luchtruimindeling. In potentie wordt de vliegoperatie daarmee efficiënter en/of heeft deze minder impact op de omgeving. Het ontwerp voorkeursbesluit noemt al een aantal maatregelen die u wilt gaan invoeren:

- De introductie van een zogenaamde vierde fix;
- Vaste naderingsroutes, al dan niet in combinatie met gekromde eindnadering;
- Continue klim- en daal-operaties (CCO/CDO's, ook wel glijvluchten genoemd). Deze zijn volgens u onlosmakelijk verbonden met de vaste naderingsroutes;
- Verplicht volgen van de vertrekroutes tot 6000 voet (momenteel 3000 voet).

De BRS pleit al jaren voor bijvoorbeeld meer glijvluchten en het niet-afwijken van startroutes. Wij zien dan ook de potentie van de nieuwe hoofdstructuur, omdat deze voornoemde maatregelen mogelijk maakt. Voor ons is wel aandachtspunt of alle maatregelen die u wilt nemen ook daadwerkelijk *voor iedereen* tot een verbetering gaan leiden. Voorbeelden zijn de vaste naderingsroutes en de zogenaamde vierde fix. Deze gaan ontegenzeggelijk tot een verschuiving van routes leiden, maar het is nu nog niet duidelijk wat dat betekent voor de gebieden en mensen onder die routes.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 5.1.2e

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Onze zienswijze heeft daarom vooral betrekking op het vervolg: de planuitwerking die tussen 2021 en 2023 plaatsvindt:

1. U neemt nu een voorkeursbesluit en gaat dan diverse aanpassingen in routes en operaties doen. Het is ons niet duidelijk of er nog een weg terug is als de principes bij het ontwerpen van de routes niet goed blijken te functioneren? Wij vragen uw aandacht voor **ruimte tot herbezinning** in het proces van de planuitwerking.
2. Wij verwachten dat u een **volledige integrale afweging** maakt en de landzijdige belangen (leefbaarheid, klimaat, verstedelijkingsopgave, energietransitie, etc) meeneemt als gelijkwaardige ontwerpcriteria (in relatie tot veiligheid en capaciteit) in het vervolgproces.
3. Wij vragen om steeds ook de consequenties van het **totaalpakket** uit te werken en daar op te sturen: dus niet een vierde fix afzonderlijk beoordelen maar in combinatie met de andere maatregelen die u gaat nemen, zoals de CCO/CDO.
4. Tot slot vragen wij u vooraf **helderheid** te geven aan de omwonenden en grondeigenaren in het gebied. Wat mogen zij verwachten aan rechtsbescherming, compensatie en planschade als blijkt dat hun situatie verslechtert?

Wij lichten onze punten graag nader toe.

**Ad 1 Ruimte tot herbezinning**
U heeft een kwalitatieve afweging gemaakt om tot een voorkeursvariant te komen. De totale effecten van deze variant zijn per saldo, en over een groot gebied, positief. Gegeven de fase van het project begrijpen wij dit. Tegelijkertijd is dat meteen onze zorg. U maakt nu namelijk al keuzes over specifieke maatregelen, zoals de vaste naderingsroutes, zonder dat bekend is wat de exacte, kwantitatieve effecten zijn in termen van hinder en gezondheid voor *individuele bewoners*. Is er nog een weg terug als de impact niet naar wens kan worden gemodelleerd?

**Ad 2 Integrale afweging publieke belangen**
Door wijzigingen in de lucht verandert ook de situatie op de grond. Contouren kunnen anders komen te liggen en geluidbelasting kan lokaal veranderen. Wat is de impact op het woon- en leefklimaat op die betreffende locaties en wat betekent dat voor de (voorgenomen) ontwikkelingen en publieke opgaven op de grond? Wij verwachten van u dat u de landzijdige publieke belangen meeneemt als gelijkwaardig ontwerpcriterium (naast veiligheid en capaciteit) en dat u de afweging samen met de omgevingspartijen maakt.

**Ad 3 Afweging van het totaalpakket**
Op dit moment zijn de effecten voor specifieke locaties en/of individuele bewoners nog niet te overzien. Deze komen pas in beeld bij het ontwerpen van de routes. Daarbij gaat het ons niet enkel om de effecten van routes afzonderlijk, maar ook om de effecten van de combinatie van keuzes. De effecten van de verschillende opties en combinatie van opties dienen over de volle breedte in beeld te worden gebracht, zodat uiteindelijk ook een afweging over het pakket als geheel en de effecten van de combinaties daarin gemaakt kan worden. Zo is voor ons een belangrijk gegeven dat vaste naderingsroutes enkel kunnen worden ingevoerd in combinatie met glijvluchten om de pijn van de omwonenden te verzachten. Op dezelfde

wijze staat voor ons buiten kijf dat er bij de vierde fix een pakket maatregelen hoort dat de effecten van deze verlegging van een grote verkeersstroom op passende wijze compenseert of mitigeert.

De luchtruimherziening staat bovendien niet op zichzelf. Afwegingen over de luchtruimherziening dienen nadrukkelijk ook in samenhang bezien te worden met de andere programma's en trajecten op het luchtvaartdossier. Het totale, gecombineerde resultaat is uiteindelijk wat telt.

**Ad 4 Vooraf helderheid over de individuele rechtsbescherming**
Door verschuivingen van routes zullen contouren van de luchtvaart op andere locaties komen te liggen. Dit betekent ook een verschuiving van hinder. Hoe gaat u om met dit waterbedeffect? Hoe beschermt u de individuele bewoners? Welke mate van belasting en hinder voor omwonenden acht u acceptabel en hoe compenseert u benadeelden? En als nieuwe contouren zich vertalen in nieuwe planologische beperkingen, hoe komt u dan inwoners, grondeigenaren en ontwikkelaars in deze gebieden tegemoet? Wij vragen in dit verband uw aandacht voor hetgeen de heer Van Geel in zijn advies "Schiphol vernieuwd verbinden" heeft opgemerkt over het belang van individuele bescherming en wederkerigheid (gelijke behandeling) van alle sectoren in relatie tot de definitie van en regelgeving over hinder. En vragen u met klem vooraf helderheid te geven op de vragen die hij als randvoorwaardelijk heeft genoemd bij kaderstelling in de lucht.

**Tot slot**
Wij benadrukken nogmaals dat wij absoluut de potentie van de uitgangspunten voor het nieuwe luchtruim zien. Maar de "proof of the pudding is in the eating". De volgende fase wordt dan ook spannend. Doel is om overal een grote verbetering voor de leefomgeving te realiseren met compensatie/mitigatie voor de gebieden die desondanks zwaar belast blijven. Dit is een ingewikkeld proces en wij denken hierover graag met u mee.

In het licht van de intensivering van de interbestuurlijke samenwerking nodigen we u van harte uit om bij dit proces regelmatig met ons in overleg te treden om de effecten van de verschillende opties en de daarbij behorende dilemma's goed met elkaar door te spreken. Zo kan worden geborgd dat we tussentijds goed kunnen schakelen, dat relevante inzichten vanuit het landzijdige belang tijdig op tafel komen en dat de BRS proactief mee kan denken over een optimalisering.

Hoogachtend,

Jeroen Olthof
Voorzitter BRS

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

De leden van de BRS

**Bestuurlijke Regie Schiphol**

**Uw contactpersoon**

5.1.2e

BEL/RO

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e @noord-holland.nl



**Verzenddatum**
2 juli 2021

**Kenmerk**

**Uw kenmerk**

**Betreft: Uitnodiging BRS 8 juli 2021**

Geachte leden van de BRS,

Hierbij nodig ik u uit voor een bijeenkomst van de BRS Bestuurlijk op **donderdag 8 juli 2021 van 09.30 tot 11.00 uur.** Deze vergadering is **digitaal, via Teams.**

*NB: Leden worden uitdrukkelijk verzocht zich vooraf aan te melden om de vergaderlink te ontvangen. Bij verhindering het verzoek u bestuurlijk te laten vervangen.*

De conceptagenda luidt als volgt:

1. *Opening en mededelingen*

2. *Vaststellen verslag 27 mei 2021 (bijlage 1)*

3. *Verdieping BRS-inzet (bijlage 2a, 2b en 2c)*
   In de BRS is afgesproken om wat meer de diepte in te gaan. De vorige vergadering zijn we gestart met een presentatie over de relatie tussen luchtvaart en ruimtelijke ordening. In deze vergadering zoomen we in op de balans tussen economie en leefomgeving.

   We blikken terug op de oorspronkelijke afspraken uit het Aldersakkoord van 2008. Hoe kijken we daar anno 2021, met voortschrijdend inzicht en een veranderde context, tegen aan? En wat betekent dat voor de BRS inzet zoals die nu is geformuleerd in de verschillende inzetdocumenten, brieven en zienswijzen?

   Bijgevoegd vindt u drie afzonderlijke memo's met achtergrondinformatie over de Aldersafspraken, economisch belang en hinder.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 5.1.2e

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

4. *Stand van zaken governance (bijlage 3a en 3b)*

In augustus 2020 is heeft de BRS met de minister van IenW afgesproken om de interbestuurlijke samenwerking te versterken. In zijn advies heeft 5.1.2e 5.1.2e de noodzaak van een sterke interbestuurlijke kolom onderschreven. Over de uitwerking worden verkennend gesprekken met IenW gevoerd.

Ondertussen heeft de minister de Kamer toegezegd ambtelijk scenario's te laten uitwerken.

Conform afspraak hebben we als BRS een brief naar de ORS gestuurd om ons lidmaatschap per 1/1/2022 op te zeggen. In reactie op onze brief heeft de Raad van Toezicht van de ORS een brief aan het bestuur van de ORS gestuurd met het dringende advies om tot ontbinding van de ORS over te gaan. Beide brieven zijn ter informatie bijgevoegd.

5. *Rondvraag*

Met vriendelijke groet,

J. Olthof
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

**Bijeenkomst 2: Q3/Q4 2025 – Gebiedsadvies BRS??**

**Bijeenkomst 3: begin 2026**

**Bijeenkomst 4: Medio 2026**

**Vervanger?**

**Hoger Naderen via vaste naderingsroutes met continu dalen (CDO)** wordt internationaal al op diverse luchthavens toegepast, vaak onder de naam:

– **CDO (Continuous Descent Operations)**
– **CDA (Continuous Descent Approach)**
– **Optimised Profile Descent (OPD)**.

Hier enkele **praktijkvoorbeelden**:

## ** Verenigd Koninkrijk (Heathrow, Gatwick, Stansted)

- CDO's worden gebruikt, vooral 's nachts en in dalperiodes overdag.
- Heathrow heeft trajecten waarbij toestellen van FL70 (~2.100 m) continu dalen richting ILS.
- Doel: brandstofbesparing en geluidsreductie, maar capaciteit bij pieken beperkt grootschalige toepassing.

## ** Duitsland (Frankfurt, München)

- Frankfurt testte CDO's vanuit grote afstand (~180 km) en past CDO's toe in daluren.
- München gebruikt OPD voor nachtnaderingen en bij lage verkeersdruk.
- Uitdaging blijft integratie in drukke luchtruimen.

## ** Verenigde Staten (Atlanta, Los Angeles, Denver)

- FAA past OPD toe onder NextGen-programma.
- Los Angeles (LAX) en Atlanta (ATL) hebben OPD-routes voor specifieke corridors.
- Besparingen in brandstof en reductie van geluidspieken vastgesteld, maar toepassing varieert per verkeersdruk.

## ** Finland (Helsinki)

- Helsinki Airport gebruikt CDO's en vaste naderingsroutes met RNAV/RNP, ook overdag.
- Geluidsafname en lagere uitstoot zijn bevestigd in evaluaties.

### ** Australië (Melbourne, Brisbane)

- Brisbane implementeerde CDO met vaste naderingsroutes als onderdeel van luchtruimmodernisering.
- Kritiek van omwonenden over hinderconcentratie onder vaste routes leidde tot aanvullende onderzoeken.

## Samenvatting inzichten uit het buitenland:

CDO/OPD **kan geluidsbelasting en brandstofgebruik reduceren**, vooral bij voldoende afstand en wanneer luchtruimcapaciteit dit toelaat.
Toepassing is **meestal gefaseerd**, eerst 's nachts en in daluren, daarna beperkt overdag.
**Concentratie van hinder onder vaste routes** is een terugkerend aandachtspunt.
Volledige vervanging van vectoring is zelden haalbaar in drukke luchtruimen; **hybride gebruik blijft de praktijk**.

# Bestuursovereenkomst intenties samenwerking NOVEX Schipholregio

***PARTIJEN***

1. De minister van Infrastructuur en Waterstaat (hierna te noemen: IenW), de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (hierna te noemen: VRO), de minister voor Natuur en Stikstof (hierna te noemen: NenS), de minister van Economische Zaken en Klimaat (hierna te noemen: EZK) en de minister voor Klimaat en Energie (hierna te noemen: KenE), allen handelend in de hoedanigheid van bestuursorgaan en als rechtsgeldige vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, hierna gezamenlijk te noemen: het Rijk;
2. Het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland, te dezen vertegenwoordigd door de gedeputeerde voor Mobiliteit en Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Gezondheid en Milieu, en Luchtvaart en Schiphol;
3. De Bestuurlijke Regie Schiphol, te dezen vertegenwoordigd door de voorzitter, gedeputeerde voor Mobiliteit en Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Gezondheid en Milieu, en Luchtvaart en Schiphol;

Alle partijen hierna gezamenlijk te noemen de partijen.

***OVERWEGENDE DAT***

1. Om de leefomgevingskwaliteit te verbeteren het van belang is afspraken te maken over de reductie van emissies als geluid, stikstof en ultrafijn stof en tevens ruimte te bieden voor ontwikkelingen zoals natuurherstel, woningbouw, infrastructuur en de verbetering van het elektriciteitsnet.
2. Een goede leefomgevingskwaliteit bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van het ondernemings- en vestigingsklimaat en dat een goede bereikbaarheid en infrastructuur (energie, mobiliteit) bijdragen aan de aantrekkelijkheid van de regio voor investeringen en voor (internationale) bedrijven en talent om voor deze regio te kiezen.
3. De leefomgevingskwaliteit niet verbeterd kan worden wanneer overheden enkel binnen de eigenstandige verantwoordelijkheid handelen. Het werken als één overheid, gebieds- en opgavegericht is van belang om de opgaven niet slechts sectoraal, nationaal of regionaal te benaderen, maar om integraal de belangen af te wegen.
4. Er in de Schipholregio, meerdere urgente en belangrijke opgaven zijn, nationaal, regionaal en lokaal, die de leefomgevingskwaliteit beïnvloeden en waartussen een goede balans moet worden gevonden, waaronder:
    a. Klimaatverandering en daarmee samenhangend verduurzaming industrie en uitbreiding elektriciteitsnet;
    b. Lokaal verminderde kwaliteit van de leefomgeving en gezondheidseffecten door geluidsoverlast en luchtverontreiniging;
    c. Urgente en forse woningbouwopgave;
    d. Mobiliteit;
    e. Verbetering en instandhouding natuur;
    f. Internationale verbondenheid;
    g. Ruimtelijke ontwikkeling agrarische sector en het behouden van toekomstperspectief;
    h. Het watersysteem robuuster en gezonder maken.

5. In de Ruimtelijke Ordeningsbrief van 17 mei 2022 is opgenomen dat de Schipholregio is aangewezen als NOVEX-gebied[1] en er reeds verschillende gebieds- en beleidsprocessen lopen die van invloed zijn op de NOVEX Schiphol waarmee verbinding moet worden gelegd.
6. Binnen de Schipholregio de nationale luchthaven Schiphol een van de factoren is die, naast positieve effecten zoals werkgelegenheid en het hebben van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven, ook ongewenste effecten op de leefomgeving en gezondheid heeft.
7. Dat de Hoofdlijnenbrief Schiphol d.d. 24 juni 2022[2] inzake de ontwikkeling van Schiphol een belangrijke stap is in het herstel van de balans van de leefomgevingskwaliteit in het gebied, onder meer door de aankondiging om te gaan sturen op normering van de milieueffecten van Schiphol.
8. De diverse opgaven invloed hebben op elkaars tempo en invulling, waarbij de opgaven vragen om het maken van integrale keuzes en verdeling van schaarste (onder andere in fysieke ruimte, milieuruimte en op het elektriciteitsnet).
9. Door het samenbrengen en vragen om het maken van keuzes in verschillende opgaven, afwegingen kunnen worden gemaakt om tot oplossingen te komen voor opgaven die vastlopen bij een sectorale aanpak.

***SPREKEN AF***

*DOEL*

Het doel van deze bestuursovereenkomst is om afspraken te maken over de bestuurlijke samenwerking, om de leefomgevingskwaliteit van de Schipholregio te verbeteren, waaronder de geografische reikwijdte, opgaven, governance en andere trajecten waarmee verbinding moet worden gelegd.

De bestuursovereenkomst vormt hiermee het startpunt van de gebiedsagenda die het gehele traject omvat van de genoemde hoofdopgaven die raken aan de Schipholregio en de leefomgeving door deze in samenhang te bezien, te concretiseren, te operationaliseren tot mogelijke keuzes en middels gedragen besluitvorming van alle partijen uit te voeren. Met de gebiedsagenda wordt invulling gegeven aan de NOVEX Schiphol.

*ALGEMENE AFSPRAKEN EN UITGANGSPUNTEN*

1. Partijen spannen zich maximaal in om stapsgewijs de leefomgeving in de Schipholregio te verbeteren.
2. Partijen zijn zich bewust van ieders bevoegdheid en verantwoordelijkheid in de NOVEX Schiphol en dragen voor zover mogelijk zorg voor de verbinding met andere samenhangende (gebiedsgerichte) programma's.

[1] Kamerstukken II, 2021/22, 34 682, nr. 92
[2] Kamerstukken II, 2022, 29665 nr. 432

Hieronder vallen tenminste:

a. Nationaal Programma Landelijk Gebied (hierna te noemen: NPLG);
b. NOVEX Noordzeekanaalgebied (hierna te noemen: NZKG)
c. NOVEX Metropoolregio Amsterdam (hierna te noemen: MRA) en bijbehorende verstedelijkingsstrategie en woondeals
d. NOVEX Groene Hart (hierna te noemen: GH)
e. NOVEX Zuidelijke Randstad (hierna te noemen: ZR)
f. Programma Luchtruimherziening (hierna te noemen: LRH)
g. Woningbouwprogramma en bijbehorende woondeals (hierna te noemen: WB)
h. Gebiedsaanpak IJmond (hierna te noemen: GIJ)
i. Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (hierna te noemen: MIEK)
j. Nationaal Milieuprogramma (hierna te noemen: NMP)

3. Partijen spreken af dat het nadrukkelijk niet de bedoeling is om in de Gebiedsagenda opgaven die al in andere trajecten worden geadresseerd over te nemen of opnieuw te doen. Het doel is om een proces in te richten om voor dit gebied de schaarste op de verschillende maatschappelijke belangen op een goede manier te verdelen door middel van een integrale afweging. De uitdaging is om synergie te zoeken tussen de verschillende lopende trajecten, interferentie tegen te gaan en besluitvorming waar mogelijk en nodig te versnellen.
4. Partijen spreken af dat in beginsel wordt uitgegaan van een verdeling waarbij luchtzijdige hoofdopgaven rond Schiphol in de NOVEX Schiphol worden behandeld en landzijdige hoofdopgaven zowel in NOVEX Schiphol als in andere programma's kunnen worden uitgewerkt. In het geval dat landzijdige en luchtzijdige opgaven reeds in andere gebiedsinitiatieven worden uitwerkt, zullen die daar blijven en zal de NOVEX Schiphol waar nodig een coördinerende rol vervullen om trajecten met elkaar te verbinden en een aanjagende functie vervullen.
5. Partijen identificeren de in deze bestuursovereenkomst benoemde hoofdopgaven welke de scope vormen van de gebiedsagenda.
6. Partijen erkennen de noodzaak om samen te werken en zijn – gezamenlijk – verantwoordelijk om de leefomgevingskwaliteit te verbeteren. Van belang is om de opgaven niet sectoraal te benaderen maar om integraal de belangen af te wegen.
7. Partijen nemen de wettelijke verantwoordelijkheden van ondertekenende partijen in acht. De geldende procedures voor het verlenen van (natuur)vergunningen blijven hiermee van toepassing. De gezamenlijke besluitvorming in het kader van deze gebiedsagenda heeft geen betrekking op de eigenstandige bevoegdheid van de minister van LNV voor het al dan niet verlenen van natuurvergunningen in het gebied, bijvoorbeeld aan de luchthaven Schiphol.
8. Partijen erkennen dat de verschillende opgaven niet opgelost worden wanneer partijen enkel vanuit hun eigenstandige verantwoordelijkheid handelen. Daarom wordt door de partijen afgesproken om te handelen vanuit gedragen besluitvorming.

*HOOFDOPGAVEN EN BIJBEHORENDE AFSPRAKEN*

De partijen committeren zich aan een gezamenlijke aanpak van onderstaande, niet in volgorde geprioriteerde, hoofdopgaven. Het streven is om de concretiseringsfase, zoals beschreven in de bijlage 2: te hanteren aanpak en fasering, aan het eind van het tweede kwartaal 2023 af te ronden. Verschillende onderdelen van de hoofdopgaven zullen eerder zijn afgerond. Het plan van aanpak voor uitwerking van onderstaande hoofdopgaven, met daarin een mijlpalenplanning per hoofdopgave, zal eind 2022 beschikbaar zijn.

1. *Samenhang verbetering leefomgevingskwaliteit met andere programma's en geografische mogelijkheden Schiphol (zie ook bijlage 3)*

   Binnen deze hoofdopgave wordt verbinding gelegd met het NMP. Het NMP richt zich op het, op lange termijn, gezonder, schoner en veiliger maken van de leefomgeving vanuit een integrale benadering: een transitie naar een duurzame economie en een brede welvaart voor iedereen en hoe dit samengaat met andere grote opgaven, als klimaatverandering, natuurherstel en voldoende en betaalbare woningen. In deze verbinding draagt de Gebiedsagenda bij aan het NMP voor wat betreft behoefte aan beleidsmaatregelen en kan het NMP bijdragen aan gebiedsuitwerking door kaders te bieden voor de lange termijn.

   a. Partijen gebruiken de opgaven en afspraken uit samenhangende programma's als NZKG, MRA, GH, LRH, GIJ, NPLG als startpunt en spreken af om na te gaan waar er binnen de Schipholregio synergiekansen zijn om de leefomgeving te verbeteren.
   b. Partijen gaan, met behulp van bijvoorbeeld ontwerpend onderzoek, een gebiedsproces aan met de regio om te bepalen, binnen welke geografische gebieden er kansen zijn, buiten de scope van NZKG, MRA, GH en GIJ om de leefomgevingskwaliteit te verbeteren. In de concretiseringsfase worden vervolgens concrete voorstellen tot verbetering van de leefomgeving gedaan.
   c. Partijen spreken af om tot optimale afstemming te komen tussen aanpassingen van het luchtruim in het kader van de Luchtruimherziening en de ruimtelijke opgaven in het Schipholgebied.
   d. Partijen spreken af om verbinding te organiseren op de in NZKG, MRA, GH, GIJ en NPLG geagendeerde punten, met als doel om integraal te bezien hoe keuzes de verdeling van schaarste en de leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio beïnvloeden.

   Projectleider: IenW en provincie Noord-Holland

2. *Ruimtelijke ontwikkeling, leefbaarheid en woningbouw*

Gebieden in Nederland staan niet stil, er moet ruimte zijn voor ontwikkeling. De maatschappelijke opgaven zoals het woningtekort, de kwaliteit van de natuur, de transitie van de landbouw en de verduurzaming van de energievoorziening hebben allemaal grote ruimtelijke impact. Tegelijkertijd is het verbeteren van de leefbaarheid in de Schipholregio ook urgent. Om ruimte te bieden aan het verbeteren van de leefbaarheid én ruimtelijke ontwikkelingen spreken partijen het volgende af:

a. Partijen onderzoeken de mogelijkheden hoe en op welke wijze de woningbouwopgave in de Schipholregio kan worden versneld.
b. Partijen zien naast de woningbouwopgave de bredere leefomgevingskwaliteit als een aandachtspunt welke als basisopgave wordt gebruikt om de ruimtelijke ontwikkeling en kwaliteit in het gebied te verbeteren.
c. Partijen brengen daarbij samen knelpunten in kaart waar de leefbaarheid wordt gehinderd door de consequenties van de beperkingengebieden in het LIB. Deze knelpunten vormen vervolgens input voor het zoeken naar (lokale) oplossingen binnen de bestaande regelgeving of oplossingen in het aanpassen van de regelgeving.
d. Partijen hanteren het plan van aanpak integrale gebiedsaanpak Zuidflank als basis voor verdere uitwerking in de concretiseringsfase voor dit specifieke gebied. Het onderzoeken hoe en op welke wijze het verouderd glastuinbouwgebied kan worden getransformeerd naar een gebied dat bijdraagt aan de leefomgevingskwaliteit, maakt hier onderdeel van uit.
e. Partijen onderzoeken waar nodig hoe woningbouwprojecten die reeds in voorbereiding zijn, passen in zowel de fysieke ruimtelijke structuur als in de milieuruimte van de haven- en industriegebieden met het oog op de leefomgevingskwaliteit.

Projectleider: BZK

3. *Toekomstbestendig maken landelijk gebied*

In de startnotitie NPLG van 10 juni 2022 is het hoofddoel van het NPLG vastgelegd; het toekomstbestendig ontwikkelen van het landelijk gebied. Per 1 juli 2023 worden stikstof-, klimaat-, water- en natuurdoelen verplicht en onontkoombaar ruimtelijk uitgewerkt en vastgelegd in een gebiedsplan. De draagkracht van het water- en bodemsysteem zijn daarbij sturend bij het landgebruik in het landelijk gebied. Vanuit de NPLG ambitie worden de stikstofdoelen samen met de natuur-, water- en klimaatdoelen integraal uitgewerkt om daarbij te voldoen aan de internationale verplichtingen. Het doel van de aanpak is om de verslechtering van Natura 2000-gebieden tegen te gaan en de natuur in een goede staat te krijgen én te houden. Dat is nodig voor een gezonde leefomgeving en biedt op termijn ook weer ruimte voor duurzame maatschappelijke en economische ontwikkelingen. Het Rijk stuurt aan de voorkant via het NPLG en vervolgens neemt de provincie als gebiedsautoriteit voor het landelijk gebied het voortouw over, waarbij de sociaaleconomische ontwikkelingen en verduurzaming- en toekomstperspectief van de agrarische sector opgenomen worden in de gebiedsprogramma's om die vanuit het NPLG te realiseren. Dat betekent niet dat provincies tot 2023 hoeven wachten met het ondernemen van actie. De Partijen spreken hierbij met elkaar af:

a. Partijen nemen de startnotitie NPLG d.d. 10 juni 2022[3] als uitgangspunt.
b. Provincie maakt inzichtelijk wat de stikstofopgave is binnen de gebiedsgerichte aanpak als onderdeel van het programma Stikstofreductie en Natuurverbetering en het NPLG.

[3] Kamerstukken II, 2021/22, 34682, nr. 96

c. Bij de zoektocht naar stikstofruimte en oplossingsrichtingen wordt naar alle uitstoters van stikstof gekeken. De Provincie zoekt hiervoor de juiste balans, redenerend vanuit de nationale doelstellingen, en geeft dit vorm in het gebiedsplan.
d. In die zoektocht werken overheden en lokale partijen in de NOVEX Schiphol samen aan de opgaven die daar spelen.
e. Daarbij wordt ook de koppeling gelegd met bestaande programma's, zoals de verduurzaming van de industrie, mobiliteit etc. Die zoektocht wordt vormgegeven in de werkgroep stikstof, waar alle ondertekenende partijen in deelnemen. Indien nieuwe functies structurele belasting opleveren, moeten deze worden gecompenseerd. Conform de doelstellingen uit de Green Deal voor 2050 werken partijen naar een dalende lijn op alle emissies.

Projectleider: provincie Noord-Holland

*4. Verduurzaming industrie*

Het reduceren van emissies is onder verplichtingen zoals het gebruik van de Best Beschikbare Techniek een doorgaande verplichting voor de industrie. Hierop wordt via het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving toegezien door de bevoegde gezagen. De uitvoering van vergunningverlening, toezicht en handhaving ligt bij de Omgevingsdiensten. IenW is stelselverantwoordelijke en verantwoordelijk voor de nationale regelgeving. EZK stimuleert het reduceren van de CO2-uitstoot van de industrie met verschillende instrumenten[4]. Als hoofdsporen vallen te onderscheiden de maatwerkaanpak en het generiek instrumentarium. Onderdeel van de maatwerkaanpak in deze regio is de verduurzaming van Tata Steel Nederland (hierna te noemen: TSN) en het verder verminderen van haar impact op de leefomgeving. Daarbij neemt ook de uitstoot van andere (schadelijke) stoffen, zoals stikstof en fijnstof, af.

In de geactualiseerde Expression of Principles [5] is door overheid en TSN vastgelegd waar de verduurzaming van TSN op gericht is. En in de zomerbrief Maatwerk[6] is beschreven hoe de voorgenomen inhoud en proces er voor de maatwerkafspraken met TSN uit zien. In beide stukken is ook de leefomgeving benoemd.
Ten dienste van de verduurzaming van de industrie wordt gebouwd aan een systeem van opwek en distributie van hernieuwbare/koolstofarme waterstof. De beschikbaarheid van die waterstof biedt ook mogelijkheden voor de verduurzaming van de luchtvaart.

a. Partijen spannen zich in om haar instrumentarium (deels en waar wenselijk) aan te passen op deze secundaire bovenwettelijk emissiereducties. Dit is een autonoom proces.

b. Partijen spreken af om verbinding te leggen tussen de opgaven in de Schipholregio en de (bestuurlijke) inzet ten aanzien van de verduurzaming van de industrie in het NZKG. De vraag van Schiphol wordt meegenomen in de CES NZKG.

c. Partijen zorgen ervoor dat de vergunningverlening t.b.v. verduurzamingsingrepen en benodigde energie-infrastructuur tijdig gereed is.

d. De behoeftes van een duurzame luchtvaart worden meegenomen in de overwegingen m.b.t. de nationale waterstofinfrastructuur in het MIEK. Waar nodig

[4] Kamerbrief 5 april 2022, kenmerk 22050376
[5] 15 juli 2022
[6] Kamerbrief 8 juli 2022, kenmerk 22228632

moet voor uitbreiding van de nationale waterstofinfrastructuur de benodigde ruimte tijdig beschikbaar zijn.

Projectleider: EZK

*5. Versnellen versterking elektriciteitsnet*

Zoals in veel andere regio's biedt het elektriciteitsnetwerk rond Schiphol geen ruimte meer voor nieuwe activiteiten. Het vergroten van de netcapaciteit is een belangrijke voorwaarde voor de verduurzaming van de Schipholregio, Schiphol zelf evenals andere bedrijven en voor toekomstige woningbouwplannen in de regio. In overleg met de provincie en netbeheerders bepaalt EZK voor welke onderdelen van die netverzwaringsoperatie het nuttig is om ze op te nemen in het MIEK.

Projectleider: EZK

Naast het MIEK wordt er in elke provincie door provincie, gemeenten en netbeheerder(s) een werkorganisatie ingericht om een provinciaal MIEK te realiseren. In zomer van 2023 wordt per provincie een eerste regionale MIEK opgeleverd. De Schipholregio wordt meegenomen in de provincies Noord- en Zuid-Holland. Hier is aandacht voor ruimtelijke inpassing met oog voor leefomgevingskwaliteit en het landschap van belang.

a. Partijen bezien in hoeverre een gebiedsanalyse inzicht kan bieden in de potentie van netefficiëntie;
b. Partijen werken een gezamenlijke aanpak uit om bedrijven en instellingen (uit alle sectoren) actief te ondersteunen bij het vinden van kortetermijnoplossingen voor acute schaarste op het elektriciteitsnet;
c. Partijen bezien de mogelijkheden voor een ontwikkel- en realisatiefonds voor slimme energiesystemen;
d. Partijen brengen overige slimme netoplossingen in beeld om deze mogelijk te maken/te stimuleren waardoor het net efficiënter kan worden gebruikt.
e. Partijen brengen actief knelpunten, versnellingsopties en risico-allocatie in beeld om vertraging van realisatie van de energie-infra te voorkomen.
f. Voor uitbreiding en verzwaring dient de benodigde ruimte tijdig beschikbaar te zijn. De voorkeur gaat uit naar een oplossing door middel van intensiveren, herstructureren, transformeren.

Projectleider: provincie Noord-Holland

*6. Aanpak geluidbelasting Schiphol*

Het kabinet vindt het van belang dat geluidhinder wordt verminderd en de kwaliteit van de leefomgeving rond de luchthavens verbetert. Partijen spreken het volgende af:

a. Partijen spannen zich in om de geluidhinder in de Schipholregio te verminderen.
b. Hiertoe maken partijen de volgende afspraken:
    - Het opstellen van beleidsvoorstellen tot significante en structurele reductie van de geluidbelasting. Het onderzoek hiernaar is reeds in gang gezet. Effectuering van de reeds

door het Kabinet vastgestelde reductie van nachtvluchten naar 29.000.[7] Conform de Luchtvaartnota, zal ook de verdere reductie van het aantal nachtvluchten worden uitgewerkt.[8]
- Beperking van gevolgen van overdracht en ontvangst van vliegtuiggeluid door vrijwillige uitkoop, gevelisolatie en eventuele aanpassing van isolatiewaarde nieuwbouw van woningen.
- Het onderzoeken van mogelijkheden van innovatie om geluidadaptief (en klimaatbewust) te bouwen.
- Het onderzoeken of en in welke mate individuele bescherming van omwonenden mogelijk is. Het gaat er dan bijvoorbeeld om of voor individuele bewoners de preventieve (betrokkenheid bij besluitvorming, wijziging van besluiten, bezwaar en beroep tegen besluiten) en repressieve (het aan kunnen tonen van schade en causaliteit, maatregelen waaronder gevelisolatie, uitkoop en compensatie, etc.) maatregelen genomen kunnen worden.
- Voor wat betreft cumulatie van geluid wordt conform besluitvorming in het Bestuurlijk Overleg Cumulatie op 12 juli besloten of en hoe dit onderwerp deel uitmaakt van de Gebiedsagenda.

Projectleider: IenW

*7. Aanpak luchtkwaliteit en ultrafijn stof*

Het verbeteren van de luchtkwaliteit draagt bij aan een goede leefomgevingskwaliteit. Dit wordt ook onderkend in zowel het Schone Lucht Akkoord (SLA), gesloten in 2020, als in de Luchtvaartnota 2020 – 2050. Gelet op de uitkomsten van de RIVM-studie naar de lange termijn gezondheidseffecten van ultrafijn stof uit luchtvaart (eindrapportage juni 2022), en in lijn met de aanbeveling van de Gezondheidsraad (advies september 2021):

a. Partijen spreken af te bezien wat de concrete mogelijkheden zijn om tot verbetering van de luchtkwaliteit in de Schipholregio te komen, zowel voor bestaande als nieuwe bewoners.

Projectleider: IenW

8. Aanpassingen ruimtelijke beperkingen

a. Partijen beschouwen gezamenlijk de verschillende beperkingengebieden in het Luchthavenindelingbesluit (LIB) en gaan na welke actualisatie van de contouren van de beperkingengebieden hierin mogelijk is onder welke voorwaarden, op welk moment en welke mogelijkheden dit biedt.
b. Partijen onderzoeken binnen de beperkingengebieden de verruimingsmogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen in brede zin om daarmee de leefomgevingskwaliteit te verbeteren.
c. Partijen bezien gezamenlijk (de gevolgen van) een kabinetsbesluit rond de zomer van 2022 aangaande de verlenging of opheffing van de reservering voor de parallelle Kaagbaan. Deze ruimtelijke reservering voor de parallelle Kaagbaan biedt Schiphol een potentiële

[7] Kamerstukken II, 2020/21, 29665 nr. 399
[8] Kamerstuk II, 2022, 29665 nr. 432

ontwikkelmogelijkheid, maar legt tegelijkertijd ook beperkingen op aan de leefomgeving en kan ontwikkelingen ter plekke in de weg staan.

Projectleider: IenW

*GEOGRAFISCHE REIKWIJDTE*

Deze bestuursovereenkomst richt zich op de geografische afbakening BRS; deze bestaat uit 4 provincies en 56 gemeenten. Tegelijkertijd houden bepaalde opgaven niet op bij een geografische grens, indien nodig wordt er breder gekeken, daar waar de opgave dat vraagt of daar waar zich kansen voordoen.

*GOVERNANCE*

*Bestuurlijk duo*

De partijen spreken af om conform de NOVEX-aanpak voor de Schipholregio te werken met een bestuurlijk duo. De taak van het bestuurlijk duo is om aan te jagen, stagnatie te voorkomen, de verbinding tussen opgaven te leggen, integraliteit te bewaken en het aanspreekpunt te zijn voor de NOVEX Schiphol. De gedeputeerde Mobiliteit en Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Gezondheid en Milieu, en Luchtvaart en Schiphol van de Provincie Noord-Holland en de minister van Infrastructuur en Waterstaat vormen het bestuurlijke duo voor de NOVEX Schiphol en nemen het bestuurlijke voortouw om samen met alle partijen de afgesproken opgaven aan te pakken. De gedeputeerde is aanspreekpunt voor de regionale overheden, waaronder de BRS en de minister is aanspreekpunt voor het Rijk. Iedere bewindspersoon/bestuurder behoudt zijn bevoegdheden en (ministeriële) verantwoordelijkheden, dat geldt ook voor het bestuurlijke duo. De aanwijzing van een bestuurlijk duo brengt geen verandering in de wettelijke verantwoordelijkheden en bevoegdheden en houdt dus ook geen overdracht daarvan in.

Met het bestuurlijk trekkerschap wordt verder invulling gegeven aan de interbestuurlijke samenwerking op het gebied van luchtvaart tussen Rijk en regio die eind 2021 is uitgewerkt door de BRS en het ministerie van IenW. In bijlage 1 is de organisatiestructuur horend bij deze governance verder uitgewerkt. Dit betreft een startgovernance die bijvoorbeeld in de concretiseringsfase kan worden aangepast wanneer de situatie daarom vraagt. Mocht de governance worden aangepast dan leidt dit niet tot aanpassing van deze bestuursovereenkomst.

*INWERKINGTREDING EN LOOPTIJD*

Deze bestuursovereenkomst treedt in werking met ingang van de dag na ondertekening door alle partijen en zal na twee jaar worden geëvalueerd. Onderdeel van de evaluatie is de vraag of deze overeenkomst moet worden verlengd met een nader te bepalen periode. Centraal bij de evaluatie staat de vraag in welke mate deze bestuursovereenkomst bijdraagt aan besluitvorming die de uitvoering van maatregelen versnelt. Deze verlenging zal door alle partijen akkoord bevonden moeten worden.

*ONDERTEKENINGSBLAD*

*1. De minister van Infrastructuur en Waterstaat*

*Handtekening: …….. Datum: …….*

*2. De gedeputeerde van de Provincie Noord-Holland*

*Handtekening: …….. Datum: …….*

*3. De minister van Economische Zaken en Klimaat*

*Handtekening: …….. Datum: …….*

*4. De minister voor Volkshuisvesting en ruimtelijke ordening*

*Handtekening: …….. Datum: …….*

*5. De minister voor Klimaat en Energie*

*Handtekening: …….. Datum: …….*

*6. De minister voor Natuur en Stikstof*

*Handtekening: …….. Datum: …….*

*7. Bestuurlijke Regie Schiphol*

*Handtekening: …….. Datum: …….*

*BIJLAGEN*

*BIJLAGE 1 - ORGANISATIESTRUCTUUR*

Per hoofdopgave zal, voor zover niet reeds ingevuld door samenhangende programma's, een werkgroep worden ingesteld met vertegenwoordigers van alle of een deel van de ondertekenende partijen die aan de slag gaat met de concretisering van de opgave. Daar waar op de thema's al bestaande programma's lopen wordt de verbinding gelegd. Dat moet leiden tot een concrete oplossingsrichtingen waarnaar toe wordt gewerkt met een tijdsplanning en een inzicht in de samenhang met andere opgaven.

Organisatorisch hangt het gezamenlijke programmamanagement door de provincie en IenW van de NOVEX Schiphol boven de werkgroepen. Het programmamanagement heeft overzicht over alle werkgroepen en heeft vooral als taak om de voortgang te bewaken. Het programmamanagement bestaat uit twee programmamanagers, een vanuit IenW en een vanuit de provincie, en hun ondersteuning.

Boven de programmaleiding hangt het eerste besluitvormende gremium, de stuurgroep NOVEX Schiphol. Deze stuurgroep bestaat uit de directeuren van de ondertekenende partijen. Periodiek wordt de werking en de samenhang tussen de verschillende hoofdopgaven van de NOVEX Schiphol besproken in de (ambtelijke) stuurgroep.

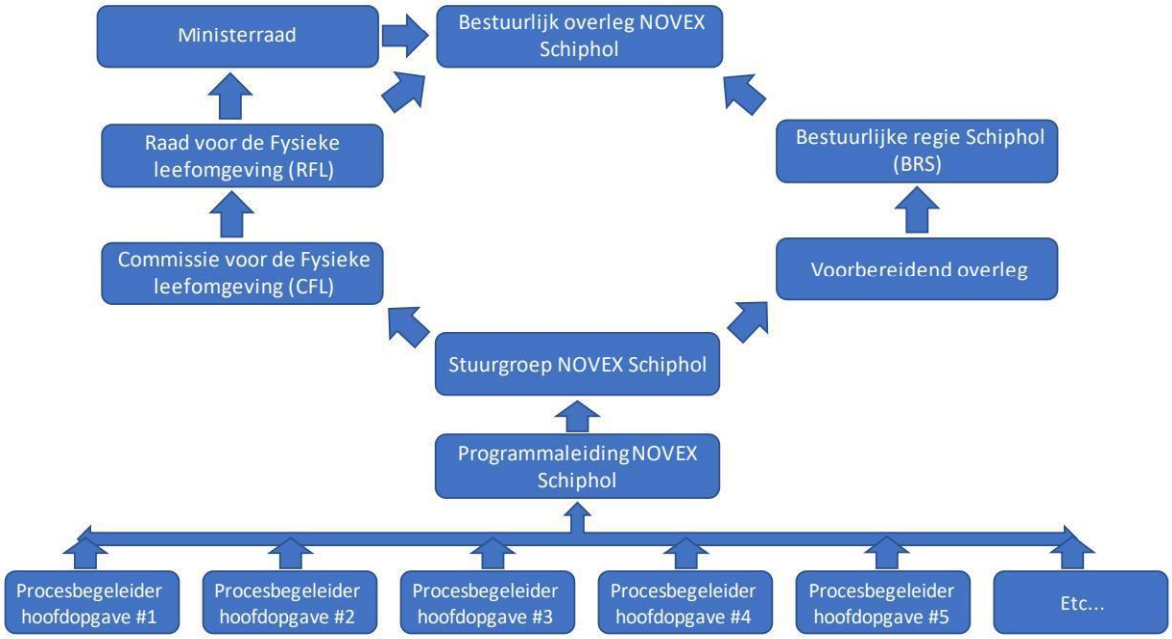
Voor verdere besluitvorming op hoger niveau worden vervolgens twee stromen onderscheiden, een stroom op Rijksniveau en een stroom op regionaal niveau. Voor de organisatiestructuur aan rijkszijde wordt gebruik gemaakt van de onderraad voor de fysieke leefomgeving (RFL) en diens ambtelijke voorportaal, de commissie voor de fysieke leefomgeving (CFL).

Aan de kant van de regio gaat de lijn langs voorbereidende overleggen en de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS).

In de CFL zijn de departementen op DG-niveau vertegenwoordigd. Dit overleg bereidt de besluiten voor de RFL voor, waar de bewindspersonen in vertegenwoordigd zijn. Afhankelijk van de scope van het besluit kan het vervolgens direct naar het bestuurlijk overleg NOVEX Schiphol, waarin rijk en regio zijn vertegenwoordig door de bestuurlijke trekkers.

Het doel van dat bestuurlijk overleg is tweeledig. In de eerste plaats dient het om richting te geven aan de gebiedsagenda door onder andere keuzes te maken over het benutten van de schaarse middelen en ruimte. In de tweede plaats dient het om de voortgang van de NOVEX Schiphol te bespreken en te bekijken waar extra inspanning nodig is.

Tot slot betreft de opgestelde governance een start-governance die bijvoorbeeld in de concretiseringsfase kan worden aangepast wanneer de situatie daarom vraagt.




Om gericht te kunnen sturen op uitvoering van de verschillende onderdelen van de BOK is voor een aantal hoofdopgaven een projectleider benoemd die in de concretiseringsfase aan de slag gaat met de uitwerking van de hoofdopgave. De taak van de projectleider is om de juiste partijen samen te brengen en te sturen op voortgang van de opgave. Omdat iedere opgave anders is, is het aan de projectleider om, in onderlinge afstemming, te bepalen hoe qua bemensing invulling wordt gegeven en of en op welke wijze de andere partijen (van de BOK) worden aangehaakt. Daarnaast dient de projectleider te zorgen voor de verbinding met de lopende programma's voor die opgave. De 'oogst' van de projectleiders wordt verzameld door de programmaleiding, die periodiek met alle projectleiders overlegt over de voortgang en samenhang. De samenwerking tussen partijen is uitdrukkelijk niet beperkt tot samenwerking binnen de verschillende opgaven.

Waar er reeds samenhangende programma's (gedeeltelijk) invulling geven aan de hoofdopgave, volstaat het om een zogenaamde "liaison" te benoemen die de verbinding legt met de al lopende programma's voor die opgave.

*BIJLAGE 2 - TE HANTEREN AANPAK EN FASERING*

De Schipholregio is aangewezen als NOVEX gebied. De noodzaak tot aanwijzing als NOVEX gebied evenals de procesdoelen sluiten aan bij deze bestuursovereenkomst en de verdere stappen. Deze bestuursovereenkomst wordt gezien als de eerste concrete stap in de NOVEX aanpak. De NOVEX aanpak is gedefinieerd door BZK

Stap 1: Bestuursovereenkomst
In de eerste stap van de aanpak markeren de partijen, middels deze bestuursovereenkomst, het startpunt van de samenwerking en leggen vast:

- betrokken overheden
- verschillende geïdentificeerde hoofdopgaven die daarmee de scope vormen van de Gebiedsagenda
- samenhang hiertussen
- startgovernance
- reikwijdte en fasering

De gebiedsagenda bestaat uit de volgende fasen. Monitoring en sturing maken hier expliciet onderdeel van uit:

Stap 2: concretiseringsfase
Concretisering van de geïdentificeerde hoofdopgaven met behulp van verschillende nog samen te stellen expertteams (werkgroepen), daar waar er nog geen samenhangende programma's voor bestaan. Dit gebeurt in een open proces met deelname van alle ondertekenende partijen (waar nodig) en geïdentificeerde stakeholders in samenspraak met de omgeving. Hoofdopgaven worden ontleed en uitvoerbare voorstellen worden opgesteld, mede op basis van de samenspraak met de omgeving. Eigen belangen van de verschillende partijen worden transparant gemaakt om zo voorbij het eigen belang te kijken. De streefdatum voor afronding van deze fase is het einde van het tweede kwartaal 2023.

Stap 3: operationaliseringsfase
Afweging en operationalisering van de gedane voorstellen. Deze worden tegen elkaar afgewogen met inachtneming van de randvoorwaarden om die voorstellen tot realisatie te brengen. Hierbij is aandacht voor de synergiekansen en brede toepassing op de Schipholregio. Dit geldt tevens voor het realiseren van de hoofdopgaven uit deze bestuursovereenkomst, dit gebeurt in beginsel binnen de bestaande budgettaire kaders.

Stap 4: uitvoeringsfase

Besluitvorming leidt tot vastlegging van uitvoerbare maatregelen inclusief invulling van de randvoorwaarden. Vervolgens start de uitvoering.

*BIJLAGE 3 - RAAKVLAKKEN MET ANDERE (GEBIEDS)INITIATIEVEN*

Zowel op opgaveniveau als op geografisch niveau lopen er al veel bestaande/geplande gebiedsgerichte programma's, uitvoeringslijnen en trajecten die als doel hebben om de leefomgeving te verbeteren.

Naast de drie hieronder genoemde NOVEX gebieden en het programma Luchtruimherziening, heeft deze bestuursovereenkomst raakvlakken met diverse landelijk samenwerkingsprogramma's die adviezen, visies en strategieën schetsen en opgaven ondersteunen, faciliteren en stimuleren met kennis en richtinggevende uitspraken. Ten slotte zijn er landelijke, bestuurlijke gremia waar deze bestuursovereenkomst besluitvorming verbinding mee zal organiseren en bij de verdere uitwerking van de governance rekening mee zal houden.

Met het besluit om Schiphol als NOVEX gebied aan te wijzen zijn ook het NZKG, de MRA, de Zuidelijke Randstad en het Groene Hart als NOVEX gebied aangewezen. De contouren van deze NOVEX gebieden grenzen aan of overlappen met de geografische afbakening van de NOVEX Schiphol.

NOVEX Amsterdam Noordzeekanaalgebied: in dit gebied is een fundamentele transitie nodig naar een circulaire en fossielvrije economie. De ruimte die daarvoor nodig is vraagt om een duidelijk ontwikkelpad van volgtijdelijke afhankelijkheden met andere maatschappelijke opgaven in en rond het NZKG zoals woningbouw, waterberging, leefbaarheid en de instandhouding van het werelderfgoed Hollandse Waterlinies. Tegelijkertijd is de transitie naar een circulaire en fossielvrije economie juist weer een kans om een bijdrage te leveren aan het benodigde natuurherstel (terugdringen stikstofuitstoot door verduurzaming). Zowel de fysieke ruimtevragende opgaven als de milieuruimte creërende opgave vormen raakvlakken met deze bestuursovereenkomst.

NOVEX Verstedelijkingsgebied Metropoolregio Amsterdam: voor deze regio geldt een forse bouwopgave. De verstedelijkingsstrategie voor dit gebied richt zich op de bouw van 175.000 woningen tot 2030, waarbij mogelijkheden worden onderzocht om dit te verhogen tot 220.000 woningen, met daarnaast ruimte voor 250.000 arbeidsplaatsen tot 2040. Deze opgave brengt veel andere opgaven met zich mee; zorg voor de bijbehorende duurzame energieopwekking, het op orde houden van de bereikbaarheid, instandhouding werelderfgoed Hollandse Waterlinies en Beemster en voldoende groen in en om het stedelijk gebied. NOVEX MRA heeft geografisch de grootste overlap met deze bestuursovereenkomst, daarnaast zijn er inhoudelijk (woningbouw, duurzame energie, natuurherstel, voldoende groen) raakvlakken.

NOVEX Het Groene Hart: de ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving van het Groene Hart staat onder druk door de verstedelijkingsbehoefte en de daar aan gekoppelde mobiliteit, de noodzaak om bodemdaling tegen te gaan, de daarbij komende noodzaak om andere manieren van landbouw te gaan bedrijven en de behoefte tot opwekken van duurzame energie. Een gebied dus met stapeling van veel en diverse opgaven die een samenhangende aanpak vereisen. Ook voor deze opgaven geldt dat er geografisch en inhoudelijk (woningbouw, duurzame energie, voldoende groen) raakvlakken zijn.

NOVEX Zuidelijke Randstad: voor deze regio is in 2019 een verstedelijkingsakkoord gesloten. Afgesproken is 70.000 woningen en ruimte voor werk (80.000 arbeidsplaatsen) te realiseren langs de 'Oude Lijn' en 100.000 woningen op goed bereikbare plekken. Hiermee wordt de agglomeratiekracht van deze regio versterkt. Recent is bestuurlijk afgesproken om tot een actualisering en verbreding van het akkoord te komen (groen, energie).

Programma Luchtruimherziening: de herziening van het luchtruim is een nationale opgave waarin ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ministerie van Defensie, Luchtverkeersleiding Nederland, Maastricht Upper Area Control Center en de Koninklijke Luchtmacht werken aan een nieuwe inrichting voor het gebruik van het Nederlandse luchtruim. De Luchtruimherziening kent een eigenstandig traject waarin provincies, gemeenten en bewoners worden betrokken in de afwegingen en besluiten.

Het verbinden van de genoemde gebiedsinitiatieven is noodzakelijk gezien de schaarste aan fysieke ruimte, milieuruimte en op het elektriciteitsnetwerk. Ook zijn prioritering, synergie en versnelling mogelijk door deze verbinding.

***Samenwerking in het gebied***

De bestuursovereenkomst is een eerste stap om de verschillende overheden in de Schipholregio met elkaar te verbinden om samen te werken aan de opgave in het gebied met als doel verbetering van de leefomgeving. In aanvulling op de al reeds genoemde samenwerkingsprogramma's wordt in de concretiseringsfase breed gekeken naar de samenhang van de verschillende programma's in het gebied.

Naast een goede bestuurlijke samenwerking spreken de partijen af dat er bij de uitwerking van de Gebiedsagenda nadrukkelijk naar wordt gestreefd om samen met inwoners, bedrijven en andere belanghebbenden in het gebied te werken aan de opgaven in het gebied. Aan de hand van de methode van Strategisch Omgevingsmanagement (SOM) wordt de samenwerking van alle stakeholders in het gebied vormgegeven. Met de SOM-aanpak wordt een organisatie en een governance gecreëerd voor de gebiedsopgave die aansluit bij de complexiteit van de opgave, recht doet aan de onderscheidenlijke verantwoordelijkheden en voldoet aan een aantal basisregels die aansluiten bij wet- en regelgeving inzake de fysieke leefomgeving en de Wet open overheid. De SOM-aanpak wordt nader uitgewerkt in de concretiseringsfase.

*BIJLAGE 4 - DEFINITIES*

a. **Schipholregio**: geografische afbakening van de Bestuurlijke Regie Schiphol bestaande uit 4 provincies en 56 gemeenten
b. **Leefomgevingskwaliteit**: zowel de ruimtelijke kwaliteit als de milieukwaliteit van de fysieke leefomgeving (o.m. gebruikswaarde, belevingswaarde, gezondheid, luchtkwaliteit, geluidhinder, bodem- en waterkwaliteit).
c. **Samenwerking**:
    a. Een proces dat leidt tot een resultaat dat door alle partijen gedragen wordt. Hierbij is onvermijdelijk dat sommige besluiten door individuele partijen als winst worden ervaren en er ook besluiten zijn waarbij dit niet het geval is.
    b. Om daartoe te komen redeneren de partijen vanuit van belangen. Standpunten zijn volgend op belangen en geen opzichzelfstaande onderwerpen.
d. **Gebiedsagenda**: het gehele traject van de genoemde hoofdopgaven die raken aan de Schipholregio en de leefomgeving in samenhang bezien, concretiseren, operationaliseren tot mogelijke keuzes en middels gedragen besluitvorming van alle partijen uit te voeren. Met de gebiedsagenda wordt invulling gegeven aan de NOVEX Schiphol.
e. **LIB:** Luchthavenindelingbesluit Schiphol, een onderliggend besluit van de Wet Luchtvaart. Hierin staan gebieden rondom Schiphol waarbinnen restricties gelden voor ruimtelijke ontwikkelingen vanwege geluidbelasting en veiligheidsrisico's door het luchtverkeer. Dit gebied is ingedeeld in zones, per zone gelden andere beperkingen.
f. **Projectleider**: de partij die gericht sturing geeft op een specifieke hoofdopgave om zo de partijen samen te brengen en te sturen op integraliteit en de voortgang van de opgave.
g. **LVB**: luchthavenverkeerbesluit Schiphol is een onderliggend besluit van de Wet luchtvaart waarin zijn vastgelegd, de normen (grenswaarden) voor de geluidbelasting, de externe veiligheid en de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken (emissies), en de regels inzake het baan- en luchtruimgebruik, de baanbeschikbaarstelling en de uitstoot van stikstofoxiden en stoffen die geurhinder veroorzaken.
h. **NOVEX**: een aanpak waarbij, als aanscherping/aanvulling van de vroegere NOVI-gebieden (Nationale Omgevingsvisie), versnelling van de uitvoering door versterking van de ruimtelijke regie van het Rijk en vernieuwing van de samenwerking met provincies en in gebieden centraal staat.

**BRS: Vragen n.a.v. de presentatie impactanalyse nachtsluiting – 16 juli 2024**

**Opzet/methodologie onderzoek:**

- **Kaders BRS (maart 2024):** Hoe zijn de door de BRS gegeven kaders beoordeeld en verwerkt in het project, inclusief het zorgpunt randen van de nacht?
- **Correlatie hinder en oplossing:** Is er een correlatie gemaakt tussen de hinder en de optimalisatie van oplossingen? Welk scenario geeft de beste uitkomsten voor hindervermindering?
- **Hinderbeleving:** Hoe is hinderbeleving meegenomen en welke zwaarte krijgen parameters als piekmomenten en rustmomenten in de uiteindelijke keuze?
- **Effect op leefbaarheid:** Waarom komt hinder, specifiek leefbaarheid, niet terug in de beantwoording van de vraagstelling, ondanks dat het als te-beantwoorden vraag werd geponeerd?
- **Kwantificering hinderbeleving:** Waarom is hinderbeleving niet gekwantificeerd, ondanks dat dit mogelijk is?
- **Geluidimpact:** De geluidimpact is conservatief berekend door de verplaatsing van de nacht naar de dag volledig mee te nemen. Hoe haalbaar is dit voor airlines en wat is het potentiële effect op de operatie?
- **Alternatieve maatregelen (PA-consultants):** Zijn de effecten van de alternatieve maatregelen van PA-consultants in gelijke detaillering doorgerekend?
- **Overzichtstabel (PA-consultants):** Hoe ziet de overzichtstabel "overall impact levels on key stakeholders" eruit wanneer de effecten van de alternatieve maatregelen worden meegenomen?
- **Alternatieve maatregelen To70:** Heeft To70 de effecten van de alternatieve maatregelen van PA-consultants in gelijke detaillering doorgerekend?
- **Per saldo-benadering (To70):** Hoeveel personen en woningen ondervinden baat bij variant 1, 2 en 3 volgens dia 17 van de To70-presentatie?

**Afweging**

- **Fair balance:** Hoe is het gevraagde (o.a. vanuit rechterlijke uitspraak) onderdeel van “fair balance” onderbouwd?
- **Impact op omgeving:** In hoeverre is de vermindering van hinder leidend geweest bij de opbouw van de scenario's versus de economische component?
- **Afweging economische effecten:** Kijkt IenW alleen naar economische effecten of ook naar reductie van geluidsbelasting en verschuiving ervan binnen de regio? Hoe worden deze afgewogen?
- **Definitieve maatregelen:** Welke parameters worden gehanteerd voor de definitieve keuze die iets oplevert voor de omgeving, ondanks nadelen voor airlines?
- **To70 presentatie (dia 3):** Waarom biedt de To70-presentatie geen zicht op de conceptbeantwoording van de vraagstelling en richt zich voornamelijk op economische effecten?
- **Plus/min tabel (To70, dia 20):** Is er een plus/min tabel voor de grondzijdige beleving van de verschillende maatregelen vervaardigd?
- **Overzichtstabel PA-consultants:** De overzichtstabel "overall impact levels on key stakeholders" mist de key stakeholder "omgeving."

- **Doelstellingen maatregelenpakket:** Voldoen de varianten aan de doelstelling van 3-5% minder ernstig gehinderden/slaapverstoring in de nacht? Zo niet, wat is aanvullend nodig?

**Verschuiving naar randen van de nacht**

- **Analyse verschuivingen:** Waarom ontbreekt een analyse waarbij geen verschuiving naar de randen van de nacht mag optreden (zoals door I&W aangegeven bij de start van het onderzoek)?

- **Grootste overlast:** Hoe wordt de overlast in de randen van de nacht (avond en ochtend) aangepakt, gezien de verschuivingen van de nacht naar de dag?
- **Impact van verschuiving:** Welke impact op de leefomgeving hebben varianten 2 en 3, die circa 7.000 nachtvluchten reduceren maar verschuiven naar de randen van de nacht, op de leefomgeving?
- **Vliegveiligheid:** Wat is de impact van toename van vliegbewegingen in de randen van de nacht op de vliegveiligheid, gezien de verhoogde vogelbewegingen?

**Baangebruik**

- **Preferent baangebruik:** Hoe beïnvloeden verschuivingen van primaire naar secundaire banen het preferent baangebruik en de hindervermindering?
- **Aalsmeerbaan en Buitenveldertbaan:** Wat betekenen de drie scenario's voor starts en landingen op de Aalsmeerbaan en Buitenveldertbaan?
- **Krimp naar 440.000:** Wat is het verschil in gebruik van de Aalsmeerbaan bij een krimp naar 440.000 gecombineerd met de nachtsluiting?
- **Effect sluiting secundaire banen:** Hoe beïnvloedt de sluiting van de secundaire banen tussen 13.00 en 15.00 uur de scenario's en uitwerking ervan?

**Gezondheidseffecten nachtsluiting**

- **Gezondheidseffecten:** Waarom worden de gezondheidseffecten van een nachtsluiting niet meegenomen in de impactanalyse, ondanks de ernstige negatieve gezondheidseffecten volgens de hoge gezondheidsraad?

**Nachtvluchten aantallen**

- **Discrepantie nachtvluchten:** Waarom is er een discrepantie tussen de berekende 33.551 nachtvluchten en de toegestane 32.000 nachtvluchten?

**Presentatie aan MRS**

- **Deel presentatie MRS:** Kan de presentatie aan de MRS met ons gedeeld worden? De focus tijdens de BRS-presentatie ligt op economische impact en niet op de positieve impact voor de leefomgeving. We missen de fair balance.

**Vergelijking nachtregime andere luchthavens**

- **Aanvullende informatie:** Bevat het rapport informatie over sluitingstijden, uitzonderingssituaties en het profiel van de desbetreffende luchthavens?
- **Stuttgart:** Waarom is Stuttgart niet meegenomen in de vergelijking, gezien de strikte restricties daar (strikte restrictie tussen 23 – 6u voor vertrek – en 23:30 – 6:00u voor landingen)?

**Contrails**

- **Klimaateffecten contrails:** Waarom worden de klimaateffecten van contrails niet meegenomen, gezien hun verschillende impact bij nacht- en dagvluchten?

**Conclusie:**

Het doel van de impactanalyse is, volgens de BRS, om de impact van de maatregelen te wegen en uiteindelijk keuzes/besluiten te maken. De impact op de belangen van de luchtvaartsector wordt goed belicht. Echter, de impact op de omgeving wordt veel minder in kaart gebracht, en beperkt zich voornamelijk tot de verlegging van contouren. De

maatregelen rondom de nacht moeten bijdragen aan de doelstelling van een 15% reductie in de nachtelijke hinder. Volgens de BRS is deze 15% slechts een tussenstap.

Voor de omgeving staat de “kwaliteit van de leefomgeving” centraal. De BRS verwacht dat de impact op de weg naar het einddoel duidelijk in beeld komt. Echter, de “kwaliteit van de leefomgeving” heeft nog geen concrete uitwerking of normering gekregen. Hierdoor is het onduidelijk waar naartoe wordt gestreefd, wat het lastig maakt om de impact van de verschillende maatregelpakketten te beoordelen.

Gezien het einddoel is er samenhang tussen de nachtsluiting en andere projecten zoals NOVEX, NRD en de stelselherziening. Op dit moment wordt de nachtsluiting geïsoleerd behandeld, zonder zichtbare samenhang met deze andere grote ontwikkelingen. De BRS zou graag de inpassing van de nachtsluiting in het grotere geheel willen zien.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
De heer R. Tieman
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

**Bestuurlijke Regie Schiphol**

**Uw contactpersoon**

5.1.2e

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e @noord-holland.nl



**Verzenddatum**

24-09-2025

**Kenmerk**

2440654/2440656

**Uw kenmerk**

-

**Betreft: Gebiedsadvies Provincie Noord Holland - Leertraject Hoger Naderen Schiphol - september 2025**

Excellentie,

Het kabinet heeft op 21 februari 2025 de Tweede Kamer geïnformeerd over het Schetsontwerp van de nieuwe luchtruimindeling en de Startnotitie voor het hoger naderen van luchthavens.
Onderdeel van de bestuurlijk afspraken tussen het programma Luchtruimherziening en de provincie is de mogelijkheid voor provincie Noord-Holland om een gebiedsadvies uit te brengen over het leertraject hoger naderen. Wij verwijzen hierbij naar de gezamenlijke afspraken over de kaders zoals vastgelegd in de *Notitie luchtruimherziening en BA,* gepubliceerd op 6 mei jongstleden.

In uw brief van 1 augustus 2025 verzoekt u om een bestuurlijk gedragen gebiedsadvies. Met deze brief geeft provincie Noord-Holland invulling aan haar gebiedsadvies. In de Annex vindt u specifieke aandachtspunten die door gemeenten binnen het proefgebied zijn ingebracht.

In verwijzing naar de kaders voor de pilot vraagt de provincie Noord-Holland bij de verdere uitwerking van het leertraject nadrukkelijk aandacht voor de volgende punten:

Zorg ervoor dat bij de leerproef rond hoger naderen optimaal gebruik wordt gemaakt van de uitgebreide internationale ervaring die hiermee al is opgedaan. In landen als het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, de Verenigde Staten en Singapore zijn procedures zoals Continuous Descent Operations (CDO), Continuous Descent Approach (CDA) en Optimised Profile Descent (OPD) al jarenlang toegepast, met zowel technische als maatschappelijke evaluaties. Uit die praktijk blijkt dat hoger en continu dalen kan leiden tot aanzienlijke geluidsreductie op grotere afstand van de luchthaven, en tot minder slaapverstoring en hinder in buitengebieden.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 5.1.2e

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Tegelijkertijd zijn ook de keerzijden bekend: de geluidwinst wordt vaak tenietgedaan wanneer vluchten sterk geconcentreerd over vaste naderingsroutes vliegen, waardoor een kleinere groep bewoners langdurig en frequent wordt belast. Daarnaast blijkt uit buitenlandse ervaringen dat de daadwerkelijke naleving van glijvluchtprofielen in de praktijk afhankelijk is van drukte, verkeersleiding en weersomstandigheden, wat onzekerheid kan opleveren voor omwonenden. Wij zien graag dat in de pilot al nagedacht wordt over aanvullende maatregelen om deze mogelijke effecten te dempen.

Tot slot zien we dat geluidreductie soms wordt aangegrepen om meer vliegbewegingen mogelijk te maken binnen bestaande normen, waardoor de leefomgeving per saldo niet verbetert. Een deel van de geboekte winst hoort ten goede te komen van de omgeving, wij vragen om dat in het stelsel te borgen.

Wij adviseren het ministerie om deze bestaande inzichten actief mee te nemen in het ontwerp en de uitvoering van de leerproef, zodat deze niet alleen technisch succesvol is, maar ook maatschappelijk effectief en geloofwaardig instrument om de doelstelling te realiseren.

Hoogachtend,

Namens alle leden van de Bestuurlijke Regie Schiphol,

Esther Rommel
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

*Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.*

**ANNEX: SPECIFIEKE AANDACHTSPUNTEN VANUIT DE GEMEENTEN**

**Gemeenten Alkmaar, Castricum, Uitgeest en Zaanstad**
**Gemeenten Alkmaar, Castricum en Uitgeest en Zaanstad omarmen de doelstelling van het door het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat**

(I&W) gepresenteerde Hoger Naderen: het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit door afname van geluidhinder.
Gehanteerde uitgangspunten en verwachtingen van I&W zijn hierbij dat de geluidsbelasting door het hoger naderen via vaste routes (zgn. naderingsbuizen) significant minder is dan voor het huidige naderen (via vectoring zonder vast daalprofiel). Ook als een deel van de vluchten niet in naderingsbuizen wordt afgehandeld. De afname is in de orde van 33% tot 38%. Daarnaast is de verwachting dat de geluidbelasting door het continu dalen (CDA) afneemt, ook onder de vaste route vanwege de hogere nadering, ondanks de concentratie van het verkeer op een vaste route. Ook zal het aantal keer dat een geluidniveau op de grond boven (bijvoorbeeld) 60 dB(A) komt naar verwachting afnemen. Daarbovenop neemt ook de grootte van het gebied waarin dat gebeurt aanzienlijk af, aangezien op dit moment boven een groot gebied gevlogen wordt vergeleken met de vaste route.

Wij vragen aandacht voor de volgende aspecten:

- Het voorafgaand aan de vaststelling van de vaste route nader onderbouwen van de te verwachten afname van de geluidbelasting onder de vaste route en op basis van welke percentages CDA-landingen dit is gebaseerd;
- Het nader onderbouwen van het aantal te verwachten vluchten dat CDA kan vliegen en/of het stellen van een minimum percentage dat CDA gevlogen moet worden. Want verminderde baancapaciteit door vaste naderingsroutes (van ca. 30 naar 22 vluchten per uur) mag geen reden zijn om niet zoveel mogelijk CDA te gaan vliegen;
- Naast potentiële geluidsreductie door hoger naderen ook aandacht voor concentratie van (meer) vluchten op de vaste route. Het aantal vliegbewegingen is namelijk ook een belangrijke hindercomponent, niet alleen de mate van geluid. Waar nodig aanvullende maatregelen treffen;
- Het overzichtelijk presenteren van de huidige en nieuwe situatie (ook de startroutes weergeven, aantallen vluchten (starts en landingen), vlieghoogten (waar vliegen vliegtuigen hoe hoog in de huidige situatie en straks);
- Eventuele effecten van de pilot op de verkeersafwikkeling op de Polderbaan. Als CDA vliegen ten koste gaat van capaciteit wordt er dan meer geland op de Polderbaan (of andere banen);
- Eventuele effecten van de pilot op startroutes (ongehinderd klimmen) en startprocedures. De pilot betreft Hoger Naderen maar neem ook mogelijkheden voor de startprocedure mee (NADP1 gunstig vlakbij luchthaven, NADP2 gunstig verder vanaf de Luchthaven). Onderzoek of er een andere/derde optie (continu doorklimmen tot kruishoogte) mogelijk is die meegenomen kan worden in de pilot maar zeker in de Luchtruimherziening;
- Het voorkomen dat stillere routes door hoger naderen gaan leiden tot meer vluchten (als door technische/ systeemontwikkelingen een hogere baancapaciteit mogelijk wordt). Meer vluchten komt dat de leefbaarheid niet ten goede;
- Goed monitoren, waarbij ook aandacht is voor cumulatie van Zwanenburgbaan en Polderbaan;
- Het plaatsen van meetpunten en betrekken van meetresultaten bij de beoordeling van effecten van de pilot;
- Het eerder betrekken van inwoners onder de vaste route bij het communicatietraject. Zij worden geconfronteerd met een

**concentratie van het aantal vliegtuigbewegingen (ook een belangrijk hinderaspect). Nu is aangegeven dat zij geïnformeerd worden na besluitvorming over de vaste route.**

Gemeente **Purmerend**

**Aandachtspunten gebiedsadvies Hoger Naderen Schiphol (Zwanenburglaan) – gemeente Purmerend**

Onze gemeentelijke aandachtspunten, zoals ook ingebracht in het gebiedsadvies over de luchtruimherziening, gelden ook voor het Hoger Naderen Schiphol (voor de Zwanenburglaan). Voor de inhoud hiervan verwijzen wij naar de annex van voornoemd gebiedsadvies. In aanvulling hierop hebben wij voor het Hoger Naderen Schiphol de volgende specifieke aandachtspunten:

- Draag in samenwerking met de provincie en gemeenten zorg voor een uitstekende informatievoorziening over het Hoger Naderen Schiphol naar de inwoners van de betreffende gemeenten.
- Maak inzichtelijk wat de concrete gevolgen zijn voor mens en natuur. Met name als vliegtuigen door het hoger naderen meer geconcentreerd over een specifieke route vliegen. In dit kader pleiten wij, net zoals wij naar voren hebben gebracht in het gebiedsadvies over de luchtruimherziening, voor een structurele monitorings- en evaluatieverplichting. Breng daarbij ook over een langere periode in beeld in hoeveel gevallen wel en niet gebruik is gemaakt van het continu dalen en in welke gevallen dit niet mogelijk is gebleken en wat de redenen hiervan zijn.
- Ten aanzien van de (ontwerp) volgorde om naderend vliegverkeer af te wikkelen ontbreekt een categorie, namelijk gebieden met een bijzondere status. In ons geval is dat het Werelderfgoed Droogmakerij de Beemster. Dit unieke cultuurlandschap is niet vergelijkbaar met wat onder nummer 3 genoemd is namelijk een relatief dunbevolkt, ruraal gebied (agrarisch). Wij pleiten er daarom voor om (agrarisch) gebied met een bijzondere status (zoals een Werelderfgoed) toe te voegen aan de volgorde en op gelijke voet te plaatsen met stedelijke gebieden (woonkernen). Dergelijke unieke cultuurlandschappen verdienen bescherming tegen verstorende invloeden van bovenaf, zodat de historische en landschappelijke waarde behouden blijft.

**Feedback** 5.1.2e 5.1.2e **(PNH)**

1.3 gebiedsagenda vervangen door ontwikkelperspectief en uitvoeringsprogramma Novex Schipholregio.
Zie ook de gezamenlijke uitgangspunten die we daarin met elkaar hebben geformuleerd over werken langs 2 assen beschermen & bevorderen en bron & ontvanger.

1.4 ik mis een link naar de WHO adviezen en de EU richtlijn geluid. Ook bij de EU zijn er nieuwe inzichten over geluid en gezondheid waar we wat mee moeten (ook relevant voor discussie over BA).

1.5
1e punt, is bij de trein toch ook zo?
4e punt, geluidadaptief bouwen, inrichting van de openbare ruimte (materiaalgebruik) bieden wel degelijk mogelijkheden. Verschil tussen reductie geluidbelasting en hinderbeleving. Hinderbeleving is subjectief kijk daar dus mee uit als sturingsinstrument. Wel voor aanvullende maatregelen.
5e punt, slotverordening laat nu ook ruimte voor eigen nationaal beleid/regels maar dan moet je die wel opstellen en vastleggen als bevoegd gezag (niet door slotcoördinator).

Klopt, dat staat er ook
5.1.2e 5.1.2e
01/17/2024 11:25

1.6
Baangebruik > maar het moet altijd binnen de contour blijven.
BBR > zijn nu totaal niet actueel moeten dus worden aangepast op basis van de huidige en de toekomstige operatie. Zie discussie over verzwaring cumulatieformule, verzwaring is een noodverband omdat de dosis-effect-relaties niet actueel zijn. Ook dit moet periodiek geactualiseerd worden en meelopen met discussie over GPP.
Luchtverkeergeluid > wordt er wel gecumuleerd met het grondgebonden geluid en andere geluidbronnen? Ook jullie moeten de regels toepassen en naar de totale geluidsituatie op een locatie kijken. Zie ook commissie MER over ontwerp LVB.
Vliegpadspreiding > ja maar binnen bandbreedtes. Vraag: wordt er binnen het nieuwe stelsel ook nog vastgehouden aan preferentieel vliegen of wordt dat losgelaten?

Hst 2
Hinder is subjectief stuur op belasting en neem aanvullend hinderbeperkende maatregelen.

Pijler 1:
Check (ook binnen BRS) wanneer er een BA doorlopen moet worden.
Volgens mij mag je aanvullende nationale eisen stellen vanuit gezondheid. Sturen op gezondheidseffecten van geluid en emissie van luchtvaart op basis van advieswaarden WHO en EU zelf.
Je stelt als bevoegd gezag dan een geluids- en emissiedoel, het is aan de sector om dat in te vullen met maatregelen. O.b.v. BBT (schoonste vliegtuigen zouden we daar echt wel reële normen op kunnen plakken) doen we bij industrie ook.
Ik vraag me af of je een MER-beoordeling nodig hebt bij een krimpende contour.

Pijler 2:
Zelfmonitoring door de luchthaven met alleen controle achteraf door ILT lijkt me niet echt geruststellend voor de omgeving. Daar is te veel wantrouwen. Dat moet echt met tussentijdse toetsing en waar nodig bijsturing tijdens het jaar, dat doen we bij regionale luchthavens ook. We willen overschrijding voorkomen niet bestraffen, daar heeft de omgeving niets aan.

Ik kan niet zeggen hoe dat bij Schiphol zit, m bij RTHA gebeurt dit al jaren zo. Op papier misschien niet, maar in de praktijk wel degel
5.1.2e 5.1.2e
01/17/2024 11:30

Verbeterpunten op p. 14

Sturing op hinder > de ervaring leert dat hinderbeperkende maatregelen vaak resulteren in een verschuiving van hinder daar willen we van af. Vooraf heldere criteria opstellen waarop je hierbij wilt sturen.
Basis is sturen op dalende geluidbelasting, hinderreductie is additioneel.

Hst 3
Hoe weeg je de effecten van cumulatie van grondgeluid en luchtvaartgeluid af? En van de andere bronnen in de omgeving? Het gaat om de totale geluidbelasting op een locatie, hier rond de luchthaven. Je kunt pas concluderen dat je het acceptabel vindt als je dat in beeld hebt gebracht. Check advies cie MER op ontwerp LVB die was volgens mij helder dat ook een LVB aan de Ow moet worden getoetst.

p.17 flexibiliteit bij GPP-besluit, je legt nu de max contour vast. Die mag dus niet meer groter worden anders is het toch geen maximale contour. Daarna mag je alleen nog maar krimpen.
2e punt, verhoging van het plafond is dus een no go. Daarmee haal je het fundament onder dit nieuwe stelsel vandaan. De toezegging was sturen op krimpende milieucontouren. Dan kunnen die dus niet ineens groter worden. Groei kan dus alleen nadat er geluidreductie is gerealiseerd. Dat was ook de toezegging van de laatste 2 ministers over dit nieuwe stelsel.

3e punt is geen argument > bij actualisatie altijd binnen max contour.

vraag was volgens mij ook of bij gerealiseerd geluidsreductie - of hoe deze gewonnen ruim benut moet worden (ten voordeel van omge of operatie-capaciteit?)

Zie ook: 3.10.7 vrijgevallen ruimte moet eers de gezondheid gaan, de normen zitten nog la niet op de advieswaarden van WHO en EU. F daarna ruimte voor luchtvaar en/of RO.

5.1.2e | 1.2e
01/17/2024 15:05

p.18
handhaving > tussentijds actief sturen in plaats van achteraf dan kun je niets meer doen. Zie ook 3e punt actie bij dreigende overschrijdingen.

Tijdelijk niet naleven van de geldende GPP's is alleen acceptabel bij acute noodgevallen. Baanonderhoud hoe groot ook is in te plannen. Ook geluidsruimte voor experimenten hoort gewoon binnen de bestaande GPP te vallen, het gaat immers om maatregelen die hinder moeten reduceren.

P. 22
Bij bepaling grenswaarde in relatie tot bestaande bebouwing > ook nieuwe sanerings- + isolatieronde

Er zijn wel degelijk maatregelen mogelijk: geluidadaptief bouwen, inrichting openbare ruimte, isolatie, ...

p.23 toepassing cumulatie. Geldt ook voor jullie, zeker met die verzwaarde formule.

Vraag aan 5.1.2e en 5.1.2e
Opties onder paragraaf 3.8.1 en 3.8.2, hebben wij als BRS een voorkeur of vraagt dat nog interne afstemming?
Zijn er nog andere opties denkbaar?

3.9.2 bijzondere situaties
Kan alleen om onvoorziene calamiteiten zijn de rest is planbaar
Dat vraagt dat Schiphol zijn baanonderhoudstrategie aanpast maar het kan prima. Het kan echt efficiënter: kijk naar periode in het jaar, in de nacht werken, sneller werken. Op Schiphol heb je de luxe om bij baanonderhoud een andere baan te gebruiken. Maar wat nou als je die luxe niet hebt, dan heb je een hele andere onderhoudsstrategie. Kijk dus naar andere grote internationale luchthavens.

3.9.3 onacceptabel > je moet altijd binnen de contour blijven

3.10.7 vrijgevallen ruimte moet eerst aan de gezondheid gaan, de normen zitten nog lang niet op de advieswaarden van WHO en EU. Pas daarna ruimte voor luchtvaar en/of RO.

4.1.3 er zijn wel modellen waarin de gebouwde omgeving is opgenomen. Doen we bij andere bronnen toch ook? Zie ook zwitsers geluidmodel (duur maar daar zit het wel degelijk in). Zie ook geluidadaptief bouwen en soundscaping. Dat laat juist zien wat de gebouwde omgeving kan doen. In dat zwitserse model is dat heel mooi in beeld gebracht. Kijk maar in het archief van PAMV.

5.1.2
Alleen handhaving achteraf is niet voldoende. Tijdens het jaar monitoren en bijsturen waar nodig. Bijvoorbeeld via kwartaalrapportages zodat je kan bijsturen per vliegseizoen.
Omgeving heeft niets aan bestuurlijke boetes. Ik vraag me dan ook af of je dat als instrument moet toevoegen.

5.2.1 definitie van "aantal ernstig gehinderden". Onder het NHHS gebruiken we daar een gekke formule voor, dit is het moment om die los te laten en een uitlegbare definitie voor dit begrip op te nemen.

Provincie Noord-Holland

Tel: 5.1.2e /06- 5.1.2e
Email: 5.1.2e @noord-holland.nl
Bereikbaar van maandag t/m donderdag. Woensdagmiddag en vrijdag ben ik vrij.

Secretariaat PNH: 5.1.2e @noord-holland.nl
Secretariaat BRS: BRS@noord-holland.nl
Website: PNH Luchtvaart / BRS
Postadres: Postbus 3007, 2001 DA Haarlem, t.a.v. Directie beleid / Sector ruimtelijke ontwikkeling / Team luchtvaart

Provincie
Noord-Holland

**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**
Zijne Excellentie de heer B. Matlener
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

**Betreft:** Internetconsultatie inzake 'Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2025'

**Excellentie,**

Wij hebben kennisgenomen van het verzoek van de Royal Schiphol Group en het concept van de door u vast te stellen "Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2025." Deze regeling betreft zowel groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan als regulier onderhoud aan de overige banen.

Eerdere participatieprocedures voor vergelijkbare regelingen waren voor uw ministerie aanleiding om met de aanvrager en andere betrokken partijen in gesprek te gaan. Dit met als doel het onderhoud minder belastend te maken voor de omgeving. De meest betrokken partijen lijken bereid tot samenwerking, en wij zijn ervan overtuigd dat verdere verbeteringen mogelijk zijn door constructief overleg.

## Weerbarstige praktijk

De eerste effecten van deze gesprekken zijn merkbaar in de bijlagen bij de voorgestelde regeling. Wij waarderen de verbeterde aandacht voor uitleg en communicatie. Toch blijft er veel bij het oude in de praktische uitvoering voor 2025:

- **Late indiening:** De aanvraag is opnieuw op het laatste moment ingediend, terwijl de onderdelen vermoedelijk al zijn aanbesteed. Hierdoor is participatie ineffectief, omdat er geen ruimte is om de opzet van het plan aan te passen.
- **Ongelukkige planning:** Het groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan is opnieuw gepland in de zomerperiode (mei-september), met aanvullende werkzaamheden tot medio november. Hoewel dit duidelijk is gecommuniceerd, leidt dit ertoe dat slechts van half november tot half maart standaard baangebruik mogelijk is. Het structurele gebruik van afwijkingsbevoegdheden ondermijnt de rechtszekerheid.
- **Vermenging van onderhoudstypen:** Normaal en groot onderhoud worden samengevoegd in één plan. Dit is juridisch problematisch, omdat artikel 8.23 Wet luchtvaart uitsluitend bevoegdheden verleent voor groot onderhoud.

## Ventielwerking

In de RBV-zaak oordeelde de rechtbank dat economische belangen in balans moeten worden gebracht met andere belangen. Bij de voorgestelde regeling ontbreekt deze balans. Zoals eerder gemeld, fungeert de omgeving als ventiel voor een overbelast systeem. Een grotere inspanning van de aanvrager is nodig om de werkzaamheden binnen bestaande kaders uit te voeren. Wij herhalen ons verzoek om een grondige evaluatie van het proces en de gemaakte keuzes.

## Kansen voor verbetering

Wij stellen de volgende acties voor:

1. **Vroegtijdige participatie:** Start het participatietraject tijdig, zodat het onderhoudsplan nog kan worden aangepast. Cyclische werkzaamheden zijn lang van tevoren bekend en kunnen eerder worden geprocedeerd.
2. **Betere integratie in capaciteitsdeclaraties:** Stem onderhoudswerkzaamheden beter af op de jaarlijkse capaciteitsdeclaraties, zodat slotuitgiftes geen belemmering vormen.
3. **Internationale benchmarking:** Vergelijkbare hubs, zoals Dubai en Brussel, voeren soortgelijk onderhoud in aanzienlijk kortere tijd uit. Wij raden aan een bureau in te schakelen, bij voorkeur een internationaal bureau dat ervaring heeft met dergelijke projecten, om een benchmarkstudie uit te voeren.
4. **Standaardisatie afwijkende preferentieregels:** Breid het NNHS-stelsel uit met een algemene regeling voor afwijkende preferentieregels tijdens onderhoud. Dit voorkomt jaarlijkse procedures onder artikel 8.23.
5. **Vastleggen van routes:** Doorloop eenmalig het 5.11-proces voor het vastleggen van tijdelijke routes, zodat effecten op de omgeving worden geminimaliseerd.
6. **Herbestemming Oostbaan:** Overweeg het afstoten van de Oostbaan voor handelsverkeer en benut de ruimte voor kwaliteitsverbeteringen van het luchthavencomplex.
7. **Mitigerende maatregelen:** Onderzoek of voorgestelde maatregelen blijvend kunnen worden ingevoerd om hinder te verminderen en GA-verkeer te faciliteren met Continuous Descent Operations (CDO).

## Regeling: Artikelsgewijze opmerkingen

### Artikel 2: Vervangende grenswaarden geluidbelasting

- Het is onduidelijk of de grenswaarden uitsluitend betrekking hebben op groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan of ook op ander onderhoud. Indien het laatste, achten wij dit strijdig met artikel 8.23 Wet luchtvaart.
- Wij adviseren het begrip "Maximum grenswaarde in geval van buitengewone weeromstandigheden" nader te definiëren voor meer transparantie.

### Artikel 3: Vrijstellingen

- De juridische grondslag ontbreekt voor vrijstellingen in lid 1, 4, 5 en 6, omdat deze zien op normaal onderhoud. Het aanduiden van deze werkzaamheden als "groot onderhoud" is misleidend.
- Lid 3 mist een duidelijke verwijzing naar de Buitenveldertbaan, waarop deze bepaling naar wij aannemen van toepassing is.

Wij verzoeken u bovenstaande suggesties te betrekken bij de beoordeling en uitwerking van de tijdelijke regeling.

**Hoogachtend,**
[Uw Naam]

**BRS: Feedback PvA Monitoring BA Maatregelenpakket (30-7-2025)**

**1. Leesbaarheid en zelfstandigheid van het document**
Het Plan van Aanpak (PvA) moet een op zichzelf leesbaar document zijn, met voldoende toelichting bij nieuwe elementen zoals de beslisbomen. Vooral de uitleg over hoe de referentiesituatie is bepaald ontbreekt en dient expliciet te worden opgenomen om de rest van het document begrijpelijk te maken.

**2. Doel en positionering van het PvA**
De doelstelling van het document moet concreet worden benoemd. Maak duidelijk dat het gaat om monitoring van de BA-maatregelen en niet per se om een beschrijving van de huidige praktijksituatie. Licht toe dat de kern van dit document het vergelijken van modeluitkomsten betreft, en geef aan hoe dit zich verhoudt tot de geluidsdoelstellingen zoals geformuleerd in het actieplan omgevingslawaai Schiphol.

**3. Koppeling met beleidsdoelen en bredere context**
Leg helder uit hoe dit document aansluit bij de bredere doelstellingen, zoals het beperken van blootstelling aan vliegtuiggeluid en het verminderen van slaapverstoring, mede in het kader van het publieke belang van een gezonde leefomgeving (Luchtvaartnota) en de verkeersfunctie van Schiphol. Geef richting aan de duiding: waarom doen we dit, hoe draagt dit bij aan het realiseren van beleidsdoelen?

**4. Maak effecten concreter en inzichtelijker**
Maak de gepresenteerde effecten concreter: toon naast percentages ook absolute aantallen gehinderden of woningen (bijvoorbeeld: –20.150 personen of –1.250 woningen), inclusief hun geografische ligging. Dit vergroot de begrijpelijkheid en beleidsrelevantie.

**5. Onderbouwing van aannames en keuzes**
De onderbouwing van gemaakte keuzes moet explicieter worden. Dit geldt onder meer voor het gebruik van het woningbouwbestand uit 2021 en de gekozen dosis-responsrelaties.

**6. Uitwerking van rekenmethodiek in hoofdtekst**
Paragraaf 2.5 (indicatoren) verwijst nu slechts kort naar bijlage A voor de rekenmethode van geluidbelasting. Het verdient aanbeveling om in de hoofdtekst al meer context te geven over de gekozen modelaanpak en de onderliggende aannames en keuzes.

**7. Specifieke correcties en aandachtspunten**

- In de beslisboom voor de KLM-groep wordt ten onrechte vlootvernieuwing vanaf 1 november 2023 meegeteld; dit moet 1 november 2024 zijn.
- De wijze waarop het effect van capaciteitsreductie is bepaald is nu onduidelijk.
- Er worden verschillende definities van de nachtperiode gebruikt; dit kan tot verwarring leiden en moet worden geharmoniseerd of toegelicht.
- Vermeld de onzekerheidsmarges bij modeluitkomsten om transparantie en inzicht in de betrouwbaarheid te vergroten.

Provincie Noord-Holland

# Connectiviteit Schiphol

Schiphol is een essentieel onderdeel van de Noord-Hollandse economie en speelt een belangrijke rol in de internationale bereikbaarheid van Nederland. Een goede connectiviteit door de lucht, met een wereldwijd netwerk van veel internationale bestemmingen die frequent aangedaan kunnen worden, is een belangrijke economische concurrentiefactor. Schiphol biedt een kwalitatief hoogwaardig luchtvaartnetwerk. Hiervan profiteren passagiers, toeristen en bedrijven. Bovendien draagt Schiphol hiermee bij aan een gunstig vestigingsklimaat en wordt economische ontwikkeling gestimuleerd.

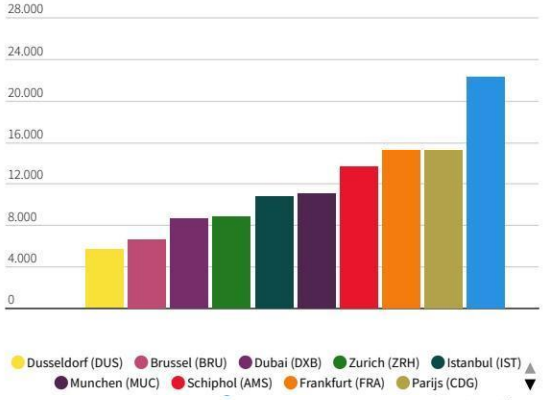
Het Rijk is verantwoordelijk voor de luchthaven. De provincie speelt een actieve, ontwikkelende en regisserende rol in de omgeving van Schiphol. Hierbij stuurt zij op een balans tussen duurzame connectiviteit en een gezonde leefomgeving. Daarbij weegt de provincie de verschillende, soms tegenstrijdige, belangen in het gebied tegen elkaar af om de kwaliteit van de regio te behouden en versterken.

## Connectiviteit

Voor de indicator 'Connectiviteit Schiphol' binnen het thema Bereikbaarheid wordt genormeerd op de rol van de luchthaven met betrekking tot connectiviteit. Dit is een maatstaf voor verbondenheid, waarbij gekeken wordt naar het totaal aantal directe en indirecte vluchten vanaf een luchthaven. Connectiviteit wordt uitgedrukt in connectiviteitseenheden (CNU). De score van Schiphol wordt hierbij vergeleken met een set van negen belangrijke concurrerende luchthavens, de benchmarkluchthavens. Deze methodiek en benchmarkluchthavens selectie is ontwikkeld voor de Monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties van SEO Economisch Onderzoek, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

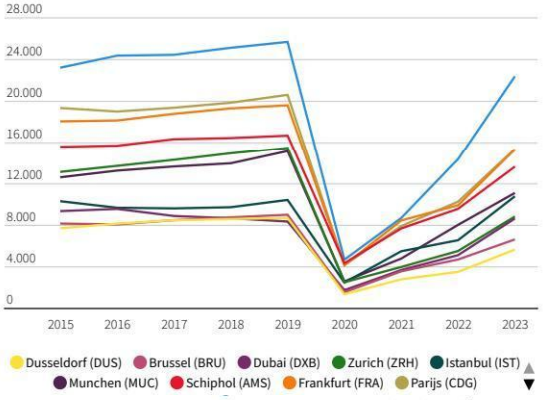
Vergeleken met de benchmarkluchthavens is Schiphol in 2023 na Londen Heathrow, Parijs Charles de Gaulle en Frankfurt de luchthaven met de vierde hoogste connectiviteit. Deze positie bekleedde Schiphol ook in de jaren voor de coronacrisis. Hoewel de connectiviteit van Schiphol in 2023 met 43 procent steeg ten opzichte van het jaar ervoor ligt deze nog onder het niveau van de jaren 2015-2019. Deze trend geldt ook voor de andere benchmarkluchthavens met uitzondering van Istanbul, waar de connectiviteit inmiddels iets boven het niveau van de jaren voor de coronacrisis ligt.

**Connectiviteit**
Schiphol, CNU




SEO Economisch Onderzoek | **2023**

**Connectiviteit**
Schiphol, CNU



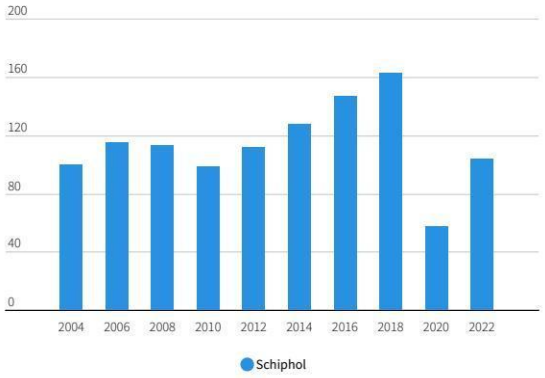

SEO Economisch Onderzoek | **2015 - 2023**

## Hinder & Geluidsbelasting

Een verbeterde connectiviteit is positief voor de multimodale en internationale bereikbaarheid van Noord-Holland en Nederland. Hierbij is het belangrijk om rekening te houden met de mogelijke weerslag van toenemende connectiviteit op de gezonde leefomgeving. Het is ingewikkeld om deze impact in te schatten. Een gedeeltelijk aspect van het effect op de Schipholregio wordt gemeten met behulp van de ervaren geluidshinder en slaapverstoring. Deze waren tussen 2018 en 2020 sterk afgenomen. Dit kon grotendeels verklaard worden door de coronacrisis, met verminderd vliegverkeer en reisbeperkingen als gevolg. De geluidshinder en slaapverstoring zijn in 2022 weer gestegen maar liggen nog wel onder het niveau van voor de coronajaren.

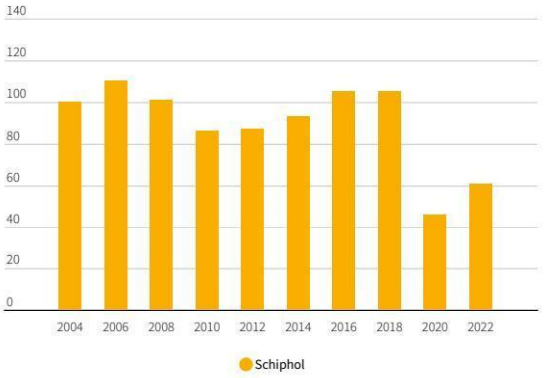
Een andere manier om de impact van Schiphol op de kwaliteit van de leefomgeving te meten is door te kijken naar de geluidsbelasting. Lees meer over dit onderwerp op de indicatorpagina Geluidsbelasting.

**Ernstige geluidshinder**
indexscore (2004=100)




NLR, CBS, RIVM | **2004 - 2022**

**Ernstige slaapverstoring**
indexscore (2004=100)




NLR, CBS, RIVM | **2004 - 2022**

## Aantal passagiers

Het totaal aantal passagiers op Schiphol is voor het vierde jaar op rij gestegen tot 66,8 miljoen in 2024. Dit ligt nog wel onder de 71,7 miljoen passagiers in 2019, het laatste reguliere jaar voor de coronacrisis. Het aantal passagiers op Europese vluchten nam in 2024 toe tot 47,6 miljoen, een stijging van 10 procent op jaarbasis. Schiphol ontving in 2024 19,2 miljoen passagiers op intercontinentale vluchten, 4 procent meer dan in het voorgaande jaar.

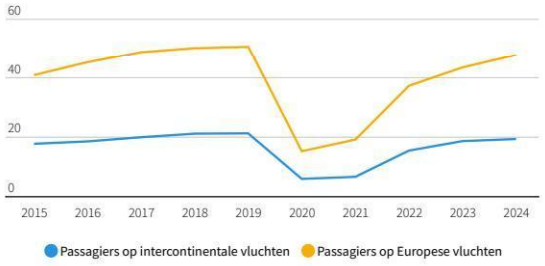
## Passagierstype

In 2024 waren circa 24,3 miljoen reizigers op Schiphol transferpassagier. Dat is 36 procent van het totaal aantal passagiers op de luchthaven, een even groot aandeel als het jaar ervoor. De overige 64 procent van de reizigers waren O&D-passagiers. Deze groep van 42,6 miljoen reizigers gebruikte Schiphol als aankomst- of vertreklocatie.

## Luchtvracht

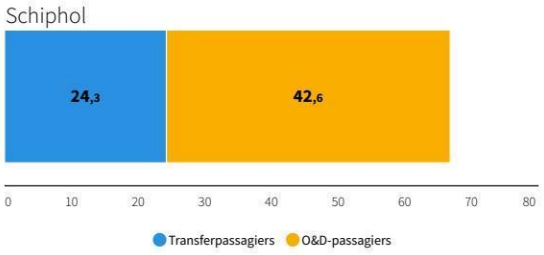
Er werden in 2024 1,49 miljoen ton goederen van en naar Schiphol vervoerd. Hiermee steeg de hoeveelheid luchtvracht met 8 procent ten opzichte van het jaar ervoor.  De lange termijn trend voor het vrachtvervoer via Schiphol is sinds 2005 gemiddeld genomen stabiel.

**Passagiers naar bestemming**
Schiphol, aantal (x miljoen)




Royal Schiphol Group | **2015 - 2024**

**Passagiers naar type**
aantal (x miljoen)




Royal Schiphol Group | **2024**

### Connectiviteit: definitie

De mate van verbondenheid, gemeten als de optelsom van het aantal directe- en indirecte vluchten vanaf een luchthaven, uitgedrukt in connectiviteitseenheden (CNU). Connectiviteit is van belang voor de herkomstpassagier die de betreffende reis op bijvoorbeeld Schiphol begint.

### Connectiviteitseenheden (CNU): definitie

Het aantal wekelijkse verbindingen gewogen voor de kwaliteit van de verbinding. Lees meer over de exacte berekening van de connectiviteitseenheden in de Monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties 2023.

### Hinder: definities

Ernstige geluidshinder: geluidshinder voor omwonenden van Schiphol die zijn blootgesteld aan een geluidsbelasting van 48 dB(A) Lden (decibel - jaargemiddelde geluidsniveau day/evening/night).

Ernstige slaapverstoring: slaapverstoring voor omwonenden van Schiphol afgemeten binnen de 40 dB(A) Lnight-contour (decibel - jaargemiddelde in de nachtperiode).

### Passagiers: definities

Passagiers: alle passagiers op lijndienst- en niet-lijndienst vluchten inclusief niet-betalende passagiers, bemanning en baby's.

Transferpassagiers: passagiers die landen op Schiphol en direct overstappen op een vertrekkende vlucht, met verschillende vliegtuigen en vluchtnummers.

O&D-passagiers: *Origin and Destination* passagiers, reizigers wiens vlucht start of eindigt op Schiphol.

### Luchtvracht: definitie

Het totaal vervoerde gewicht aan goederen op alle verkeersvluchten van luchtvaartmaatschappijen in het handelsverkeer, exclusief post en passagiers-bagage.

### Actualiteit

De meest recente data voor de indicator 'Connectiviteit' tot en met 2024 is gepubliceerd door SEO Economisch Onderzoek, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, in het tweede kwartaal van 2024.

De meest recente data voor de indicatoren 'Ernstige geluidshinder' en 'Ernstige slaapverstoring' tot en met 2022 is gepubliceerd door het CLO in juli 2024.

De meest recente data voor de indicatoren 'Passagiers naar bestemming', 'Passagiers naar type' en 'Luchtvracht' is gepubliceerd door de Royal Schiphol Group in februari 2025.

### Normering

De normering om de indicator connectiviteit Schiphol te bepalen is gebaseerd op het uitgangspunt dat een hoge klassering ten opzichte van de benchmarkluchthavens samengaat met een relatief hoge mate van verbondenheid van een luchthaven.

Bij een connectiviteit klassering op plek 1 en 2 kleurt de indicator in de Huidige situatie van Noord-Holland donkergroen (positief). Een connectiviteit klassering tussen de 3 en 5 geeft een licht positieve (lichtgroene) kleur.

Bekijk onderdeel begroting

Lees meer over Luchtvaart

# Agenda: BRS-B – donderdag 8 mei 2025 (10:00 – 11:30) – Geannoteerd

## A. 10:00-10:15 - Reguliere BRS agenda

**1. Opening**

**2. Mededelingen**

- **Monitor uitvoeringsagenda NOVEX Schiphol.**

Zoals jullie in de agenda hebben kunnen lezen, wordt momenteel gewerkt aan een grote update van de monitor Uitvoeringsagenda NOVEX Schiphol. Deze update wordt gepresenteerd tijdens de volgende BRS-B op 9 juli.

- **Bezoek Minister Madlener aan BRS op donderdag 22 mei 2025**

Ter herinnering: Minister Madlener komt op donderdag 22 mei langs om de BRS bij te praten over de Balanced Approach-procedure, specifiek het advies van de Europese Commissie op de BA. We kunnen vragen stellen, ook over andere dossiers, dus kom vooral als het lukt.

- **Terugkoppeling telefoongesprek voorzitter BRS met minister IenW n.a.v. zorgen besluitvorming LVB**

N.a.v. verschillende moties en de brief van Zuid-Holland over de zorgen of het LVB in lijn zal zijn met de RBV-uitspraak heb ik de Minister gebeld. Dan korte terugkoppeling van dat gesprek.

Zijn er nog andere mededelingen? Beurt aan Ferry, die een mededeling wil doen over een initiatiefvoorstel van de raad van Uithoorn.

**3. Procesvoorstel voor opstellen zienswijzen** (bijlage 1)

Naar aanleiding van de ervaringen met het opstellen van de zienswijze op het mini-LVB in maart jl. hebben we het draaiboek voor het opstellen van zienswijzen aangescherpt. Deze is bijgevoegd als bijlage 1. Zijn hier nog vragen of opmerkingen over? Eventueel verwijzen naar [redacted] als iemand nog specifieke vragen heeft.

**4. Vaststellen verslag 13 februari 2025** (bijlage 2)

Dan gaan we het verslag van 13 februari goedkeuren. Er stonden nog twee actiepunten open:

1) IenW zou nog terugkomen op de brieven die vanuit de BRS zijn verzonden (over handhandhavingspunten). Daar komen Heleen en Kenneth straks op terug.

2) We zouden bij het RIVM laten navragen of er technisch onderscheid gemaakt kan worden tussen dag- en nachtmetingen en daarover terugkoppelen. Dit is daarop het korte antwoord (kan [redacted] eventueel voorlezen):

*Er is geen verschil tussen metingen overdag en 's nachts, omdat een geluidmeter altijd objectief werkt op basis van luchtdrukveranderingen, ongeacht het tijdstip. De beleving van geluid kan bij mensen verschillen doordat hersenen vermoeid raken, maar dat heeft geen invloed op de meting zelf. Geluidmetingen worden volgens internationale normen uitgevoerd, waarbij achtergrondgeluid en stoorgeluid worden meegenomen. Omdat stoorgeluid zowel overdag als 's nachts kan optreden en bepalend is voor de meetbetrouwbaarheid, heeft het geen zin om onderscheid te maken naar tijdstip van meten. De jaargemiddelde geluidbelasting (Lden of Lnight) wordt berekend op basis van vliegtuigpassages in het betreffende tijdsvak.*

Dan gaan we verder met de goedkeuring van het verslag.

We nemen nu even een korte pauze zodat onze gasten zich kunnen installeren.

## B. 10:15-11:30 – Gasten

**5. Bezoek I&W: Algemene update** (bijlagen 3, 4 en 5)

- **Heleen Groot en Kenneth Triest verzorgen een brede update over de stand van zaken**

Welkom aan Heleen en Kenneth en uitnodiging om ons een brede update te geven op waar IenW staat met de verschillende dossiers.

**6. Rondvraag en afsluiting**

Zijn er nog vragen of opmerkingen?

Buiten worden er broodjes en sapjes gereserveerd.

## ANNEX: Aanwezigen BRS-Bestuurlijk
## Datum vergadering: 8 mei 2025

| Organisatie | Naam |
|---|---|
| Amstelveen | Adam Elzakalai |
| Beverwijk | Suzanne Klaassen |
| Bodegraven-Reeuwijk | Jan Leendert van den Heuvel |
| Castricum | Paul Slettenhaar |
| Haarlemmermeer | Marja Ruigrok |
| Heemskerk | Ani Zalinyan |
| Kaag en Braassem | Astrid Heijstee-Bolt |
| Leiderdorp | Herman Romeijn |
| Lelystad | Dennis Grimbergen |
| Lisse | Kees van der Zwet |
| Nieuwkoop | Robbert Jan van Duijn |
| Oegstgeest | Elfred Bus |
| Provincie Flevoland | Jan Klopman |
| Provincie Noord Holland | Esther Rommel |
| Provincie Utrecht | Huib van Essen |
| Teylingen | Elsbeth Koek |
| Uitgeest | René Oud |
| Uithoorn | Ferry Hoekstra |
| Wormerland | Rolf van Wanrooij |
| | |
| Ministerie IenW | Heleen Groot |
| Ministerie IenW | Kenneth Triest |

# Citizen science project Schiphol

*Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) wil invulling geven aan de toezegging aan de Tweede Kamer om de geluidsmeting bij Schiphol verder te professionaliseren en te verbeteren.*

**Inleiding**

Op dit moment worden de discussies tussen overheden en bewoners onder de aanvliegroutes van Schiphol gekenschetst door:

1. Twijfel over de cijfers
2. Twijfel over de verhouding berekening – ervaren geluidhinder
3. Wantrouwen in handelen van bedrijfsleven
4. Wantrouwen in maatschappelijke afweging door de overheid.

Het gesprek gaat over aan de ene kant cijfers vanuit de overheid en aan de andere kant hindergevoelens vanuit bewoners: twee tamelijk onvergelijkbare grootheden die voorkomen dat er een aan alle kanten gedragen oplossing uit komt. Daarnaast is de rechtszaak van maart 2024 - waarin de Staat onrechtmatig handelt en belangen van bewoners stelselmatig ondergeschikt maakt - een katalysator voor deze wensen voor meetnetten. Het voorgenomen stelsel regulering luchtvaartgeluid heeft behoefte aan een schil om het wettelijk kader, om draagvlak te creëren voor de uitgangspunten van dit stelsel.

Een oplossing zou kunnen zijn het gesprek te voeren op basis van data van bewoners. Daarmee ontstaat vertrouwen in die data en een gemeenschappelijk gespreksonderwerp. Als de overheid het meten van die data faciliteert, neemt het vertrouwen in de overheid toe en heeft de overheid een beter zicht op de betrouwbaarheid van die data. Tegelijkertijd ontstaat er meer objectiviteit ten aanzien van het feitelijk handelen van het bedrijfsleven. Van de 4 bovengenoemde punten blijft de vertaling van ervaren geluidhinder over: ook die is meetbaar (bijvoorbeeld met de vragenlijsten en apps van het RIVM).

Het ministerie van IenW verkent deze optie ihkv een toezegging aan de tweede Kamer, gericht op het meten aan vliegtuiglawaai; in gesprekken met PZH, ODWH en PNH lijkt hiervoor expertise en draagvlak aanwezig te zijn.

**Doelen**

Doel en meetvraag voor het gezamenlijke citizen science project voor *IenW* zijn als volgt:

- De toegevoegde waarde van het project zit voor IenW in het gesprek met de metende burgers over hun meetresultaten van geluidbelasting in relatie tot hun hinder.

- Met het project moet het mogelijk zijn om de (subjectieve) hinderervaring van de metende burgers te leggen naast de eigen gemeten objectieve data en dan het gesprek hierover te voeren.
- Dit gesprek kan meerdere kanten uit gaan: de meetdata kan verklaren waarom de hinder zo ervaren wordt, of er is geen directe verklaring.
  - In het laatste geval doet dat niks af aan de hinder, en is het gesprek waardevol om te begrijpen waar de hinder dan vandaan zou kunnen komen.
  - In het eerste geval kan het helpen om te beoordelen of er iets aan de oorzaak gedaan kan worden. Dit laatste is vaak ingewikkeld dus we moeten geen valse verwachtingen wekken, maar niettemin kunnen signalen worden doorgespeeld aan luchthaven of LVNL, dan wel meegewogen worden in verdere beleidsvorming.
- Het is bij het project de insteek om die burgers te laten deelnemen die aangeven hinder te ervaren, uit gebieden met een relatief hoog percentage ernstige hinder of die gebieden waaruit veel klachten gerapporteerd worden. Niet om binnen het project zelf hinder te meten.
- Het project moet meetresultaten van geluidbelasting met de CS-sensoren kunnen duiden in termen van betrouwbaarheid, en in hun relatie met andere metingen van NOMOS en Sensornet.
- Het project stelt voor ons niet ten doel om sec extra meetdata over geluidbelasting te genereren. Er is met NOMOS en Sensornet reeds veel data voor handen.
- Het project is niet bedoeld om berekende waarden uit het rekenmodel te valideren. Hiervoor zetten we een apart validatietraject op met het RIVM.

Voor de *provincies* gaat het vooral om het terugdringen van geluidhinder. Geluidhinder is deels te koppelen aan geluidbelasting, maar voor een belangrijk deel ook aan geluidbeleving. Door te meten aan soundscapes valt een objectieve invulling van geluidbeleving te maken, al kent geluidbeleving ook veel subjectieve elementen die niet direct het gevolg zijn van geluidbelasting (bijvoorbeeld stresssituatie, vertrouwen in de overheid/industrie, individuele gevoeligheid). Het meten van geluid door burgers en daarover het te voeren gesprek met de overheid (over en weer begrip en kennis) betekent dat de burgers een grotere controle ervaren over hun akoestische omgeving en hun vertrouwen in de overheid toeneemt; dat betekent waarschijnlijk ook dat het meten op zichzelf bijdraagt aan het verminderen van geluidhinder.

**Een project/programma**

Om te komen tot een vruchtbaar gesprek op basis van data van bewoners is een aantal zaken nodig:

a. Projectleiderschap. Zonder een overall projectleider wordt het lastig werken met het relatief groot aantal betrokken partijen (zie ook hieronder). Wellicht kan het projectleiderschap gecombineerd worden met het communitymanagement.
b. (door de overheid beschikbaar gestelde) meetapparatuur. Deels is die in het gebied al aanwezig (Sensornet), zij het dat deze met name door de lagere overheden zelf in beheer is. Een andere optie is te werken met de meetapparatuur van Munisense, die geschikt is om soundscapes in beeld te brengen (kosten per stuk ca. 700 euro, aanvullende kosten voor dataverwerking). Ook bestaat er op de markt redelijk goede (door RIVM geteste) apparatuur voor citizen science metingen (kosten ca. 400 euro per stuk). Dit zijn (juridisch niet doorslaggevende) klasse 2 apparaten – voor klasse 1 zijn de kosten fors hoger. Tenslotte kan gewerkt worden met apps (bijvoorbeeld de Geluid Samen Meten app van Sorama) op mobiele telefoons – idealiter wordt daarbij wel de mogelijkheid gecreëerd de telefoon met een openbare geluidmeter te kunnen kalibreren. De apps zijn met name geschikt om geluidbeleving in kaart te brengen.
c. Community management. De begeleiding van burgergroepen en verwachtingenmanagement (wat gebeurt er met de metingen) vraagt om onafhankelijke begeleiding. Een partij als Waag Futurelab is hier prima voor geschikt; ook andere partijen als The Greenland en We Are Changemakers hebben hierin de nodige ervaring. In deze rol kan ook het projectleiderschap worden opgenomen. Het is de vraag hoe een community kan worden opgezet. Dat is bijvoorbeeld mogelijk door burgers random persoonlijk uit te nodigen voor deelname (betekent een redelijk goede doorsnede van de populatie); een oproep te doen voor deelname via media (betekent een oververtegenwoordiging van mensen die last hebben); of gebruik te maken van beschikbare data van melders (betekent voornamelijk mensen die last hebben). De voor de hand liggende keuze is een doorsnede van de populatie, de ervaring leert echter dat meten van vliegtuiggeluid en daarover het gesprek aangaan motivatie vereist, die vooral voortkomt uit ervaren hinder. Op termijn is (onder andere door afhaken) het vermoedelijk onvermijdelijk dat de metende populatie vooral bestaat uit mensen die hinder ondervinden. Dat kleurt het beeld, maar betekent ook dat met deze groep de meeste winst valt te behalen als het gaat om het terugdringen van hinder.
d. Infrastructuur. Te denken valt aan het Samen Meten platform van RIVM (dataopslag en gedeeltelijke analyse), het Samen Meten Forum (website voor delen van ervaringen en stellen van vragen), apps voor geluidbeleving, wetenschappelijke begeleiding (bijvoorbeeld RIVM, TU Delft met Noiselab, Universiteit Antwerpen met De Oorzaak, etc), dashboards tbv interpretatie

(RIVM, DCMR, etc). Het grote voordeel van het Samen Meten platform is dat dit al redelijk uitgekristalliseerd is en een goede garantie biedt voor privacy aspecten. Betrokkenheid van wetenschappers vanuit een aantal universiteiten vergroot de objectiviteit, inzicht in oplossingsrichtingen en de te verkrijgen kennis op welke manier de verhouding tussen berekend, gemeten en beleefd geluid eruitziet.

e. Communicatie. Een dergelijk programma vraagt om een goede communicatieve inbedding. In grote lijnen gaat het hier om communicatie tussen overheid en burgers, waarbij verwachtingenmanagement een forse rol speelt. Zonder een goede communicatieve begeleiding levert het programma flinke risico's op. Voor het verwachtingenmanagement is het verstandig zichtbaar te maken wat het wettelijk kader is, wat de verandermogelijkheden van dat wettelijk kader zijn (doorlooptijd minimaal 10 jaar) en dat het omzetten van meten naar daadwerkelijke ingrepen in de maatschappij dus een erg lange adem vraagt.
f. Beschikbaarheid van overheden voor terugkerend gesprek met burgers (per 1 tot twee maanden) en opdrachtgeverschap/stuurgroep.
g. Aansluiting op bestaande overlegstructuren, met name NOVEX Schiphol. In dit programma is al om aandacht gevraagd voor een burgermeetprogramma – wellicht liggen hier koppelmogelijkheden. Ook een koppeling met De Oorzaak-Nederland (initiatiefnemer NSG) is een optie.

**Keuzes**

Er valt een aantal keuzes te maken, die uiteraard ook een bepaalde samenhang hebben. Te denken valt aan:

- Schaal: pilot, grootschalige pilot of volledig gebied

Hierbij is de keus afhankelijk van onderzoeksvraag en onderzoeksuitgangspunten. Een pilot is vooral geschikt om te beoordelen of de manier van onderzoek in de praktijk werkt. Het volledige gebied dekken is vooral zinvol wanneer het gesprek met de omgeving het primaire uitgangspunt is; het houdt – gegeven het grote aantal actoren – wel een risico van behapbaarheid in.. Een grootschalige pilot zit daar een beetje tussenin. Omdat deze manier van meten in combinatie met community management nog vrij experimenteel is (maar niet volledig nieuw), is het advies te starten met een pilot op wat grotere schaal.

- Apparatuur: soundscapemeters, decibelmeters, telefoons, apps, combinaties

Hierbij is het even de vraag of het geluid en/of de hinder gemeten wordt. Daarnaast de vraag wát gemeten wordt aan het geluid: alleen de decibellen, ook frequentie, en wellicht ook soundscape (in welk ervaringsgebied is de akoestische omgeving te

karakteriseren: stil, levendig, saai of rumoerig?). Hoe meer wordt gemeten, des te beter de situatie kan worden geïnterpreteerd.

Apps en telefoons zin vooral geschikt om beleving te meten, deels omdat telefoons niet geluid-gekallibreerd zijn (verschillende soorten microfoons geven verschillende resultaten) en de apps zijn met name geschikt om vragen te laten beantwoorden over de geluidbeleving (op basis van ISO-standaard vragenlijsten). Daarmee kan een combinatie gemaakt worden tussen geluidssituaties (bijv. een overvliegend vliegtuig) en beleving. Het lastige is wanneer achteraf gevraagd wordt naar de beleving, de betrokkene veel moeilijker de relatie kan leggen met de feitelijke geluidssituatie.

In de praktijk zijn er al diverse meetsystemen beschikbaar, zoals NOMOS en Sensornet. Beide meten met name decibellen en zijn in beheer van industrie en gemeenten. Ten behoeve van een vruchtbaar gesprek met gehinderden is beheer door burgers vanwege het vertrouwen gewenst.

Omdat het burgermeetnet niet gericht is op (juridische) validatie is het mogelijk om met klasse 2 apparatuur te werken. Die is ruim voldoende voor een serieuze beoordeling van de akoestische situatie, maar beduidend minder duur.

- Meten vs beleving: vooralsnog alleen decibellen meten, decibellen meten plus gesprek aangaan over geluidbeleving, beleving in kaart brengen met soundscapes (objectief), beleving (ook) in kaart brengen met apps (subjectief)

De gedachte van IenW is vooralsnog het meten van geluid om het gesprek aan te gaan over de beleving van gehinderden. Dat betekent vooral een objectieve meting en een vervolg over de relatie gemeten geluid vs. beleefd geluid in het gesprek met de omgeving.

- Beschikbaar budget afhankelijk van keuzes en bijdragen partijen (wellicht ook provincie Utrecht betrekken, gemeenten?) 200.000 – 700.000 euro

Hoe meer partijen (financieel) betrokken worden, hoe meer ideeën over de scope van het onderzoek. Voorlopige gedachte is uit te gaan van PNH, PZH en IenW als drie opdrachtgevers en pas wanneer het budget ontoereikend lijkt te worden, uit te breiden naar meer opdrachtgevers.

- Mogelijkheden voor maatregelen vooraf al (ook ihkv verwachtingenmanagement) definiëren en budget voor reserveren?

Burgers laten meten zonder dat de metingen gevolgen hebben zal snel als een doekje voor het bloeden worden gezien. De vraag is natuurlijk welke gevolgen op welke termijn mogelijk zijn? Het beeld is nu dat fysieke maatregelen om geluidhinder te verminderen als snel heel duur kunnen zijn. Het op termijn inbedden van burgermetingen in de

regelstructuur rond vliegen lijkt dan haalbaarder – tegelijkertijd is de termijn waarop dat mogelijk kan zijn vrij fors (wetgevingstrajecten?). Idee voorlopig is als verwachting te presenteren dat op langere termijn (5-10 jaar) burgermetingen onderdeel gaan worden van de regelstructuur. Daarnaast is denkbaar dat de metingen ook onderdeel kunnen worden van de afwegingen in het leefbaarheidsfonds Schiphol.

- Betrokkenheid industrie

Vanuit de vertrouwensvraag is het verstandig de industrie niet het voortouw te geven en beperkt te betrekken in de gesprekken over de metingen.

- Betrokkenheid wetenschap

Omdat de kennis over de verhouding berekend-gemeten-beleefd geluid nog beperkt is, is betrokkenheid van de wetenschap cruciaal. Ook om de objectiviteit van het programma zoveel mogelijk te garanderen. Tegelijkertijd is het de vraag welke financieringsbehoefte vanuit de wetenschap bestaat. Een project levert een karrevracht aan interessante data op, tegelijkertijd is sturing op wat er met de data gebeurt wellicht mede afhankelijk van een specifieke opdracht.

**Opzet**

Gedachte is te werken met een beperkt aantal publieke soundscape meetinstrumenten (Munisense, inclusief dataverwerking ca. 1000 euro per stuk) en ca. 75 CS geluidmeters (kosten ca. 500 per stuk).

**Kosten**

Gedacht wordt aan een budget van ca. 5 ton voor een startperiode van 3 jaar.
Indicatieve verdeling:

| | |
|---|---|
| Apparatuur: | 80.000 |
| Community management: | 180.000 |
| Infrastructuur: | 130.000 |
| Communicatie: | 70.000 |
| Overall programma management | 40.000 |

Budget: 2,5 ton regionale/lokale overheden, 2,5 ton rijk. NB: het budget binenn PZH hiervoor is nog niet geregeld en betekent vermoedelijk een vraag aan PS.

**Route**

a) Verkenning koppeling NOVEX (ODWH)
b) Eerste keuzes over opzet (alle primair betrokken partijen)

c) Verkenning budgettaire mogelijkheden
d) Eventuele uitbreiding met andere partijen (Utrecht, gemeenten)
e) Projectleider aanstellen
f) Offertes vragen voor community management, apparatuur, communicatie, datamanagement, dashboard(s)
g) Gekozen optie voor betrekken burgers uitvoeren
h) Startbijeenkomst
i) Distributie meetapparatuur
j) Begeleiden installatie meetapparatuur (gaat ondanks instructies meestal in 1/3 van de gevallen in eerste instantie fout)
k) Plannen vervolgbijeenkomsten
l) Analyse data, metende burgers en omgeving in vervolgbijeenkomsten informeren en kennis uitwisselen
m) Communicatie in alle stappen.

**Aandachtpunten voor informatieve sessie klankbordgroep geluidnorming Schiphol**

(14 november 2023)

- Waar is de onderbouwing voor het gebruik van een gebruiksruimte én een geluidruimte?
- Hoe wordt omgegaan met cumulatieregels (hinderweging) uit de omgevingswet in relatie tot de geluidruimte?
- Welke dosis-effectrelatie wordt gebruikt bij het vaststellen van normen?
- Welke grenswaarde wordt gebruikt bij het vaststellen van normen?
- Worden andere indicatoren dan $L_{den}$ beschouwd? Zo ja, welke?
- '*Het kabinet wil overstappen op sturen op normen en in lijn met de Luchtvaartnota in de toekomst op de voortdurende vermindering van negatieve externe effecten van de luchtvaart. Hiervoor moet normstelling worden ontwikkeld die steeds verder zal worden aangescherpt.*' Zie geel gemarkeerde passage. Dit was ook al de bedoeling met de voorstellen in 2008. Het heeft nimmer zo gewerkt. Duidelijkheid krijgen hoe het ministerie dat periodiek aanscherpen wil doen plaatsvinden. Voorkomen moet worden dat ontstane ruimte wordt ingezet voor meer vliegbewegingen.
- Scherp krijgen onder welke omstandigheden en op welke wijze wordt overgegaan tot verlegging c.q. verdere inperking van de geluidsruimte.
- RIVM heeft een groot aantal afgesloten, nog lopende en nog te starten onderzoeken. Helder krijgen welke daarvan op welke wijze in het nieuwe stelsel is verwerkt.
- Aandacht voor relatie met plafond vliegbewegingen. Er is een LVB in procedure voor 500.000. Procedure voor krimp naar 452.500 loopt. Invoering vergt wijziging van het LVB. Op welk volume vliegbewegingen gaan de geluidsruimte en de gebruiksruimte wat betreft Schiphol worden ingestoken?
- Hoe gaat relatie tussen dit stelsel en actie 7 uit de Uitvoeringsagenda worden gelegd?



# Uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio

**Commissie Ruimte 20 juni 2024**

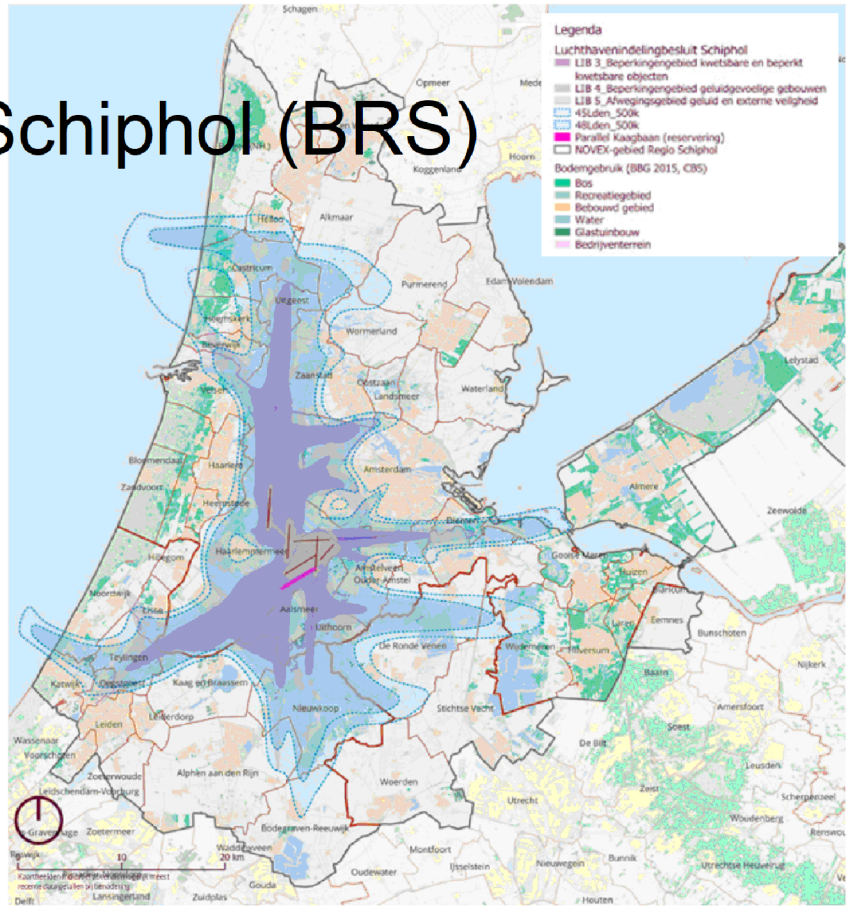
# Inhoud

1. Interbestuurlijke samenwerking in de Schipholregio
2. Het Uitvoeringsprogramma Novex Schipholregio
   - Doel
   - Focus
     - Verbeteren van de leefomgevingskwaliteit
     - Ruimtelijke ontwikkeling: vitaal maken beperkt en belast gebied
     - Samenhang met andere programma's bewaken
   - Betrokkenheid Staten

# 1. Interbestuurlijke samenwerking

# Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS)

Samenwerkingsverband van de gemeenten en de provincies die (deels) binnen de 48 Lden geluidscontour van Schiphol vallen.



# Interbestuurlijke samenwerking




- Evaluatie Van Geel over Omgevingsraad Schiphol (ORS)
- Advies Pieter van Geel, Governance Schipholregio

# Gezamenlijke inhoudelijke agenda

- Bestuursovereenkomst intenties samenwerking NOVEX Schipholregio
- Ontwikkelperspectief NOVEX Schipholregio
- Uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio









# 2. Het uitvoeringsprogramma

# Doel

- Komen tot een **nieuwe balans** tussen:
  - het belang van een internationale luchthaven voor Nederland en
  - de kwaliteit van een gezonde en fysiek veilige leefomgeving rond de luchthaven Schiphol.
- **Stapsgewijze verbeteringen** totdat gezondheidseffecten verwaarloosbaar zijn (geluid en lucht).
- Een **impuls** geven aan de kwaliteit van de leefomgeving.
- **Samenhang tussen land- en luchtzijdig** versterken.

# Focus

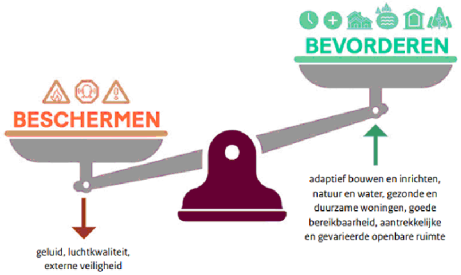
1. Verbeteren van de leefomgevingskwaliteit
2. Ruimtelijke ontwikkeling: vitaal maken beperkt en belast gebied
3. Samenhang met andere programma's bewaken

Eerst moet de basis op orde, een nieuw LVB voor Schiphol (30 en 31).

Daarnaast ligt er nadrukkelijk ook een behoefte om verder vooruit te kijken (1).

# 1. Verbeteren leefomgevingskwaliteit

- Verminderen van geluidbelasting
- Verbeteren van luchtkwaliteit
- Woningbehoefte en de leefomgeving
- Systematiek van ruimtelijke contouren




De ambities en doelstellingen uit de ‘EU Green Deal’ (2019) en het onderliggende ‘Zero pollution action plan’ (2022) vanuit de Europese Commissie geven richting aan de stapsgewijze verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving in de Schipholregio.

# 2. Ruimtelijke ontwikkeling vitaal maken beperkt en belast gebied

- Opheffen ruimtereservering parallelle Kaagbaan (22)
- Westeinderscheg (14)
- Locaties: Rijsenhout (15), Stommeer (16), Kronenburg (17)
- Doorontwikkelen geluid adaptief bouwen (19)
- Isolatieprogramma (GIS-4) (10)
- Verminderen van grondgeluidhinder (11)
- Herziening obstakelbeleid (23)

# 3. Samenhang met andere programma's

- Ruimtelijke voorstellen PNH, PZH, Flevoland, Utrecht
- Novex MRA, Novex NZKG en Novex Groene Hart
- Realisatie woondeals
- Provinciale programma's landelijk gebied PNH, PZH, Flevoland, Utrecht
- Verduurzamen industrie
- MIEK en pMIEK

# Startnotitie Gezonde Leefomgeving

- Programma systeemconcept geluid en normstelling (8)
- Verkenning heldere normen voor luchtvaart (met oog op gezondheid) en het uitwerken van een transitiepad naar verwaarloosbare gezondheidseffecten (6)
- Analyse emissies luchtvaart (9)
- Voorbereiden beleid voor de aandachtsgebieden (7)
- Drie zones voor ruimtelijk beleid (21)
- Aanpassing LIB

- Samenhang Nationaal Milieuprogramma (NMP)
- Nieuwe methodiek cumulatie van luchtvaart geluid.



# Betrokkenheid Staten

- Diverse Benen op tafel (BOT) overleggen met de commissie om de insteek van de BRS te bespreken.

- Alle producten en zienswijzen worden ter informatie naar Provinciale Staten gestuurd.

- Borging samenhang met provinciaal beleid
  - Ruimtelijk voorstel
  - Startnotitie Gezonde leefomgeving

**Bijlage 3: Toelichting vonnis RVB zaak**

## Samenvatting

De particuliere stichting RBV heeft in een civiele procedure tegen de staat de rechtbank een oordeel laten vellen over het afgelopen jaren gevoerde beleid ten aanzien van de ontwikkeling van Schiphol.

RBV is gedeeltelijk in het gelijk gesteld. In het vonnis wordt de vinger gelegd op een aantal fundamentele gebreken aan de door de Staat in het dossier gemaakte afweging van belangen. Ook wordt de Staat aangesproken op het ontbreken van effectieve rechtsbescherming voor omwonenden.

Het rijk beraadt zich momenteel over de vraag op welke wijze invulling aan het vonnis kan worden gegeven en ook over de vraag of al dan niet hoger beroep moet worden ingesteld.

## Inleiding

De (particuliere) stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder heeft de Staat der Nederlanden in een civiele procedure gedagvaard. Insteek van deze procedure is dat de Staat door disproportioneel veel mensen bloot te stellen aan ernstige hinder en slaapverstoring door luchtverkeer van en naar Schiphol, onrechtmatig zou handelen. Ook vindt RBV dat de Staat burgers geen praktische en effectieve rechtsbescherming biedt tegen ernstige geluidshinder en slaapverstoring als gevolg van het luchtverkeer van en naar Schiphol. RBV vorderde daarom ook dat de rechtbank de Staat beveelt om een einde te maken aan die onrechtmatige situatie, onder meer door het aantal vliegbewegingen van en naar Schiphol te reduceren en door praktische en effectieve rechtsbescherming te bieden.

Na een aantal tussenvonnissen en wijziging van eisen over en weer, is de Rechtbank Den Haag op 20 maart jl. tot een oordeel over de bodemprocedure gekomen. Op 20 maart 2024 heeft de rechtbank Den Haag vonnis gewezen.

## Vonnis rechtbank

De rechtbank komt tot het oordeel dat de Staat onrechtmatig handelt door niet de vereiste belangenafweging te maken tussen de belangen van hen die gebaat zijn bij het luchtverkeer van en naar Schiphol en de belangen van hen die daarvan ernstige hinder en slaapverstoring ondervinden.

De rechtbank oordeelt dat de Staat onrechtmatig handelt door:

- het geldende wettelijk kader voor de geluidshinder rond Schiphol al bijna anderhalf decennium niet te handhaven en door het beleid dat sindsdien wel is gemaakt en uitgevoerd, te baseren op een onvolledig beeld van (de spreiding en ernst van) de geluidsoverlast.

De rechtbank oordeelt verder dat:

- door het ontbreken van adequate en daadwerkelijk gehandhaafde normen, het mensen die overlast ervaren door Schiphol al jarenlang ontbreekt aan effectieve rechtsbescherming.
- in de handelswijze van de Staat steeds de hubfunctie en de groei van Schiphol voorop stond; pas daarna werd gekeken hoe tegemoet kon worden gekomen aan de belangen van omwonenden en anderen. Hierbij werd niet beoordeeld of er voldoende recht werd gedaan aan deze belangen.

Gelet hierop, voldoet volgens de rechtbank de manier van belangenafweging niet aan de eisen die het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (EVRM) aan die belangenafweging stelt. Inmenging in de persoonlijke levenssfeer pas is toegestaan, zolang er sprake is van een wettelijke basis en een fair balance tussen de verschillende belangen. Volgens de rechtbank is hiervan in deze zaak geen sprake.

De rechtbank draagt de Staat op om binnen 12 maanden na betekening van het vonnis:

- de geldende wet- en regelgeving te handhaven. Hierbij is voor de rechtbank het LVB 2008 het uitgangspunt. De rechtbank ziet geen noodzaak om voor het stoppen met anticiperend handhaven ten aanzien van het LVB 2008 de balanced approach-procedure te doorlopen.
- een vorm van praktische en effectieve rechtsbescherming in het leven te roepen die toegankelijk is voor alle (individuele) ernstig gehinderden en slaapverstoorden – dus ook voor hen die buiten de huidige vastgestelde geluidscontouren wonen.

De rechtbank wijst de onderdelen van de vordering af die betrekking hebben op de WHO-richtlijnen, en de stelling dat in strijd wordt gehandeld met de gelijkwaardigheidscriteria en de (niet-equivalente) akoestische hinderfactoren. Ook wijst de rechtbank het gevorderde gebod tot het treffen van specifieke maatregelen af, waaronder het verlagen van het aantal vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol en het vaststellen van maxima voor individuele geluidsbelasting. De rechter legt de Staat geen dwangsom op.

Het vonnis is uitvoerbaar bij voorraad verklaard, oftewel treedt per direct in werking.

**Appreciatie vonnis door ministerie van IenW**

Het ministerie is de strekking van het vonnis van de rechtbank helder: er moet meer aandacht komen voor omwonenden. Er wordt een duidelijk signaal afgegeven dat de belangen van omwonenden in het verleden onvoldoende zijn meegewogen bij besluitvorming rondom Schiphol. Tegelijk wordt het vonnis beschouwd als een ondersteuning voor het met het Hoofdlijnenbesluit ingezette beleid. In de kern heeft dat besluit het rijksbeleid gericht op het herstellen van de rechtspositie van omwonenden, het terugdringen van de geluidshinder en het verminderen van de negatieve effecten van het vliegverkeer. Individuele rechtsbescherming maakt hiervan onderdeel uit.

Het invulling geven aan het vonnis stelt het ministerie op drie verschillende vlakken voor inhoudelijke dilemma's en uitzoekpunten, te weten: timing, (inter)nationale

context en inhoud. Op dit moment is het ministerie aan het bezien wat er maakbaar is in 12 maanden en in welke mate dat invulling geeft aan het vonnis.

**Vervolgstappen en proces**

Gelet op de hiervoor beschreven dilemma's en uitzoekpunten kan op dit moment nog niet exact worden aangegeven hoe het kabinet uitvoering zal geven aan het vonnis. Daarvoor moeten eerst nog een aantal zaken worden uitgezocht en op onderdelen ook een ingewikkelde afweging worden gemaakt. Het ministerie van IenW overweegt wel sterk om in hoger beroep gaat vanwege de zorgen om massaclaims vanuit de samenleving. De termijn die daarvoor staat is 3 maanden. Het kabinet streeft ernaar om de Tweede Kamer al eerder duidelijkheid te geven over het vervolgpad. De voorlopige verwachting is dat het mogelijk is om de Kamer na het meireces daar nader over te informeren.

**BRS en uitspraak**

Voorop gesteld: de BRS is geen partij in dit geschil. Maar zodra het komt tot inhoudelijk invulling geven aan (onderdelen van) het vonnis, zal de interbestuurlijke samenwerking om de hoek komen kijken. Daarbij werken het ministerie en de BRS ieder vanuit een eigen rol, bevoegdheden en verantwoordelijkheden aan maatschappelijke opgaven. Daarbij is het ministerie verantwoordelijk voor de luchtvaartwetgeving en het luchtvaartbeleid en daarmee voor de afweging en borging van publieke belangen zoals omschreven in de Luchtvaartnota: (vlieg)veiligheid, bereikbaarheid en connectiviteit, leefbaarheid en duurzaamheid.

De in de BRS verenigde decentrale overheden geven invulling aan verschillende maatschappelijke opgaven zoals wonen, bereikbaarheid, energietransitie en natuur. De uitwerking van het vonnis zal hieraan raken. Met het oog hierop wordt de BRS wekelijks vanuit het ministerie geïnformeerd over de vorderingen bij de zoektocht naar het vervolgpad.

.

**Aandachtspunten voor de uitwerking (agendapunt 4c)**

We hebben bestuurders gevraagd om geen tekstuele aanpassingen aan te brengen op de uitvoeringsagenda maar eventuele aandachtspunten in te brengen voor de verdere uitwerking van de verschillende sporen. Dit hebben we destijds ook bij de vaststelling van de BOK gedaan.

Dit is de gezamenlijke Rijks/Regio agenda, dit zegt wat we gaan doen. De dingen die we daar als BRS belangrijk in vinden staan in onze BRS-inzet.

Inmiddels hebben de ministers aan Rijkszijde in een gezamenlijk overleg de betreffende stukken vastgesteld. Naast de al betrokken ministeries van IenW, BZK, EZK en LNV heeft ook het ministerie van OCW aangegeven te willen onderzoeken of zij bijvoorbeeld vanuit erfgoed ook bij willen dragen. Aandachtspunten voor uitwerking worden ingebracht maar zijn niet gegarandeerd.

Hieronder voor je eigen beeld de schriftelijke reacties die zijn binnenkomen en de vragen die zijn gesteld in de extra digitale bijeenkomst van 9 november.

VOORSTEL VOOR AFHANDELING
Alle suggesties passen prima binnen de algemene BRS-uitgangspunten. Het is daarom niet nodig om ze allemaal ter tafel door te lopen.
Voorstel is om ze allemaal over te nemen en als bijlage toe te voegen aan het verslag van vandaag. Inclusief de aandachtspunten die op 23 juni tijdens het symposium zijn ingebracht op het ontwikkelperspectief.

## Ontvangen schriftelijke reacties

**De provincie Utrecht** heeft expliciet aangegeven geen aandachtspunten te hebben.

**De provincie Zuid-Holland** heeft een bestuurlijke reactie gestuurd op zowel het ontwikkelperspectief als de uitvoeringsagenda, die brieven zijn apart bijgevoegd.

**De provincie Flevoland**
Concrete tekstvoorstellen:
Project/Programma (nr. 1):
Verkenning 2050, toekomst van de luchtvaart, het Nederlandse luchthavensysteem en ~~luchthaven~~ Schiphol. Of
Verkenning 2050, de toekomst van de luchtvaart en Schiphol binnen het Nederlandse luchthavensysteem.
Opgave (nr. 1):
Gezamenlijk kennisnetwerk opzetten. In kaart brengen van de toekomst van de veranderingen in de luchtvaart en het Nederlandse luchthavensysteem, de implicaties daarvan voor de luchthaven en haar omgeving in relatie tot het maatschappelijk en economisch belang en de (internationale) verbondenheid. Met welke ruimtelijke en economische effecten moet de regio rekening houden? En wat is de gewenste ontwikkelrichting? Backcasting vanuit 2050, scenario's met verschillende duurzame energiedragers, technologische ontwikkelingen, impact op de gezondheid. Toepassen innovatiestrategie luchtvaart op Schiphol.

Doel (nr. 1):
Er komt een verdiepende analyse over de toekomst van de luchtvaart en het Nederlandse luchthavensysteem en de (ruimtelijke) consequenties daarvan. Mondiaal heeft IATA zich gecommitteerd aan een doelstelling van (netto) emissievrije luchtvaart in 2050, Schiphol zet in op emissieneutraal in 2050. Wat betekent verduurzaming voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de Schipholregio? Wat vraagt dat aan ruimte en infrastructuur? Als we gaan sturen op krimpende milieucontouren, welke kansen biedt dat ("doorkijk 2050")?

Antwoord/Reactie
Suggesties worden meegenomen in een lijst met aandachtspunten voor de uitwerking. Dat zullen

we dan met de collega's van het Rijk bespreken en al dan niet overnemen. Het is namelijk een gezamenlijke agenda en het Rijk heeft het al vastgesteld. Dit komt dan in de BRS van februari weer terug. Dan komt de minister ook.

Waarom is de geluidscontouren van Lelystad Airport niet te zien zijn in het ontwikkelperspectief, daar waar die van Schiphol wel te zien zijn.

Antwoord:
De uitvoeringsagenda gaat in principe over de impact van luchthaven Schiphol. Wat onverlet laat dat er her en der een overlap is met andere luchthavens. Waar we dat zien moeten we dat adresseren net als met overlap impact industrie in NZKG. Voor zover ik weet zit er nu geen overlap in die contouren. Speelt denk ik met name i.r.t. de keuzes bij de LRH. Keuze bij de ene luchthaven heeft dan mogelijk effect op de keuzes bij andere luchthavens.

**Uithoorn**

- Het valt op dat er locaties worden genoemd waardoor deze meer focus krijgen. Als er locaties worden genoemd, waarom dan niet verbeteren Zuid-oosthoek genoemd?

Antwoord:
De Zuid-oosthoek vraagt aandacht. Staat ook niet ter discussie.

Procesvraag: waarom moeten we het ontwikkelperspectief eigenlijk als BRS vaststellen?
Antwoord:
Dit is de gezamenlijke onderlegger niets meer en niets minder. En let wel, er staan gezamenlijke principes in waar we als Rijk en BRS gezamenlijk achter staan. Dat is waardevol om te borgen. We doen verder niets meer met dat perspectief het is een piketpaal die we slaan en dan gaan we weer verder. De volgende piketpaal is de uitvoeringsagenda, o.b.v. de analyses uit het ontwikkelperspectief zijn dit de zaken waar we als rijk en regio samen mee aan de slag willen. Misschien dat we op termijn nog wel een x een actualisatie van de analyses willen maar dat hangt ook samen met de ruimtelijke puzzels en de novex-en.

Verrommeld glas nauwelijks in de uitvoeringsagenda zit. Heb het even opgezocht en blijkt idd alleen onder Rijssenhout te zitten. Bij de stukken van juni zat het er nog wel in, ik heb de factsheets van de NOVEX doorgestuurd aan Mark.

Verrommeld glas was en is onderdeel van de ontwikkeling van de Zuidflank waarvan is afgesproken dat we dit uitvoeren via het programma Westeinderscheg. Het is dus wel degelijk in beeld maar zal bij de programmamanager onder de aandacht worden gebracht.

## Opmerkingen en vragen over de uitvoeringsagenda, extra BRS 9 november

5.1.2e

Dank voor duidelijkheid in plek van het proces.
Er staan 3 categorieën beschreven; sloop/beperking/aandachtsgebied
Wat is dat aandachtsgebied precies? Maken we het niet te groot?
Alles rondom Schiphol is per definitie aandachtsgebied. De drie gebieden wel duidelijk, maar in de uitwerking ook specifiek aandachtsgebied gaat hebben, te holle term.

Antwoord:

- Buiten de beperkingsgebieden is er ook overlast. (sluit aan bij LIB5, rekenschap geven)
- Met benoeming van aandachtsgebied tornen we niet aan de beperkingsgebieden, maar verbreden we de focus via een extra contour.
- Intentie is om met de contouren: tegemoet komen aan de WHO advieswaarden, maar je wil de beperkingsgebieden ook niet groter maken. Dus waar leg je dan welke eisen aan?

- De echte uitwerking zit in de uitvoeringslijn, moeten we nog vormgeven.
- Daarom ook aandachtsgebied, niet bedoeld om beperking te introduceren

Punt 13, pag. 4: Luchtruimherziening.
Hier staat als doel beschreven: Er wordt niet overal de kortst mogelijke route gevlogen. Dat leidt tot meer uitstoot (CO2 en NOX) dan nodig....
Dit terwijl de kortst mogelijke routes rechtstreeks over woonkernen is.
Ik neem aan dat er wordt bedoeld dat er wel de kortst mogelijke route moet worden gevlogen, maar dat is geen BRS standpunt en ook geen doel.

Antwoord:
In de agenda gaan we niet inhoudelijk in op de uitwerking van het programma, dat gebeurt in het uitwerkingsspoor.

In de Uitvoeringsagenda staan specifieke gebieden beschreven, zoals Rijsenhout. Waarom worden die gebieden nu al benoemd?

Antwoord:
Omdat dit gebieden zijn: slepende dossiers, via aparte trajecten wat we konden doen.

5.1.2e

Opmerkingen niet hier, maar in andere gremia afspraken gemaakt over de woondeals.
Wat gaat de geluidscumulatie nu doen? Geluidsbelasting op de gevel. (in ander spoor) Bij wegverkeer kunnen nu al geen woningen meer gebouwd worden. Het risico is dat strkas van Leiden t/m Alkmaar niets meer gebouwd kan worden. Dus laten we er goed naar kijken in de uitwerking.

Nachtvluchten komen onvoldoende terug. Stond wel altijd als actiepunt, maar welk actiepunt? 1 vliegtuig kun je ook van wakker worden. Harbers wil dat toch overwegen. Ook Schiphol en LVNL benoemen nachtsluiting. Wel met de kanttekening dat dat niet mag leiden tot verschuiving naar de randen.
Ook vanuit hier duwen op dit onderwerp?

Antwoord:
Nachtvluchten zit op dit moment geborgd in de trits van experimenteerregeling, LVB, nieuw normeringsstelsel. Misschien meer prominent. Onderzoekstadium waren we al gepasseerd.
Dit is de agenda waar we aan gaan werken. De BRS-inzet staat niet hierin. Toch oppassen hoe scherp we het opschrijven.

5.1.2e

Overzicht geeft goed inzicht in wat er gebeurt. Concrete vraag: actualisering LIB: meer ministeriele bevoegdheid. Groot belang voor de woningbouw. Een LIB moet helderheid geven voor grondeigenaren en ontwikkelaars. Nieuwe LIB zou eigenlijk allang vastgesteld moeten zijn. Vanuit de BRS druk zetten op het snel vaststellen van het LIB?!

Behoefte om een bestuurlijk signaal af te geven. Gaat om flinke woonopgaven. Ministeriele bevoegdheid, voorrang. Altijd via TK.

Antwoord:
Voorstel: ambtelijk nog een keer kijken, wat is de planning (agenderen voor 7 dec). Dan bespreken. En dan kan BRS ook doorpakken. Minister ook toegezegd.
Minister komt in februari langs.

5.1.2e

- Nachtvluchten en kansen van evt nachtsluiting worden ook vanuit de regio Alkmaar-BUCH-IJmond-Haarlem gemist, uitvoeringsagenda ook gemaakt om elkaar aan te spreken op voortgang. Ook onderzoek naar kansen en mogelijkheden.
- Selectiviteit heeft nu geen plek in de Uitvoeringsagenda. Klopt dat?

Antwoord:
Vwb selectiviteit; nu traject Balanced Approach met experimenteerregeling. Aandacht gaat hierbinnen uit naar sturen op aantallen, laatste actie voor eerste stap. 1e stap is al lastig. We zijn alweer een tijdje verder. 3e spoor, het nieuwe normenstelsel, waarmee we sturen op minder emissies. Dat is een ander sturingsmechanisme. De vraag is wat de plek van selectiviteit daarbinnen is/wordt.

**Provincie Zuid-Holland (** 5.1.2e

- Aandacht voor samenhang Omgevingswet
- Nieuw geluidsstelsel, met individuele bescherming Vervolg: hoe pakken de effecten nu uit in de regio?

**Zaanstad** 5.1.2e

- Meer aandacht voor nachtvluchten.
- Inzet op geluidstelsel met individuele bescherming, zonder alles op slot te zetten.
- Aandachtpunt voor het vervolg is hoe het effect van de maatregelen per regio uitpakt. Leveren de nu voorgestelde maatregelen overal voldoende effect op of zijn er regio's die niet of nauwelijks van de maatregelen profiteren, terwijl de hinder daar wel groot is. Dit zou in beeld gebracht moeten worden en zou mogelijk kunnen leiden tot aanvullende maatregelen.

**PRESENTATIE I&W: 12 NOVEMBER 2024**

**Deel 1. Locaties handhavingspunten (hh-punten)**
***Vragen & antwoorden***

- PZH: hoe is de fair balance geborgd in dit verhaal?
  IenW: ingewikkeld onderwerp, want deze gaat breder dan alleen voor nieuw stelsel hh-punten. Fair balance moet terug zien te komen in LVB, via BA-procedure. Nieuw stelsel handhavingspunten is een element in LVB en is met name de manier hoe wij denken de rechtsbescherming voor omwonenden te verbeteren. Een belangrijk onderdeel van een fair balance is dat een besluit wettelijk wordt vastgelegd en gehandhaafd. Het LVB is daarom belangrijk. Daarmee wordt niet alleen het resultaat van de balanced approach vastgelegd maar wordt een einde gemaakt aan anticiperend handhaven.
- PZH en gem Adam: hoe wordt omgegaan met nieuwbouwlocaties tav nieuw stelsel hh-punten?
  IenW: locaties zijn gebaseerd op de huidige woonlocaties op basis van het BAG (woningbestand 2024). Als er een gebied is met veel nieuwbouw, zou dat in de toekomst aanleiding kunnen zijn om te besluiten om daarop de locaties van de handhavingspunten te actualiseren. Hiervoor is dan een LVB wijziging nodig.
- Omgevingsdienst IJmond: kunnen jullie aangeven wat de deadline is voor input op locaties voor hh-punten?
  IenW: In deze maand (november) gaan we besluitvorming hiervoor afronden. Wij moeten dit conform planning afronden, want de methodiek om de ligging van de handhavingspunten te bepalen is nodig als input voor de MER-onderzoeken. BRS krijgt terugkoppeling voor de vergadering van BRS bestuurlijk op 5 december hoe input is meegenomen in vervolg.
- Gemeente Amstelveen: waarom liggen de punten onder de Buitenveldertbaan niet onder de vliegroute (net zoals bij Oostbaan)? Daarnaast heb ik nog een aantal suggesties voor verplaatsing v/d de locaties, die stuur ik schriftelijk toe.
  IenW: voor beschermende werking maakt het niet of de handhavingspunten onder de aanvliegroute of verder af. Uitgangspunt voor dit stelsel is dat iedere woonplaats in de 45dB(A) contour in ieder geval één handhavingspunt krijgt. Dit zorgt er voor dat de handhavingspunten juist op die plekken liggen waar de meeste mensen wonen. Een handhavingspunt dat dichter bij een vliegroute ligt levert niet per se betere bescherming op, want:
  - Het handhavingspunt ligt daarmee in de meeste gevallen verder van de woonlocaties;
  - De grenswaarde in het handhavingspunt zal hoger moeten zijn, want de geluidbelasting dichter bij de vliegroute is hoger
- Omgevingsdienst West-Holland: hoe soepel wordt het nieuw stelsel hh-punten? Hoe flexibel wordt het om nieuwe hhp toe te voegen of bestaande te wijzigen?
  IenW: LVB wijzigingen zijn ook over een paar jaar weer voorzien, onder meer bij het invoeren van een nieuw geluidsstelsel. Maar ook aandachtspunt hoe flexibel je het inricht. Daar moet je mee oppassen. Een lichte procedure geeft bijv. ook meer vrijheden om dit snel anders in te richten, terwijl duidelijkheid voor omwonenden ook van belang is.
- Gemeente Uithoorn: is de besluitvorming over proces grenswaarden ook al in november dit jaar?
  IenW: nee dat is later. Alleen deze maand voor de locaties van de hh-punten, zie ook laatste slide presentatie.

**Deel 2: proces bepaling grenswaarden** 5.1.2e **/SPL/IenW)**
***Vragen & antwoorden***

- Gemeente Amstelveen: hoe wordt in dit proces omgegaan met groot baanonderhoud en de ontheffingsverlening?
  IenW: systematiek voor aanvraag ontheffingen blijft ook in het aanstaand te wijzigen LVB aan de orde. Wel is het zo dat we de definitie van groot onderhoud aangepast opnemen: de begripsbepaling groot onderhoud geldt voor als een baan er 168 uur (7 dagen) uit ligt; daar stond eerst 72 uur (3 dagen). We blijven het per jaar

bekijken hoe de aanvraag eruit ziet. Als je (accommoderen van) groot onderhoud (deels) opneemt in de grenswaarden krijg je zeer hoge waarden. Daarmee ontneem je bescherming voor omwonenden, terwijl dat voor veel jaren niet nodig is.

- Omgevingsdienst IJmond: hoe vindt doorvertaling van grenswaarden naar het BA geluidsdoel plaats?
  IenW: de grenswaarden worden vastgesteld aan de hand van het volume wat uit de BA komt. Dat is input voor grenswaardebepaling.
- Omgevingsdienst West-Holland: Kan in de analyse niet worden gekeken naar minder gebruik van nadp-2?
  5.1.2e/SPL/IenW: NADP2 is de geadviseerde startprocedure nu. We gaan in de gevoeligheidsanalyse uit wat mogelijke ontwikkelingen zijn, en de trend is nu dat dat meer zal worden toegepast dan nadp-1. Als er een wijziging plaatsvindt, kom je terecht in hinderbeperkende maatregelen, dan zou je de grenswaarden daarop moeten aanpassen.
- Gemeente Uithoorn: de uitgangspunten in robuustheid lijken nu gericht te zijn dat de sector zijn vliegoperatie kan uitvoeren. Hoe is de robuustheid voor omwonenden meegenomen in de robuustheidanalyse? Veel framing aan de voorkant om operatie veilig te stellen.
  5.1.2e/SPL/IenW: Het is een fijne balans voor bepalen grenswaarde omdat enerzijds een sturende werking uit moet gaan van de grenswaarden om voldoende rechtsbescherming te bieden aan de omgeving, terwijl tegelijkertijd de operatie (o.b.v. hinderbeperkende maatregelenpakket BA en afwikkeling van het verkeer met zoveel mogelijk preferentieel baangebruik) daarbinnen mogelijk moet zijn. Anders is het stelsel immers niet uitvoerbaar. Hoe hoger de marges zijn die je toepast hoe meer onzekerheden. We willen mogelijk maken wat er uit de BA is gekomen. Het BA pakket heeft ook voordelen. We kunnen niet een systeem bouwen wat niet operationeel uitvoerbaar is. Schiphol: ook regels van preferent baangebruik zitten in uitgangspunten naast BA, deze blijven ook van kracht.
- Gemeente Oegstgeest: zou je ook naar de patronen kunnen kijken of zomer periode meer bepalend is dan winter? Het zou chique zijn als je daar rekening mee houdt.
  5.1.2e /SPL/IenW: Dat is niet de insteek van gevoeligheidsanalyse.
- Gemeente Amsterdam: in hoeverre is er afstemming over de uitwerking van stelsel hh-punten in nieuw geluidstelsel?
  IenW: er vindt afstemming plaats tussen beide beleidstrajecten en delen inspiratie uit alle gesprekken hierover. Zij ervaren niet de strakke planning van het LVB die door de rechtbank in de RBV-zaak is opgelegd.
- Omgevingsdienst IJmond: wat als er in Brussel besloten wordt dat ze niet akkoord gaan met het BA-pakket?
  IenW: gaan we nu niet vanuit. Politiek besluit hoe dan verder. Hebben rekening gehouden met een bandbreedte van 460-500k aan vliegtuigbewegingen in de NRD.
- IenW: geeft aan dat BRS concept teksten LVB en RMI krijgt toegestuurd om op tegen te lezen en concrete input te geven.
- IenW: komen in Q1 2025 terug bij jullie met grenswaardebepaling, op basis van uitkomsten BA-procedure.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Mw. drs. C. van Nieuwenhuizen - Wijbenga
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

**Bestuurlijke Regie Schiphol**

**Uw contactpersoon**

5.1.2e 5.1.2e

BEL/BS

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e @noord-holland.nl



**Verzenddatum**

**Kenmerk**

1201928/1283320

**Uw kenmerk**

**Betreft: Zienswijze op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Luchtruimherziening**

Geachte minister,

De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft kennisgenomen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) ten behoeve van de Luchtruimherziening. Om te beginnen onderschrijft de BRS de doelstelling van de Luchtruimherziening (LRH):

*"De realisatie van een integrale, toekomstbestendige inrichting en beheer van het luchtruim, gebaseerd op een zorgvuldige afweging van publieke belangen, in samenwerking met (internationale) partners en in gerichte dialoog met de omgeving (stakeholders).*
*Gelijkblijvende of verbeterende veiligheid is een randvoorwaarde."*

Wat de BRS betreft zou daar een minimaal gelijkblijvende score op hinder en gezondheid bij horen te staan.

Deze zienswijze is opgebouwd aan de hand van de drie hoofdonderwerpen die in voornoemde doelstelling genoemd zijn, voorafgegaan door enkele algemene opmerkingen:

- Algemeen;
- Zorgvuldige afweging van publieke belangen;
- Minimaal gelijkblijvende score op hinder en gezondheid;
- Dialoog met de omgeving.

In de bijlage gevoegd bij deze brief vindt u een lijst met aanvullende vragen en opmerkingen.

**Algemeen**
Zoals eerder in de zienswijze op de NRD voor de Luchtvaartnota is aangegeven, is het voor de BRS in het algemeen onduidelijk hoe de verwevenheid tussen een aantal visies en nota's vorm krijgt. Dat geldt in eerste instantie voor de Luchtvaartnota zelf. In de onderhavige NRD

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 5.1.2e

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

wordt op diverse plekken aangegeven dat de luchtruimherziening een technische exercitie betreft. In hoeverre is dat nu daadwerkelijk het geval? In hoeverre staat de herziening van het luchtruim en de daarin in gang gezette stappen in de weg van keuzes waarvan verwacht mag worden dat die in de Luchtvaartnota zullen worden gemaakt?

Ook de relatie met de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is niet helder. Naar verwachting verschijnt de definitieve NOVI begin 2020. Daarmee is sprake van vrijwel parallelle trajecten en is de vraag hoe afstemming tussen beide trajecten geborgd is. In het advies van de commissie voor de Milieueffectrapportage (MER) over de NRD ten behoeve van de NOVI wordt daarover een belangrijke opmerking gemaakt:

*"Voor sectoraal beleid dat pas ingevuld wordt na gereed komen van de NOVI zal de PlanMER moeten laten zien welke randvoorwaarden vanuit de samenhangende visie van de NOVI aan deze sectorale ontwikkelingen gesteld moeten worden. Dat geldt naar inschatting van de Commissie zeker voor keuzes voor de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland die in de Luchtvaartnota gemaakt gaan worden. Relevant voor de integrale afweging die in de NOVI gemaakt gaat worden is de bijdrage die de luchtvaart kan leveren aan het halen van de CO2-reductiedoelstellingen en de ruimtelijke claims van de luchtvaart in verhouding tot de ambities op het gebied van woningbouw, gezondheid en natuurlijk in de verschillende regio's met luchthavens."*

Hoe wordt dit advies betrokken bij de Luchtruimherziening? Welke randvoorwaarden worden vanuit de NOVI gesteld aan de luchtvaart specifieke keuzes in de Luchtvaartnota? Aansluitend wordt in het kader van de uitwerking van de NOVI tussen Rijk en regio een verstedelijkingsstrategie opgesteld die in 2020 moet worden afgerond. De uitkomsten hiervan zijn ook relevant voor de Luchtruimherziening.

**Zorgvuldige afweging van publieke belangen**
Het is begrijpelijk dat u wilt werken met een beperkt aantal varianten die op hoog abstractieniveau de inrichting, het beheer en het gebruik van het Nederlandse luchtruim beschrijven. Het valt echter op dat deze varianten met name capaciteit gedreven zijn. In hoeverre onderscheiden deze varianten zich onderling op het gebied van de andere doelstellingen van de luchtruimherziening, te weten verduurzaming, hinderreductie en efficiënter luchtruimgebruik?

Vanuit de gedefinieerde varianten wilt u op basis van een kwalitatieve beschrijving van effecten een voorkeursvariant kiezen. Geconstateerd wordt echter dat een aantal belangrijke elementen van de luchtruimherziening reeds vast liggen in de hoofdstructuur (een 'fait accompli'?) en dat deze hoofdstructuur zal worden meegenomen in alle varianten. Een aantal van die elementen van de hoofdstructuur zullen leiden tot grote effecten (denk bijvoorbeeld aan de vierde fix), waarbij het lijkt alsof die los staan van de keuze voor één van de varianten. In hoeverre is er nog speelruimte bij de uitwerking van de hoofdstructuur zelf? En welke invloed heeft die hoofdstructuur op de speelruimte in de luchtruimherziening?

De afweging tussen de vier varianten zal kwalitatief worden beschreven. Gegeven de fase is dat deels begrijpelijk. Maar tegelijkertijd zit daar het risico dat er keuzes gemaakt gaan worden terwijl niet bekend is wat de exacte, kwantitatieve effecten gaan zijn. Vooral de verdere uitwerking van de varianten zal bepalen waar de effecten neerslaan en hoe groot de impact gaat zijn voor de woon- en leefkwaliteit alsmede voor tal van (voorgenomen) ontwikkelingen op de grond. Het is dus voor de betrokken gemeenten en omwonenden nu niet mogelijk om te reageren op varianten over bijvoorbeeld bundelen of spreiden. Dit is zeer afhankelijk waar dan die bundel komt hoe groot de gevolgen dan gaan zijn.

Kortom, de BRS is op basis van de nu voorgestelde reikwijdte, het toetsingskader en detailniveau van het PlanMER waarschijnlijk niet in staat om (later in het proces) al dan niet in te stemmen met een keuze voor een bepaalde variant.

**Minimaal gelijkblijvende score op hinder en gezondheid**
Het is positief dat in de PlanMER gekeken zal worden naar de mate waarin de hoeveelheid geluid voorspeld kan worden in een bepaalde variant. We missen als criterium hoe de varianten onderling scoren op de hoeveelheid geluidhinder en gezondheidseffecten. Kan de PlanMER voor iedere variant inzicht geven in waar en hoeveel de geluidbelasting zal toe- of afnemen, en welke andere effecten er zijn die zouden kunnen samenhangen met de hinderbeleving van mensen? Denk daarbij bijvoorbeeld aan het verdwijnen van rustmomenten, maar ook de mogelijkheden tot hoger aanvliegen (glijvluchtnaderingen). Nogmaals, voor de BRS is van groot belang dat met de luchtruimherziening ook dient te worden gestreefd naar een minimaal gelijkblijvende score op hinder en gezondheid. Het aantal ernstig gehinderden mag door deze exercitie niet toenemen.

**Dialoog met de omgeving**
De NRD spreekt over een 'gerichte dialoog'. De invulling van het begrip 'gerichte dialoog' roept bij de BRS vragen op. Afgaand op paragraaf 4.2 over participatie, lijkt de bestuurlijke participatie zich vrijwel tot afstemming met provincies (bestuurlijk en ambtelijk) te beperken. Maar de provincie kan niet in de plaats treden van gemeenten dan wel namens hen spreken.

De gemeenten kennen een eigen dynamiek, en verdienen het om eigenstandig gehoord te worden. In de kerngroepen zijn niet de belangen vertegenwoordigd die de NRD veronderstelt. Bij de herziening van het luchtruim doen zich ongetwijfeld veranderingen voor in routes en vlieghoogten (denk onder andere aan de vierde fix). Dit zal niet alleen grote impact hebben voor gemeenten die lid zijn van de Omgevingsraad Schiphol en de BRS, maar ook voor gemeenten die daarin niet vertegenwoordigd zijn. De verantwoordelijkheid om die gemeenten aan te haken ligt bij het Rijk.

Tot slot stelt de NRD dat "bestaande afspraken rond luchthavens" niet leidend zijn. De BRS gaat er evenwel van uit dat de NRD de gemaakte afspraken rond luchthavens respecteert.

Hoogachtend,

5.1.2e

A. Tekin
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

Bijlage: Verdere vragen en opmerkingen op de NRD

**Bijlage: Verdere vragen en opmerkingen op de NRD**

Inleiding

pag. 8: "onderstrepen de grote wens van veel burgers om vliegroutes en het gebruik daarvan duurzaam in te passen in het Nederlandse luchtruim met zo min mogelijk uitstoot en hinder". Dit is een goed uitgangspunt!

1.5 Scope plan-m.e.r.

Wat betekent het loslaten van de B+-routeset voor de openstelling van Lelystad Airport c.q. het momenteel in procedure zijnde Wijzigingsbesluit Luchthavenbesluit Lelystad 2015? Zowel het LHB 2015 als het komende Wijzigingsbesluit LHB 2015 zijn volledig gestoeld op de MER 2014/2018 die uitgaat van de B+ routeset.

Wat betekent bovenstaande voor (de huidige en toekomstige ontwikkeling van) Schiphol, vanuit de eerder gemaakte afspraak dat Lelystad Airport 'overloop' luchthaven van Schiphol is/wordt? En daarmee noodzakelijk is voor (in ieder geval) het aankomende LVB1 (en waarschijnlijk ook LVB2)?

Naar verwachting wordt er in de Luchtvaartnota een passage opgenomen over een luchthaven in zee. In de NRD ontbreekt dit onderwerp echter, terwijl de Luchtruimherziening kort na de Luchtvaartnota zal verschijnen en feitelijk de vliegtechnische invulling daarvan moet ondersteunen. Omdat een luchthaven in zee wellicht grote winst oplevert voor met name geluidhinder zou het goed zijn als de planMER LRH anticipeert op een luchthaven in zee en daar de eventuele gevolgen voor het luchtruim van inzichtelijk maakt.

2.2 varianten
Hoe zit de NADP2 in de verschillende varianten? Is dat nog een optie binnen de varianten?
In hoeverre is 'getrapte nadering' het vaste uitgangspunt voor het beoordelen van de verschillende varianten (op bijvoorbeeld geluid en uitstoot)? Waarom wordt niet standaard uitgegaan van bijvoorbeeld CDA (Continuous Descent Approach) als vast uitgangspunt voor de MER en wordt alleen, indien het niet anders kan, overgegaan op getrapte nadering?

2.4 opbouw varianten
Pag. 21: "In de Onderzoeksfase is onderzocht hoe het luchtruim er uit kan zien als telkens één maatschappelijk doel (geluid, duurzaamheid, civiele of militaire capaciteit) centraal staat bij het ontwerp". Waarom de focus op alleen 'geluid', en niet breder op leefbaarheid en gezondheid?

Pag. 23: "Bestaande afspraken over baancombinaties Schiphol (dit betreft het gebruik van start- en landingsbanen) zijn niet leidend, waar betere resultaten mogelijk zijn, worden deze onderzocht in de varianten". Geldt dit "beter" alleen voor de vier doelen (geluid, milieu, civiele en militaire capaciteit), of kijkt de PlanMER breder?

Pag. 24: "Voor een effectief luchtruimontwerp is het belangrijk dat er een scheidslijn wordt getrokken die aangeeft vanaf welke hoogte CO2 en tot welke hoogte de geluidsbelasting leidend is. Bij het ontwerp zal

als werkhypothese worden gewerkt met een scheidslijn van 6000 voet." Waarop is dit gebaseerd? Speelt boven de 6000 voet geluid geen rol meer? Is dit in lijn met recent onderzoek? Zegt RIVM-onderzoek hier iets over? Met deze scheidslijn worden mogelijk maatregelen voor hinderreductie beperkt.

Er wordt aangegeven dat er gewerkt wordt met een scheidslijn van 6.000 voet voor CO2 en geluid.
Waarom alleen CO2 en geluid? Waarom niet ook (ultra-)fijnstof en stikstofoxiden?

2.6 Proces
In het kader op pagina 26 wordt gesproken over 'een verantwoordelijkheid van bestuurders' (als het gaat om afweging tussen bijvoorbeeld geluid en CO2): Op welke bestuurders wordt hier gedoeld? De minister van IenW en de staatssecretaris van Defensie als bevoegd gezag? Het hele kabinet? Of ook Gedeputeerde Staten van provincies en colleges van B&W?

3.1 toetsing
Pag. 29: Voorspelbaarheid van geluid: welke mogelijkheden bieden de varianten om goed te
voorspellen waar/wanneer er geluid geproduceerd wordt?
Flexibiliteit in routes: welke mogelijkheden bieden de varianten om bepaalde specifieke gebieden (b.v. woonkernen of natuurgebieden) te mijden?

Pag. 30: "relatieve toets, dus: ten opzichte van de referentiesituatie". Moet het niet ook ten opzichte van elkaar, hoe kun je anders wegen of de mogelijkheid om woongebieden te mijden bijvoorbeeld bij de ene variant heel groot is maar toch niet wordt gebruikt omdat andere factoren zwaarder wegen?

"De luchthavens en de banen blijven zoals in de huidige situatie, maar de uurcapaciteiten zullen in de toekomst verruimd worden doordat er nieuwe technologieën ontwikkeld worden die deze toename mogelijk maken". Hoe wordt dat meegenomen in de referentiesituatie?

4.1 procedure
Pag. 33: "In het plan-MER worden de resultaten van het onderzoek naar de effecten van de varianten (inclusief de voorkeursvariant) beschreven." Hoe wordt de voorkeursvariant bepaald? En door wie?

4.2 participatie
Pag. 34: -> Waarom zitten gemeenten in maatschappelijke participatie en provincies in de bestuurlijke?

**Feedback voor studie nachtsluiting Schiphol – 20 februari 2024**

Met de oplevering de Uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio hebben de BRS en de vier ministeries een grote, gezamenlijke stap gezet in het herstellen van de balans tussen het belang van een internationale luchthaven voor Nederland en de kwaliteit van de leefomgeving, specifiek voor omwonenden. Nachtvluchten en specifiek de effecten daarvan op de gezondheid en mogelijke effecten op economisch gebied, spelen hierin een prominente rol.

De BRS onderschrijft het initiatief van het ministerie om de effecten van een mogelijke nachtsluiting te onderzoeken. In zijn algemeenheid vindt de BRS dat hinder breder is dan alleen geluid (ook uitstoot van emissies, effecten op slaap en gezondheid, en klimaat). Dit is ook aan de orde bij het onderzoek naar de mogelijke effecten van maatregelen in de nacht op Schiphol. De BRS roept dan ook op om te sturen op gezondheid in plaats van sturen op enkel minder hinder, waarbij oog is en blijft voor de balans tussen luchtvaart en omwonenden. Daarnaast benadrukt de BRS dat maatregelen in de nacht niet moet leiden tot verzwaring van het vliegverkeer op de secundaire banen overdag.

Vanuit het oogpunt van gezondheid verwijst de BRS naar het onderzoek dat GGD Kennemerland uitvoerde in 2016 naar geluidshinder en slaapverstoring in de omgeving van Schiphol.
(bron: https://www.ggdkennemerland.nl/-/media/ggdwebsites-2016/documenten/milieu-en-gezondheid/verdiepende-studie-geluidshinder-en-slaapverstoring-omgeving-schiphol.ashx?la=nl-nl)

<u>Conclusies en aanbevelingen GGD Kennemerland n.a.v. verdiepende studie</u>
De GGD Kennemerland constateerde dat de gezondheidsklachten die inwoners ervaren als gevolg van ernstige geluidhinder en slaapverstoring bestaan uit psychische problemen, gebruik van slaapmedicatie, moeheid en stress, klachten aan luchtwegen en hart- en vaatziekten. Een deel van hen ervaart gevolgen op gebied van familie- en sociale relaties en werk. Inwoners die slaapverstoring ervaren uiten ook hun zorgen over de invloed van het vliegverkeer op de luchtkwaliteit, het klimaat en veiligheid.

Aanbevelingen uit het onderzoek:

- Piekbelasting van vliegtuiggeluid in de vroege ochtend blijkt een grote impact te hebben op de slaapverstoring, waar dit in de gemiddelde berekende belasting over de hele nacht niet of nauwelijks waarneembaar is. Dit houdt in dat een enkel moment van geluidbelasting in de nacht al tot (ernstige) slaapverstoring kan leiden.
- Slaapverstoring vindt overwegend plaats aan de randen van de nacht, tussen 23:00-24:00 uur en 05:00-07:00 uur. Piekbelasting van vliegtuiggeluid op bepaalde tijdstippen speelt een rol bij slaapverstoring. De Lnight is een gemiddelde van de geluidbelasting over 8 uur, tussen 23:00 en 07:00 uur, hierdoor lijkt er sprake te zijn van een onderschatting van de geluidbelasting aan de randen van de nacht.
- Landend vliegverkeer op de Polderbaan en de Kaagbaan is voor de respondenten een voorname oorzaak van ernstige slaapverstoring en geluidhinder door de beperkte hoogte waarop zij aanvliegen, de toename in frequentie van het vliegverkeer, de bochten en het regelmatig afwijken van de geplande routes. Ook startend, langdurig laagvliegend vliegverkeer geeft hinder.
- Over het algemeen genomen gaven inwoners aan rond 6 uur te slapen per nacht, in de nabijheid van de Polderbaan en de Kaagbaan gemiddeld iets minder.

- Inwoners geven voor geluidhinder en slaapverstoring een score van respectievelijk gemiddeld 7,9 en 8,1 (in de range van 0 tot 10 waarbij 10 de meeste ernstige waarde is).
- De GGD Kennemerland beveelt aan nader onderzoek te doen naar de relatie van slaapverstoring met de geluidbelasting en een update van de blootstelling-responsrelaties van ernstige geluidhinder en ernstige slaapverstoring in een ruim gebied rond de luchthaven.

<u>Aandachtspunten BRS t.a.v. impactanalyse maatregelen in de nacht</u>

- Gezondheid centraal:

De BRS pleit voor het sturen op de gezonde leefomgeving, in plaats van sturen op minder hinder in het uiteindelijke pakket met maatregelen/scenario's. De BRS stelt voor om de GGD te betrekken als stakeholder in het onderzoek naar de mogelijke effecten van maatregelen in de nacht op Schiphol.

- Aandacht voor hinderbeleving

De BRS pleit ook voor het borgen van hinderbeleving als component van hinder in de berekeningen van de te kiezen maatregelen, zoals ook is aanbevolen vanuit PAMV. Maak daarbij gebruik van aanvullende geluidindicatoren die, naast Lden en Lnight, beter aansluiten bij de manier waarop omwonenden de effecten van vliegtuiggeluid ervaren. Hou daarbij rekening met onder andere piekgeluiden, duur, rustmomenten.

- Aandacht voor slaapverstoring

De BRS wil, vanuit gezondheidsoogpunt, meer rust in de nacht. Hiervoor is onderzoek naar de mogelijke maatregelen/instrumenten nodig. Vermindering van het aantal nachtvluchten lost het probleem van slaapverstoring niet op, omdat uit onderzoek van de GGD Kennemerland naar voren komt dat slaapverstoring ook kan voorkomen als gevolg van enkele nachtvluchten. Vanuit die optiek is een (gedeeltelijke) nachtsluiting kansrijk om tenminste een aaneengesloten periode van nachtrust te bieden in de Schipholregio, waarbij verschuiving van hinder naar andere banen vorkomen moet worden.

- Verschuiving hinder naar secundaire banen:

Een verschuiven van nachtvluchten vanuit de nacht naar de dag of naar de late avond en de vroege ochtend mag er niet toe leiden dat de gebieden onder de secundaire banen te maken krijgen met een 'verzwaring' van het vliegverkeer. Juist in deze gebieden liggen woningen vrij dicht op de start- en landingsbanen.

- Verschuiving hinder naar randen van de dag:

De avond is de nacht van de kinderen. Momenteel is er een piek in de avond rond 22:00 / 23:00 uur. Dit is voor kinderen al de nacht. Houdt in de impactanalyse rekening met het feit dat de nacht voor verschillende leeftijden op verschillende tijdstippen begint. Het geleidelijk rustiger worden in de avond is daarbij een goed scenario.

- Verschuiving randen van de nacht:

Eerder onderzoek, onder meer door GGD Kennemerland, toont aan dat slaapverstoring overwegend plaatsvindt aan de randen van de nacht, tussen 23:00-24:00 uur en 05:00-07:00 uur. Piekbelasting van vliegtuiggeluid op bepaalde tijdstippen speelt een rol bij slaapverstoring. Bij het zorgen voor meer rust in de nacht moet worden voorkomen dat dit leidt tot verschuiving naar de randen van de nacht.

- Netwerk bestemmingen:

De BRS onderschrijft het belang van het grote netwerk van bestemmingen dat nu vanaf Schiphol wordt aangeboden. De BRS roept op om onderzoek te doen naar het effect van maatregelen of dit netwerk van bestemmingen. Gaan er bestemmingen niet meer mogelijk zijn, dan treedt verschraling van het netwerk op, met mogelijke effecten voor de economische positie van Nederland.

- Vrachtsector

De BRS beveelt aan om in de impactanalyse naar maatregelen in de nacht ook onderzoek te doen naar economische effecten, onder meer over wat maatregelen kunnen gaan betekenen voor de vrachtsector en bijvoorbeeld de (glas)tuinbouwsector.

- Selectiviteitsbeleid

De BRS erkent dat het belang van Schiphol is gelegen in internationale connectiviteit. Bij selectieve ontwikkeling moet er voorrang zijn voor vluchten met de grootste waarde voor de kwaliteit van het bestemmingennetwerk en daarmee de Nederlandse economie. Gebruik Schiphol selectief; ten behoeve van de economie en niet ten behoeve van bestemmingen die daar niets aan bijdragen. Een effectief sturingssysteem op selectiviteit past hierbij. Zo kan ten behoeve van selectiviteit schuifruimte gecreëerd worden via andere luchthavens en andere modaliteiten (treinen en, wellicht in de toekomst, elektrisch vliegen.) Lelystad Airport kan een rol spelen als overlooplUchthaven van Schiphol. Het gebruik van Lelystad Airport voor punt-tot-punt verkeer afkomstig van Schiphol zorgt voor ruimte op Schiphol voor het vliegverkeer dat het meeste bijdraagt aan de het (inter)continentale netwerk.

<u>Wenselijke aanvullende of alternatieve maatregelen:</u>

Ten behoeve van alternatieve maatregelen of scenario's, waarbij het scenario van een (gedeeltelijke) nachtsluiting vervalt, heeft de BRS naast eerder genoemde aandachtspunten een aantal voorstellen:

- Weren van lawaaiige vliegtuigen in de volledige nachtperiode
- Onderzoekscenario: nachtsluiting naar model van Frankfurt
    - Vertraagde starts kunnen in individuele gevallen tot maximaal 24:00 uur worden goedgekeurd, bijvoorbeeld bij onweer, harde wind of hevige sneeuwval.
    - Vertraagde landingen zijn toegestaan tot 24:00 uur als de vertraging niet te wijten is aan het vluchtschema.
    - Na middernacht worden er geen landingsvergunningen afgegeven voor vertraagde landingen. Deze vliegtuigen zullen dan naar een andere luchthaven moeten vliegen zonder een verbod op nachtvluchten.
    - Landingen voor 5 uur 's ochtends zijn ook niet toegestaan.
    - Vliegbewegingen zijn alleen mogelijk in speciale uitzonderlijke gevallen, bijvoorbeeld om veiligheidsredenen, voor rampen- of medische hulpmissies en voor onderzoek vluchten van LVNL.

<u>Aanvullende vragen BRS</u>

- Hoe beïnvloedt een (gedeeltelijke) nachtsluiting de dosis-effect relatie (bv. een afname van ernstig gehinderden door geen/ minder nachtvluchten)?

- Welke gevolgen heeft dat voor Lden en Lnight waarmee we bij woningbouw rekening moeten houden en voor de bijdrage van de luchtvaart aan gecumuleerd geluid?
- Neem in het onderzoek mee wat Lelystad Airport kan bijdragen aan meer rust in de nacht in de Schipholregio. Inventariseer daarbij ook welke aanpassingen aan de operatie of prikkels luchtvaartmaatschappijen nodig hebben om vanaf Lelystad Airport te vliegen in plaats van Schiphol. Welke vluchten zijn/operatie is geschikt voor het verplaatsen van (de nacht op) Schiphol naar de dag op Lelystad Airport en wat is het effect op het mogelijk maken een nachtsluiting op Schiphol?
- Kan worden onderzocht of een koppeling mogelijk is tussen het vluchtplan en het airport slot systeem, om zo de uitgifte van slots meer dienstbaar te maken aan de doelen die wij wat betreft luchtvaart nastreven.
- Wat zijn de mogelijkheden om nachtslots te verplaatsen naar de (dal)tijden waarop nog ruimte is op de primaire banen voor landend en vertrekkend verkeer.

**BIJLAGE 7: Regeerakkoord - Relevante Passages**

Juist voor een handelsland als Nederland is het belang van een goede en veilige doorstroming op de weg, het spoor en de vaarwegen enorm. Dit is belangrijk voor het vestigingsklimaat en verdienvermogen van Nederland. In het bijzonder geldt dit voor de verbindingen van en naar onze mainports zoals onze havens en Schiphol.

De inzet voor de luchtvaart is gericht op het op orde brengen van de rechtsbescherming van omwonenden (geluidsbelasting) en de regelgeving met behoud van de netwerkkwaliteit van Schiphol.

Doorgroei van Schiphol is op lange termijn mogelijk met stillere en schonere vliegtuigen.

Het luchtvaartbeleid wordt met verschillende stakeholders ontwikkeld. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van onder andere de Maatschappelijke Raad Schiphol , de Bestuurlijke Regie Schiphol.

Het kabinet wil de rechtspositie van omwonenden van Schiphol zo snel mogelijk herstellen en de geluidsbelasting met 20% terugdringen.

De lopende Europese procedure Balanced-Approach wordt voortgezet en de resultaten worden in een luchthavenverkeerbesluit (LVB) vastgelegd. Dit is ook nodig om te voldoen aan de uitspraak van de rechter in de zaak van de stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder. Het luchthavenverkeerbesluit voor Schiphol wordt in 2025 verwacht. De regelgeving zal vervolgens periodiek geactualiseerd moeten worden.

Daarnaast zal het kabinet in 2025 duidelijkheid geven over de opening van Lelystad Airport.

Het kabinet is voornemens te sturen op milieunormen die de negatieve effecten van de civiele luchtvaart steeds verder laten afnemen. Voor de luchtvaart ontstaat dan op de langere termijn groeiruimte als vliegtuigen stiller en schoner worden onder andere met innovatie van vliegtuigen en vliegtuigbrandstoffen, waaronder SAF (biogene en synthetische brandstof) en waterstof. De uitwerking van het normenstelsel zal nog een aantal jaar in beslag nemen.

We maken een aanpak op de energietransitie van de luchtvaart en een SAF roadmap, om schoner te kunnen vliegen en om te zorgen dat er ook in de toekomst voldoende energie (vanuit Nederland en Europa) beschikbaar is. Het kabinet komt in het voorjaar van 2025 met deze aanpak.

We werken aan een verbeterde indeling van het luchtruim. Het kabinet creëert ruimte voor Defensie (Koninklijke Luchtmacht) door het oefengebied in het noordelijk deel van het Nederlands luchtruim uit te breiden. Dit vraagt ook om aanpassing en modernisering van het civiele luchtruim. In de nieuwe indeling van het luchtruim moet sprake zijn van zo kort mogelijke routes en dus van minder omvliegen. Het verbeterde luchtruim speelt in op de geopolitieke ontwikkelingen en vormt de basis voor verbetering van de leefomgevingskwaliteit rond de luchthavens. De plannen hiervoor worden eind 2024 gepresenteerd. Begin 2025 wordt een externe adviescommissie ingesteld. Dit advies wordt betrokken in het politieke besluitvormingstraject (vergelijkbaar met voorhangprocedure) dat in 2025 zal plaatsvinden.

Een gedifferentieerde vliegbelasting naar afstand wordt ingevoerd. Deze maatregel heeft als doel om de hogere uitstoot van lange afstandsvluchten zwaarder te belasten en zal een budgettaire opbrengst genereren van 248 mln. per jaar. De verhoging van de vliegbelasting wordt per 1 januari 2027 ingevoerd (via apart wetstraject of Belastingplan 2026). Bij de uitwerking wordt onder andere gekeken naar de effecten op emissies, netwerkkwaliteit en de hubfunctie van Schiphol, werkgelegenheid en vestigingsklimaat.

Onze uitstekende internationale netwerk – met mainports als Schiphol, Brainport en Havengebied Rotterdam - is altijd een belangrijke factor geweest voor ons vestigingsklimaat. Daarom vindt het kabinet het belangrijk de netwerkkwaliteit deze mainports te behouden.

Provincie Noord-Holland

**Bestuurlijke Regie Schiphol**
**Uw contactpersoon**
5.1.2e
BEL/RO

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Telefoonnummer 5.1.2e
5.1.2e @noord-holland.nl

De leden van de BRS



**Verzenddatum**
28 januari 2022

**Kenmerk**

**Betreft: Uitnodiging BRS 03 februari 2022**

Geachte leden van de BRS,

Hierbij nodig ik u uit voor een bijeenkomst van de BRS Bestuurlijk op **donderdag 03 februari van 09.30 tot 11.00 uur.** Deze vergadering is **digitaal, via Teams.**

*NB: Leden worden uitdrukkelijk verzocht zich vooraf aan te melden om de vergaderlink te ontvangen. Bij verhindering het verzoek u bestuurlijk te laten vervangen.*

De conceptagenda luidt als volgt:

1. Opening + mededelingen

2. Vaststelling verslag vorige keer

3. Actuele ontwikkelingen, wat vraagt dit van de BRS?
   a. Coalitieakkoord, passage over Schiphol. Relatie met BRS-inzet. Focus?
   Cursief komt uit het coalitieakkoord
   BRS-inzet: duurzame connectiviteit én gezonde leefomgeving

*"Hst. 1. Democratische rechtsorde, Relatie burger-overheid*
*We werken aan een overheid die betrouwbaar, dienstbaar, dichtbij en rechtvaardig is."*
De BRS vraagt dit ook te betrekken op de kaders voor de luchtvaart, heldere en transparante normen waar de omgeving door wordt beschermd en rechten aan kan ontlenen.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon ( 5.1.2e

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

*"Hst. 2 Duurzaam land, Infrastructuur, Schiphol*
*Door de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol is Nederland via de lucht uitstekend verbonden met de rest van de wereld. Schiphol zorgt direct en indirect ook voor veel werkgelegenheid. Mede door Schiphol is Nederland een interessante vestigingsplaats voor internationaal opererende bedrijven. Die sterke hub functie willen we behouden."*
Als BRS onderschrijven we het belang van duurzame internationale connectiviteit. Dat vraagt een heldere visie op de connectiviteitsbehoefte én een multimodaal perspectief hoe je dit zo duurzaam mogelijk kunt invullen (binnen de doelstellingen van de Europese Green Deal) en waarbij de druk op de leefomgeving wordt verminderd.

*"Tegelijkertijd moet er aandacht zijn voor het verminderen van de negatieve effecten van luchtvaart op mens, milieu en natuur. Er spelen rond de luchthaven diverse uitdagingen op het gebied van stikstof, (ultra)fijnstof, geluidsoverlast, leefomgevingskwaliteit, veiligheid en woningbouw."*
De BRS pleit daarom voor een integrale weging van de verschillende maatschappelijke belangen in het gebied zoals de gezonde leefomgeving, woningbouw, energietransitie, én internationale connectiviteit. Daarnaast vraagt de BRS om eenduidige normen voor geluid en uitstoot. En ga monitoren en meten om berekeningen te valideren.

*"Dit vraagt om een integrale oplossing die zekerheid en perspectief biedt voor zowel de hub functie van Schiphol als de omgeving van de luchthaven."*
De BRS pleit voor scherpte in doelen en instrumenten. Het doel is duurzame connectiviteit van Nederland, de hubfunctie is een instrument om dat te realiseren. De klimaatopgave stelt ons voor de opgave om dit binnen de ambities van de Green Deal in te vullen. Daarbij pleiten wij om niet eenzijdig in te zetten op CO2-reductie (met gezondheidswinst als bijvangst) maar juist in te zetten op het bredere doel richting zero emissions in 2050 en daarmee de klimaatmaatregelen hand in hand te laten gaan met het verbeteren van de gezonde leefomgeving.

*"Het kabinet zal hierover in 2022 besluiten en hierbij de opening van vliegveld Lelystad betrekken en hierbij ook de laagvliegroutes in ogenschouw nemen."*
De BRS onderschrijft het belang van rechtszekerheid voor de omwonenden.

b. Cumulatie, Kamerbrief met stukken impactanalyse + duiding huidige discussie. Inzet van IPO, VNG en BRS in de lopende

discussie. Aanvullende acties vanuit de BRS?

**Voorafgaand**
Als BRS hebben we in juni 2020 bij onze zienswijze op de luchtvaartnota ook een brandbrief gestuurd naar de minister van IenW en de minister van BZK over het voornemen een verzwaarde formule voor cumulatie van luchtvaartgeluid in te voeren. In reactie op die brief zijn er ambtelijk en bestuurlijk gesprekken geweest tussen de regio (BRS, VNG en IPO) en het Rijk. Er is toen afgesproken een impactanalyse te doen. De resultaten van die analyse zijn nu naar de Kamer gestuurd. Gedurende het traject is er steeds mondeling een terugkoppeling gegeven van de stand van zaken.
Wij hadden de stukken toen ook richting de BRS willen sturen maar dat is achter de schermen niet goed gegaan. Daarom is het nu pas meegestuurd. Waarvoor onze excuses.

**Waar staan we nu**
Zoals de stukken laten zien is er wel degelijk een probleem in de uitvoering. Als Rijk en regio hebben we een verschillende waardering van de ernst daarvan.
In het briefadvies zijn de oplossingsrichtingen geschetst. Vanuit de regio houden wij vast aan de lijn dat cumulatie het sluitstuk is van een gesprek over de normering. Het knelpunt in deze is dat we hier praten over twee verschillende juridische regimes. De normering zit in de wet luchtvaart, en de cumulatieregel voor geluid in de Omgevingswet. Als het doel is de gezondheid te beschermen helpt een cumulatieregel niet. Je voorkomt dan wel nieuwe woningbouw maar de feitelijke situatie in de lucht blijft hetzelfde. Hoe leg je dat dan uit aan de mensen die er nu al wonen, in hun leefomgeving verander er niets.

Voor wonen vliegen wil het ministerie toe naar maatwerk binnen de beperkingengebieden in de wet luchtvaart, vervolgens wordt via de Omgevingswet die deur dichtgegooid. Dit vraagt om beide regimes beter op te lijnen, een actie die ook in de uitvoeringsagenda van de luchtvaarnota staat (overgaan van luchtvaart naar de Omgevingswet). Daar kunnen we vandaag gewoon mee beginnen.
Voor de korte termijn is dan de vraag wat je moet doen. Feitelijk gaat het er om dat de huidige dosis effect relaties niet meer aansluiten, daarom willen ze die verzwaring toepassen. Maar tegelijk loopt er al een actualisatie, die wordt rond de zomer verwacht. Als we recht willen doen aan de omgeving zouden we dus daar naar moeten kijken. Let wel, in de verzwaarde formule maken ze gebruik van de dosis effectrelaties uit 2002 (dat is dus nog van voor de Polderbaan). Dat is dus gebaseerd op een oude niet meer bestaande operatie.

**Vervolg**

Inzet vanuit de regio is om aan de slag te gaan met een goed juridisch stelsel voor luchtvaartgeluid om daadwerkelijk de gewenste gezondheidsbescherming te kunnen bieden in de Schipholregio. Voor de korte termijn stellen wij voor om die verzwaring niet in te voeren maar rekenschap te geven zoals we nu ook al doen binnen de LIB5, feitelijk een bestendiging van de onderbouwing van een 'goede ruimtelijke ordening'. Op die manier doen we ook recht aan de feitelijke belasting op een locatie.

Er is afgesproken een bestuurlijk vervolggesprek te organiseren met de nieuwe bewindspersonen. In de voorbereiding daarop wordt vanuit het ministerie gewerkt aan een oplossing voor de korte termijn. Wij wachten af waar ze mee komen maar blijven vasthouden aan de afgestemde lijn.
Afspraken in de BRS
Blijf vasthouden op de ingezette koers:

- Gezamenlijk aan de slag met een goed beschermingsregime
- In de tussentijd de omgeving niet onnodig op slot gooien.

In de gesprekken met het Rijk, Kamerleden en in de media blijven we deze BRS-lijn / verwondering uitdragen:
- Laten we vandaag aan de slag gaan met de fundamentele aanpak van het stelsel om daadwerkelijk een verbetering in de leefomgeving te realiseren en dit niet doorschuiven naar de lange termijn.
- Zet de regio niet onnodig op slot

De hoofdboodschap: De nieuwe rekenregels voor geluid moeten van tafel. Ze dragen niet bij aan de bescherming van de omgeving en zorgen voor een onnodige verzwaring van de motiveringslast van de gemeente.

Voorstel is om in de interbestuurlijke samenwerking dit punt ook centraal te stellen.

4. Dit is de laatste BRS-vergadering voor de gemeenteraadsverkiezingen, accenten voor de overdracht?
De gekozen focus in onze BRS-inzet helpt ons goed in de gesprekken. In de wirwar van overleggen helpt het om als BRS heel gericht te blijven hameren op: het zo duurzaam mogelijk vormgeven van onze connectiviteitsbehoefte én het borgen van een gezonde leefomgeving.

Niet alles kan, dat vraagt integrale keuzes. Vanuit de BRS vragen wij daarbij meer aandacht voor de effecten op de gezonde leefomgeving. Zorg dat de investeringen die nu worden gedaan met het oog op het klimaat óók bijdragen aan een gezonde leefomgeving. Dat vraagt sturing op de bredere doelstelling van de Green Deal zero emissions in 2050. Tegelijkertijd willen we meer inzicht krijgen in de keuzes die er

zijn ten aanzien van internationale connectiviteit. Tenslotte willen we ook inzicht krijgen in de instrumenten om te kunnen sturen op die vluchten die de grootste toegevoegde waarde hebben.

**Stand van zaken governance**
Nieuw momentum:

- Vaststelling werkafspraken Interbestuurlijke Samenwerking. Belangrijk resultaat maar daarmee zijn we er nog niet, hoe geven we hier goed invulling aan met elkaar?
  De samenhang tussen land en lucht, duurzame internationale connectiviteit én gezonde leefomgeving. Te beginnen met een gesprek over de regels voor cumulatie van geluid?
- Laatste Regioforum, wij zijn als BRS nu afgezwaaid. De inrichting van de maatschappelijke participatie is aan het Rijk. Aandachtspunt is bestuurlijke participatie zonder meegezogen te worden in de maatschappelijke raad. Bestuurlijke participatie (in BRS verband, per cluster, en/of gemeente/provincie) wordt afgestemd via interbestuurlijke pijler en vastgelegd in het participatieplan.

5. Rondvraag

6. Afsluiting

Met vriendelijke groet,

J. Olthof
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

Haarlemmermeer:
We kunnen ons in vinden in de voorgestelde zienswijze, maar hebben nog een aantal aanpassingen en aandachtspunten.

1) Bij de 2e bullet:
- voeg "beleidskader netwerkkwaliteit" toe
- Maak een besluit niet afhankelijk van de mobiliteitsvisie
    - Huidige tekst: "Wij zien graag dat de Kamer pas een besluit neemt over een eventuele nachtsluiting als de Integrale Mobiliteitsvisie, die in het kader van de verdere uitwerking van de Luchtvaartnota door de minister wordt opgesteld, uitsluitsel heeft gegeven over de effecten op de economie en bereikbaarheid;"
    - **Voorstel:**
      "Wij zien graag dat de Kamer pas een besluit neemt over een eventuele nachtsluiting als **duidelijkheid is over de effecten op de economie en de internationale connectiviteit. Hierbij dienen ook andere beleidsstukken betrokken te worden zoals het nog te ontwikkelen beleidskader connectiviteit en de Integrale Mobiliteitsvisie,** die in het kader van de verdere uitwerking van de Luchtvaartnota door de minister **worden** opgesteld."

2) Vraag bij een onderzoek naar de effecten van de nacht, ook de relatie te leggen met andere Nederlandse luchthavens. De vluchten uit de nacht zullen ergens heen moeten. Bekend is dat een aantal blokken op Schiphol overdag vol zit. Ook willen we geen pieken in de randen van de nacht. Andere luchthavens, waaronder Lelystad Airport, kunnen een rol spelen bij het oplossen van het verplaatsen van een deel van de nachtvluchten naar de dag.

3) Voeg het belang van een aaneengesloten periode van rust in de nacht toe. Uit onderzoek blijkt dat dit een belangrijk gunstig effect heeft op de gezondheid.

4) Bij de laatste bullet over de economische effecten is bij de laatste zin onduidelijk waar deze naar verwijst.
    - Huidige tekst: "Onduidelijk is wat dit voor de vrachtsector en bijvoorbeeld de (glas)tuinbouwsector betekent. De minister heeft toegezegd bij de verdere uitwerking van de Luchtvaartnota onderzoek te doen naar maatregelen om de hinder in de nacht te verminderen. Wat de BRS betreft horen daar de economische effecten ook bij."
    - **Voorstel:**
      "Onduidelijk is wat dit voor de vrachtsector en bijvoorbeeld de (glas)tuinbouwsector betekent. De minister heeft toegezegd bij de verdere uitwerking van de Luchtvaartnota onderzoek te doen naar maatregelen om de hinder in de nacht te verminderen. **Wat de BRS betreft maakt het in kaart brengen van de economische effecten van verschillende maatregelen van hinderbeperking in de nacht daar ook onderdeel vanuit."**

Cluster Zuid-West
Namens cluster zuid west zou ik graag nog twee aanscherpingen op de zienswijzen willen aanbrengen:

*Tekstvoorstel om te verwerken in conceptzienswijze:*
*1e bullet 2e zin wijzigen in: 'Als dat het geval is dan krijgen alle gebieden, dus ook de secundaire banen' etc.*
*2e bullet: toevoegen na de 2e zin: 'Het is belangrijk dat er duidelijk zicht is op nut en noodzaak van de nachtvluchten, bijvoorbeeld door het uitvoeren van een MKBA. Daarbij is ook de relatie met de zwaarte van de overlast van belang (tijdstip van de overlast en geluidniveau c.q. type vliegtuig).*

Lelystad:
Wat Lelystad betreft zouden we het volgende aan de zienswijze van de BRS willen toevoegen:
Lelystad heeft een luchthaven klaar staan om Schiphol mede in de nacht te ontzien.
Nachtvluchten van Schiphol worden verplaatst naar de dag en Lelystad Airport biedt vervolgens gedurende de dag ruimte aan die vluchten die daarvoor op Schiphol moeten wijken.
Lelystad Airport draagt daardoor direct bij aan een belangrijke hinderbeperkende maatregel en afspraken uit het Aldersakkoord.

Zaanstad:
Het is goed om de effecten van het stoppen met nachtvluchten in beeld te brengen voor een goede afweging, zoals verschuiving van vluchten naar de vroege ochtend of late avond. Maar wel steeds vanuit het perspectief van leefbaarheid en gezondheid. In de conceptzienswijze worden nadrukkelijk ook economische effecten naar voren gehaald. Daardoor wordt de indruk gewekt dat negatieve effecten op de leefbaarheid aanvaardbaar zijn als er economisch voordeel is. Dat is niet wat wij uit willen stralen en dat is naar ons idee ook niet wat de vastgestelde BRS-inzet 2.0 uitstraalt. Ik wil er daarom voor pleiten zo dicht mogelijk bij de tekst te blijven van de vastgestelde BRS inzet 2.0.

IJmond
Ik heb de volgende verzamelde reactie op de BRS reactie initiatiefwet nachtvluchten.
Zoals al aangegeven is de initiatiefwet voor onze regio van waarde.
Overall kreeg ik terug: Goed dat wij ons als BRS duidelijk uitspreken voor minder hinder in de nacht.

Tegelijkertijd zou de toon vanuit onze regio positiever mogen. Ik begrijp dat dat lastig is vanuit de balans die wij zoeken binnen de BRS.
Maar mogelijk is er ruimte en mogelijk dat de vraag ook vanuit andere bestuurders komt.
Misschien nog in de laatste alinea?

De vraag vanuit bestuurders verder om de bullets constructiever te verwoorden.
We starten nu 3x met: 'Onduidelijk is…'
Dat doet af aan het voorstel.

En de wens om minder GroenLinks te benoemen.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Minister van Infrastructuur en Waterstaat
De heer R. Tieman
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Staatssecretaris van Defensie
De heer G. Tuinman
Postbus 20701
2500 ES DEN HAAG

**Bestuurlijke Regie Schiphol**

**Uw contactpersoon**

5.1.2e

BEL/GLK

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e @noord-holland.nl



**Verzenddatum**

24-09-2025

**Kenmerk**

2436135/2436136

**Uw kenmerk**

-

**Betreft:** Gebiedsagenda - Luchtruimherziening

Excellenties,

Het kabinet heeft op 21 februari 2025 de Tweede Kamer geïnformeerd over het Schetsontwerp van de nieuwe luchtruimindeling en de Startnotitie voor het hoger naderen van luchthavens. Onderdeel van de bestuurlijk afspraken tussen het programma Luchtruimherziening en de provincies is de mogelijkheid voor provincies om een gebiedsadvies uit te brengen over de nieuwe indeling van het luchtruim. In uw brief van 7 juli 2025 verzoekt u om een bestuurlijk gedragen gebiedsadvies. Met deze brief geeft provincie Noord-Holland invulling aan haar gebiedsadvies. In de Annex vindt u specifieke aandachtspunten die door gemeenten binnen de provincie zijn ingebracht.

De provincie Noord-Holland, tevens voorzitter van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), vraagt bij de verdere uitwerking van de Luchtruimherziening nadrukkelijk aandacht voor de volgende punten:

**1. Gezondheid en leefomgeving als uitgangspunt**

De Luchtruimherziening zal leiden tot wijzigingen in vliegroutes en contouren, met gevolgen voor geluidbelasting, luchtkwaliteit en slaaprust. Het is daarom essentieel dat de bescherming van **de gezondheid van inwoners en de kwaliteit van de leefomgeving** het centrale uitgangspunt vormt. De provincie vraagt:

- Heldere, individuele normen voor geluidhinder – vergelijkbaar met andere sectoren – en toetsing op gezondheidsimpact

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 5.1.2e

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

- Transparantie voor bewoners over maximale belasting en recht op compensatie waar normen worden overschreden.
- De Provincie Noord-Holland volgt het BRS-principe *Minder hinder voor iedereen* als leidend sturingsprincipe bij verder ontwikkeling van de luchthaven. Hinder moet overal (in meer of mindere mate) omlaag. Maatregelen die overbelaste gebieden ontzien en eventueel tot verschuiving naar minder belaste gebieden leiden, moeten niet worden tegengehouden wegens dit principe als dit tot een meer evenwichtige verdeling van hinder leidt. Tegelijkertijd moeten er voor die gebieden waar hinder heen wordt geschoven ook andere maatregelen worden getroffen.
- De Provincie Noord-Holland volgt ook bij nachtvluchten het BRS-principe Minder hinder voor iedereen. Vermindering van het aantal nachtvluchten lost probleem van slaapverstoring niet op. Bij het zorgen voor meer rust in de nacht moet bovendien rekening worden gehouden met de randen van de nacht. Ook moeten nachtvluchten niet worden verschoven naar de secundaire banen overdag.
- Beperking van cumulatie van belasting. Er is behoefte aan rekenmethodiek die recht doet aan de daadwerkelijke situatie en gezondheid op een locatie, zonder de ruimtelijke ordening onnodig te belemmeren.

Gezondheid moet de toetssteen zijn bij alle ontwerpkeuzes, waarbij naast geluid ook effecten van ultrafijnstof, stikstof en geur worden betrokken.

**2. Integrale en samenhangende beleidsafweging**

De effecten van de LRH mogen niet uitsluitend los worden beoordeeld van andere rijksmaatregelen op het luchtvaartdossier en van landzijdige opgaven. De provincie pleit voor integrale beleidsmatige afwegingen die alle relevante trajecten in samenhang beoordelen, met nadrukkelijke aandacht voor de volksgezondheid en de cumulatieve druk op de leefomgeving.

**Luchtzijdig:**

- Het nieuwe Luchthavenverkeerbesluit (LVB Schiphol)
- Invoering van het nieuwe geluidstelsel (NNHS)
- Hoger aanvliegen
- Verduurzamingsagenda luchtvaart en nieuwe luchtvaartconcepten
- Gezondheidseffecten van emissies (ultrafijnstof, stikstof, $CO_2$, geur)

**Landzijdig:**

- Woningbouw- en verstedelijkingsprogramma's
- Natura 2000, stikstofreductie en energietransitie
- Publieke ruimte en infrastructuur
- Nationale afspraken over luchtkwaliteit en gezondheid (zoals het Schone Lucht Akkoord)
- Actualisatie Luchthavenindelingbesluit (LIB)

Een integrale benadering voorkomt tegenstrijdige keuzes, maakt consistente afwegingen mogelijk en beschermt de basisleefkwaliteit in de regio zoals gezamenlijk tussen Rijk en Regio is afgesproken in het uitvoeringsprogramma NOVEX Schipholregio De samenhang tussen luchtzijdige en landzijdige ambities dienen goed tegen elkaar afgewogen te worden, dat vraagt ook integrale afstemming tussen verschillende opgaven van verschillende overheidslagen.

**3. Gebiedsgerichte besluitvorming en governance**

De luchtruimherziening vereist gebiedsgericht maatwerk, transparante besluitvorming en nauwe bestuurlijke samenwerking met de regio. De Provincie Noord-Holland benadrukt daarbij het volgende:

- Structurele en vroegtijdige betrokkenheid van zowel provincies als gemeenten in alle fasen van het besluitvormingsproces.
- Volledig inzicht in de gecombineerde effecten van nieuwe en gewijzigde vliegroutes op regio's en woonkernen, inclusief de nog te bepalen uitvliegroutes van de F35's van Lelystad Airport.
- Actieve terugkoppeling door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zodra gedetailleerde effectanalyses beschikbaar zijn, zodat provincies en gemeenten gerichte input kunnen leveren voor de verdere uitwerking van het voorlopige ontwerp. Dit is nu nog niet voorzien, maar is essentieel voor gedragen besluitvorming.
- Onafhankelijke, navolgbare en goed toegankelijke handhaving van normen, zodat bewoners en bestuurders duidelijk inzicht hebben in naleving en recht op handhaving.

**Slotopmerking**

Vanuit deze uitgangspunten wil de Provincie Noord-Holland, samen met de gemeenten waar effecten worden verwacht graag in gesprek over wat per gebied de effecten zijn van de herziening. Desgewenst kunnen wij daarvoor de meest actuele GIS-bestanden als onderlegger aanleveren.

Hoogachtend,

Namens alle leden van de Bestuurlijke Regie Schiphol,

Esther Rommel
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

*Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.*

## ANNEX: SPECIFIEKE AANDACHTSPUNTEN VANUIT DE GEMEENTEN

**Samenwerkend cluster Haarlem-IJmond-BUCH-Alkmaar (Haarlem, Velsen, Beverwijk, Heemskerk, Bergen, Uitgeest, Castricum, Heiloo en Alkmaar.**

- Als door de luchtruimherziening (LRH) en het hoger naderen de vliegtuigpatronen worden gewijzigd, dan dienen de gevolgen hiervan helder en concreet voor de betreffende gemeenten inzichtelijk te worden gemaakt. De huidige effectanalyse is ontoereikend:
    - OP te maken valt dat – door het in zuidelijke richting verplaatsen van naderingspunten - ook de naderingsroutes naar de Polderbaan (en Zwanenburgbaan) zuidelijker komen te liggen dan nu het geval is. Effecten hiervan zijn niet geduid
    - Voor onze regio is in de effectanalyse aangegeven dat het effect in de BUCH-regio onbetrouwbaar is. De nadere onderbouwing van het ministerie van I&W (I&W) op 26 februari jl.) luidt: In de buurt van Castricum en Uitgeest zijn op verschillende plaatsen toenames en afnames van de geluidbelasting te zien. Het is echter de verwachting dat deze verschillen samenhangen met de manier van simulatie van het vliegverkeer. Die simulatie laat het naderende verkeer in de nieuwe situatie volgens andere routes vliegen. Het is echter niet de verwachting dat de nieuwe indeling van het luchtruim in de praktijk tot deze verandering zal leiden. Daarom zijn de uitkomsten in dit gebied onbetrouwbaar. Het gaat zowel om de berekende afnames als toenames van de geluidbelasting.
- Om het effect van de LRH te duiden pleiten wij voor een overzicht en frequente evaluatie van welke routes en aantallen vliegbewegingen zijn gewijzigd en welke en hoeveel verschuivingen naar andere routes (zowel van starts als landingen) hebben plaatsgevonden.
- Een gezonde leefomgeving voor inwoners moet centraal staan: er moet aandacht zijn voor het verminderen van niet alleen de negatieve effecten van geluid maar ook voor de negatieve gezondheidseffecten van luchtvaart op mens, milieu en natuur.
- De zorg leeft dat er meer vliegtuigbewegingen komen in onze regio richting de preferente Polderbaan. Met vaste routes kan efficiënter gevlogen worden wat kan leiden tot meer vliegbewegingen/ hogere afwikkeling per uur/dag) richting de preferente Polderbaan met meer geluidhinder en stikstofuitstoot. Onze regio pleit voor een eerlijke verdeling van het aantal vliegtuigbewegingen en de (geluids)winst door Balanced Approach-maatregelen.
- Daarnaast is een zorgpunt dat niet altijd gehouden wordt aan de afgesproken vliegroutes, er regelmatig buiten de bandbreedtes (horizontaal en verticaal) wordt gevlogen met extra hinder als gevolg.
- I&W geeft aan dat de situatie weer zal verbeteren met het aangekondigde Hoger Naderen Schiphol-traject. Echter zal dit op

- zijn vroegst in 2035 geïmplementeerd worden, en is nu onvoldoende zeker dat dit geïmplementeerd wordt en ook de hinder zal verminderen. De regio is gebaat bij meer zekerheid dat dit zal gebeuren en dat ook de hinder voor de regio daadwerkelijk verminderd.
- Daarnaast is er zorg over (extra) hinder en slaapverstoring in de nacht door wijzigingen in het Luchtruim of aanpassing of ander gebruik van routes. Ook eventuele toename van bewegingen boven woonkernen is een zorgpunt.
- Voor onze regio is het een eis dat de nachtelijke, oostelijke naderingsroute ARTIP2C weer in gebruik wordt genomen. Sinds de sluiting van de route (in 2015) ligt er de afspraak dat er gezocht wordt naar alternatieven en/of compensatie, maar tot op heden leidt dat niet tot concrete maatregelen en/of voldoende compensatie.
- Er lopen meerdere trajecten die effect hebben op geluid en hinderbeleving; onder andere het LVB met daarin een nieuwe systematiek voor handhavingspunten en grenswaarden. Onze regio pleit voor duidelijke normen voor alle emissies door vliegverkeer; o.a. een norm op de gevel geeft duidelijkheid over hoeveel (maximaal) geluid inwoners mogen verwachten. De LRH moet niet leiden tot verhoging van deze normen (of grenswaarden).
- Betrek gemeenten vroegtijdig bij alle besluitvorming omtrent de herindeling van het Nederlandse luchtruim en betrek hen vooraf bij het communicatietraject richting inwoners. Wij roepen op om - zodra nieuwe/gedetailleerder effectanalyses opgeleverd worden I&W dit actief terugkoppelt naar provincies en gemeenten en gelegenheid biedt input te leveren en dat ook mee te wegen in de verdere uitwerking (en dit in te passen in het proces tot besluitvorming).

**Gemeente Haarlemmermeer**
De BRS pleit ervoor dat 'Minder hinder voor iedereen' als leidend sturingsprincipe wordt gebruikt bij verdere ontwikkeling van de luchthaven en luchtvaartbeleid. Uit de effectanalyse van NLR van het Schetsontwerp van de nieuwe Nederlandse luchtruimindeling blijkt dat door verplaatsing van vluchten van de Aalsmeerbaan naar de Kaagbaan het gebruik van de Spijkerboorroute met circa 3.000 vluchten op jaarbasis gaat toenemen ten opzichte van 2024 (30% tot 50% meer vliegtuigbewegingen). Als gevolg komt er meer geluid boven de gemeente Haarlemmermeer (specifiek Nieuw-Vennep, de wijken Floriande en Toolenburg in Hoofddorp, Cruquius en Vijfhuizen). Dit is niet acceptabel en wij verwachten dat het ministerie naar alternatieve routes kijkt voor de Spijkerboorroute, naar verbeteringen van de Spijkerboorroute zelf, verbeteringen in de vertrekprocedures en naar compenserende/mitigerende maatregelen.

**Gemeente Uithoorn**
In de LRH stukken en de toelichting is aangekondigd om 3000 vluchten te verminderen op de Aalsmeerbaan. Meermaals is aangetoond dat de Aalsmeerbaan al jaren last heeft van scheefgroei omdat de groei van Schiphol vooral op de Aalsmeerbaan terecht is gekomen. Uithoorn is dan ook voorstander van een (sterke) vermindering van het gebruik van de Aalsmeerbaan. Ook een beperkte vermindering van 3000 vluchten is zeer welkom. Gemeente Uithoorn heeft zich eerder al op het standpunt

gesteld dat als er maatregelen zijn waardoor het gebruik van de Aalsmeerbaan wordt verminderd, maar andere omwonenden daar onevenredig veel last van krijgen, krimp mogelijk een noodzakelijk alternatief is.

**Gemeenten Den Helder, Texel, Hollands-Kroon en Schagen**
De gemeenten Den Helder, Texel, Hollands-Kroon en Schagen (verenigd in 'Kop van Noord-Holland' vragen het rijk om over het verdere ontwerp van het militaire luchtruim en de effecten door het gebruik ervan rechtstreeks met hen te communiceren en in overleg te treden voorafgaand aan nieuwe publicaties en onderzoeken.

**Gemeente Purmerend**
- Betrek gemeenten vroegtijdig bij alle besluitvorming omtrent de herindeling van het Nederlandse luchtruim.
- Draag in samenwerking met de provincie en gemeenten zorg voor een uitstekende informatievoorziening over de voorgenomen luchtruimherziening naar de inwoners van de betreffende gemeenten.
- Bij de herziening van het luchtruim dient het uitgangspunt te zijn dat een gezond en prettig woon- en leefklimaat voor inwoners centraal staat. Geluidsoverlast en andere vormen van hinder in woonkernen moeten zoveel mogelijk worden voorkomen. Het is van groot belang dat vliegtuigstromen niet geconcentreerd over steden en dorpen (woonkernen) worden geleid, om de leefbaarheid en gezondheid van inwoners te beschermen.
- Draag bij de luchtruimherziening zorg voor het behoud van de unieke kernwaarden van het werelderfgoed Droogmakerij de Beemster. In dit verband merken wij op dat het zoekgebied voor vaste vliegroutes grotendeels over de Beemster ligt en dat de concentratie van vliegtuigen via vaste vliegroutes en mogelijk laag overvliegende vliegtuigen en de daarmee gepaard gaande overlast niet verenigbaar zijn met de kernkwaliteiten van het werelderfgoed Droogmakerij de Beemster. Dit unieke cultuurlandschap verdient bescherming tegen verstorende invloeden van bovenaf, zodat de historische en landschappelijke waarde behouden blijft.
- Als door de luchtruimherziening en het hoger naderen de vliegtuigstromen worden gewijzigd, dan dienen de gevolgen hiervan helder en concreet voor de betreffende gemeenten inzichtelijk te worden gemaakt. Naar onze mening is dit onvoldoende gebeurd. Figuur 6 op pagina 11 van de publiekssamenvatting van de Effectanalyse nieuwe luchtruimindeling biedt onvoldoende duidelijkheid over de impact op specifieke woongebieden en het werelderfgoed.
- Ook pleiten wij voor een structurele monitorings- en evaluatieverplichting. Het is van belang dat over een langere periode wordt bijgehouden wat de daadwerkelijke vliegroutes zijn, hoeveel vliegtuigbewegingen er zijn er (dit kan gemakkelijk via de radartracks) en inzicht in welke vormen van overlast (geluid, visuele hinder, verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse) door omwonenden worden ervaren (bijvoorbeeld via klachtenregistratie/enquêtes). Op deze manier kan, indien nodig, na verloop van tijd gericht worden bijgestuurd.

**Regio West-Friesland (Hoorn, Koggenland, Medemblik, Opmeer, SED)**

De regio West-Friesland (gemeenten Hoorn, Koggenland, Medemblik, Opmeer, SED) sluit aan bij de reactie van de gemeenten in de kop van Noord-Holland en vraagt daarnaast aandacht voor de samenhang met het Programma Ruimte voor de Defensie. In het bijzonder de voorgenomen stationering van de F35 op Lelystad Airport, de voorziene uitvliegroutes en de uitbreiding van het oefengebied Breezanddijk. Vooral omdat de voorziene aan- en uitvliegroutes niet zijn meegenomen in dit schetsontwerp. Wij vragen aandacht voor de impact die deze (gecumuleerde) ontwikkelingen kunnen hebben op het vliegverkeer boven onze regio en worden graag tijdig geïnformeerd en betrokken in het vervolgtraject.

**Gemeenten Zaanstad en Wormerland**

- Een gezonde leefomgeving moet centraal staan bij de luchtruimherziening. Dat betekent een werkelijke afname van geluidsoverlast, verbetering van de luchtkwaliteit en afname van slaapverstoring met als leidend sturingsprincipe: 'Minder hinder voor iedereen'.
- Wij zijn, als gemeenten die veel overlast ervaren van luchthaven Schiphol, onaangenaam verrast dat uit de Effectanalyse van het schetsontwerp luchtruimherziening naar voren komt dat in de gemeente Wormerland en het noorden van de gemeente Zaanstad geen sprake is van een afname van de geluidbelasting maar juist van een aanzienlijke toename. Dat is onacceptabel. Deze toename in Wormer, Wormerveer, Krommenie en Assendelft vindt bovendien plaats in een gebied dat al lange tijd te maken heeft met een forse geluidbelasting van vliegtuiglawaai, zowel overdag als 's-nachts.
- In de reactie van minister Madlener op onze brief van 4 april 2025 hierover is aangegeven dat de effectanalyse slechts een indicatie geeft van de geluidseffecten die kunnen optreden en de praktijk hiervan kan afwijken. Wij verwachten dat deze effecten bij het voorlopig ontwerp beter gemodelleerd worden, zodat helder en concreet wordt om welke effecten het ter plaatse gaat.
- Inwoners van Zaanstad ervaren al vele jaren structurele hinder door vliegverkeer van Schiphol. Deze hinder komt niet van één baan, maar ontstaat door het gecombineerde gebruik van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan. Dit leidt tot een cumulatie van hinder. Daar komen nu zorgen bij over de mogelijke toename van het aantal vliegtuigbewegingen richting de Polderbaan. De gemeente Zaanstad vraagt aandacht voor deze situatie en pleit voor maatwerk, waarbij het stapelende effect van hinder serieus wordt meegenomen.
- Nachtvluchten op Schiphol veroorzaken zware geluidsoverlast en verstoren de slaap van duizenden omwonenden, met alle gezondheidsrisico's van dien. Zaanstad pleit, met andere gemeenten, daarom voor een nachtsluiting. Deze maatregel is een noodzakelijke stap om de verstoorde balans tussen Schiphol en haar omgeving herstellen en de leefbaarheid voor omwonenden merkbaar verbeteren.
- Bij de verdere uitwerking van het schetsontwerp (en van het hoger naderen) moeten zodanige routes worden ontworpen c.q. maatregelen worden getroffen dat ook in Wormerland en het noorden van Zaanstad sprake is van een werkelijke afname van de

- hinder. Zodat het doel van verbeteren van de leefbaarheid door de nieuwe indeling van het luchtruim ook in deze regio wordt bereikt.
- Tot slot benadrukken wij het belang van vroegtijdige betrokkenheid van gemeenten bij besluitvorming en communicatie richting inwoners. De in de beginfase van LHR door het ministerie van I&W aangekondigde werkateliers en bezoeken van I&W aan gemeente(raden) kunnen hierin een goede rol vervullen. Immer, alleen met transparantie, participatie en gebiedsgericht maatwerk kan de luchtruimherziening bijdragen aan een toekomstbestendige en leefbare regio.

**Aandachtspunten vanuit de bespreking van het ontwikkelperspectief: vervolgstappen richting Uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio**

Geïnventariseerd tijdens BRS Symposium op 23 juni 2023

---

**Aanpak geluidsbelasting**

- Hoe gaat ervoor gezorgd worden ervoor zorgen dat er onder de 45 Lden gekomen gaat worden? 45Lden is de WHO-norm, maximale gemiddelde geluidsbelasting. In de MRS wordt deze norm nu ook gebruikt als contour voor overlast. Er moet scherp gebleven worden op het onderscheid. De meeste overlast is dicht bij de banen, daar moet op gericht worden.
- Hoe gaan de bewoners de positieve gevolgen van een krimpende geluidscontour merken? Men kan contouren manipuleren, maar voor inwoners moet er echt een verandering waarneembaar zijn qua hinderbeleving. Er is meegegeven dat eerst de aantallen vluchten naar beneden moeten (krimp als knop, in de beleving van bewoners draait het hierom wat betreft hinderreductie), en dat daarna meer maatregelen noodzakelijk zijn om de ervaren geluidshinder daadwerkelijk naar beneden te krijgen, bijvoorbeeld door rustmomenten in te bouwen en te kijken naar de nachtvluchten. Het handhaven van de maatregelen is hierbij ook belangrijk.
- In het verlengde van het voorgaande punt: wat is de definitie van 'nacht'? Voor Schiphol is dat tussen 00.00 uur en 05.00 uur, maar dit sluit niet aan bij de beleving van 'nacht' door omwonenden. De afweging wordt een moeilijke zaak, want met een aanpassing van de 'nacht' wordt het luchthavenbedrijf schade aangedaan.
- Als men overgaat naar de 45Lden, krijgt men meer bewoners/gehinderden onder de primaire banen dan onder de secundaire banen. De ergste overlast is dicht bij de banen. Wat wordt daarmee in deze plannen gedaan? Komt er discussie over het preferentieel baangebruik?
- Per saldo als leidend principe loslaten. De BRS pleit ervoor dat 'Minder hinder voor iedereen' als leidend sturingsprincipe wordt gebruikt bij verdere ontwikkeling van de luchthaven.
- Is individuele bescherming de oplossing? Hoe werkt dat dan? Misschien moet de BRS hier onafhankelijk advies op vragen.
  De individuele rechtsbescherming moet niet tot (heel veel) extra werk bij de gemeenten gaan leiden. Het moet aan de voorkant al goed worden uitgewerkt, want waarschijnlijk komen er veel bezwaren. Daarbij moet er ook een rol voor Schiphol zijn (als bron).
- Handhaving strakker organiseren, concreter uitwerken: Afspraken + handhaving is de sleutel
  Ziet men in de contouren terug dat bepaalde locaties last hebben van meerdere banen?
- Theorie versus praktijk. Het gaat ook/vooral over perceptie. Hoe krijgen uitgangspunten zoals "niemand mag er achteruit op gaan" en "minder hinder voor iedereen" concreet invulling? Kan bijvoorbeeld de per saldo-benadering worden verlaten? Praktijk zal zijn dat verlegging van routes waterbedeffect heeft. Welke (vorm van) overlast wordt leidend? Wie krijgt de "winst" en wie "verlies"? Wie weegt af? Wat is per bestuurslaag precies de bestuurlijke ruimte? Wat is het ijkpunt? Op welk moment in de (scheef)groei?

**Aanpak luchtkwaliteit**

- Ultra fijnstof à nader onderzoek.
- Zeer zorgwekkende Stoffen à SLA.
- Nieuwe technologie à zoet/ zuur.
- Ambitie luchtkwaliteit – gezondheid.

**Ruimtelijk**

- Hoe gaan de BRS om met de ruimtevraag en welke keuzes gaat men maken? Daar ligt de uitdaging de komende tijd.
- Actualisatie van contouren biedt mogelijkheden voor nieuwbouw. Op welke termijn?
- Beperkingengebied/ Maatwerk in relatie tot andere opgaven: Vitaliteit of andere functies?
- Woningbouw grootste belang + waar dan welke keuzes + wie maakt die? Regionale afstemming is nodig.
- Men moet keuzes maken tussen Wonen + bedrijven (werkgelegenheid) + groen. Als men kiest voor meer woningbouw, dan krijgt men ook meer inwoners die zouden kunnen klagen, maar men moet human capital ook faciliteren.

- Elke keuze is rechtvaardig, maar niet alles kan. Er is bestuurlijk lef voor nodig.
- Bij gemaakte en nog te maken keuzes staat het geluid van Schiphol ongeveer onderaan als criterium. Men neemt als bestuurder dan als het ware een hypotheek op de toekomst.
- Stapeling versus lokale ambitie.
    - Integrale aanpak
    - Maatregelen moeten interacteren
    - Welke knoppen?
- Spanning tussen normering en vrij te komen ruimte.
- Deeluitwerkingen of generieke maatregelen? Concreter is beter.
- Inventariseer de stapelpunten van effecten en opgaven (de hot spots). Hoe daar balans te brengen. Hoe werkt dat uit? Is er sprake van waterbedeffect? Welke (vorm van) overlast wordt leidend? Wie bepaalt? Wat is per bestuurslaag precies de bestuurlijke ruimte?
- Gebiedsuitwerking per baan, gericht op hotspots.

**Samenhang met andere programma's**

- Welke gevolgen, effecten verder van luchthaven vandaan?
- Intensieve samenwerking en afstemming binnen de MRA. Is dat op gelijkwaardige wijze ook voor het gebied buiten de MRA zo geregeld c.q. functionerend? Mogelijk antwoord: Andere gebieden óf minder ruimtegebrek (en dus minder schuurpunten) óf ze hebben ook een verstedelijkingsstrategie.
- Waar zit de spanning + balans met andere NOVEX-en?
- Fase II: over elkaar heen leggen ontwikkelperspectieven, vereist lange adem.

**Bestuurlijk**

- Wat zijn/worden precies de leidende principes voor het inregelen van de nieuwe balans? Hoe wordt daarbij de focus gehouden op het hele gebied en in de bestuurlijke lappendeken gelijke uitgangspunten gehouden? Waar hebben de bestuursorganen die vertegenwoordigd zijn in de BRS precies de regie?
- Vanuit eigen rollen en bevoegdheden scherpte in de plannen krijgen, daar zit de winst.

**Uitgangspunten**

- Wat betreft geluid: hanteren Noord- en Zuid-Holland gelijke uitgangspunten?
- Gelden de uitgangspunten nog zoals afgesproken voor het preferent vliegen?

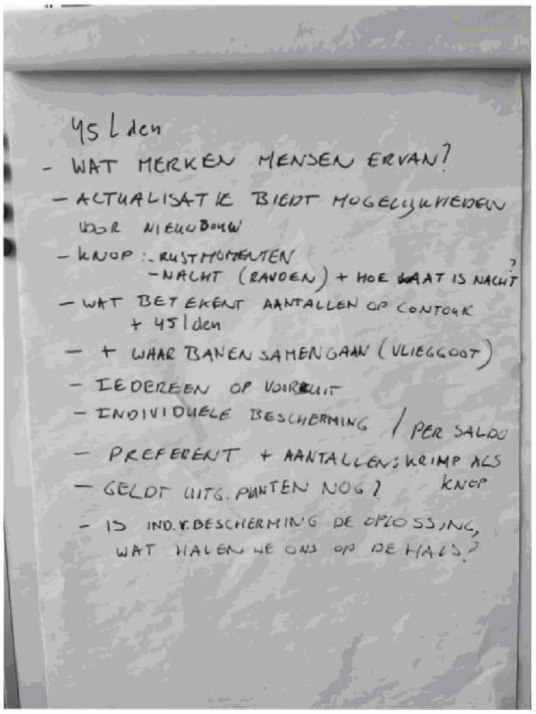
**Kaartmateriaal**

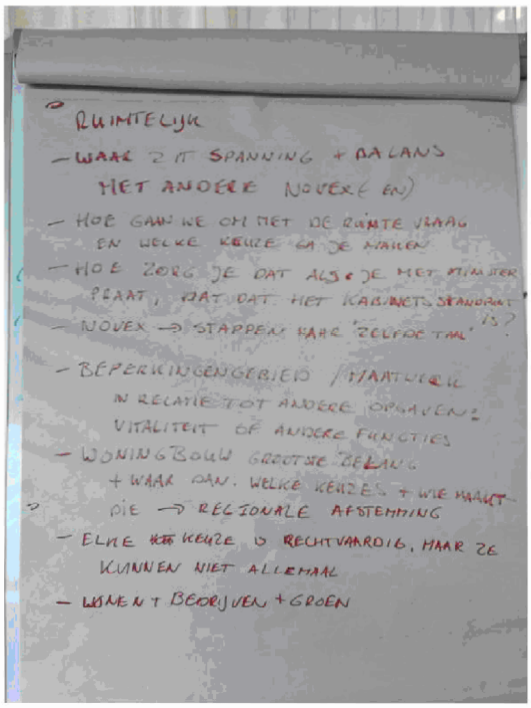
- Het verhaal moet een samenhangend geheel worden, niet alleen een lijn op een kaart.
- Kaartbeelden (8 stuks) kleuren beperkingen in die bij lokale discussies over omgevingsvisies (en mogelijk ook bij regiovisies) niet altijd en zo volledig in beeld zijn.

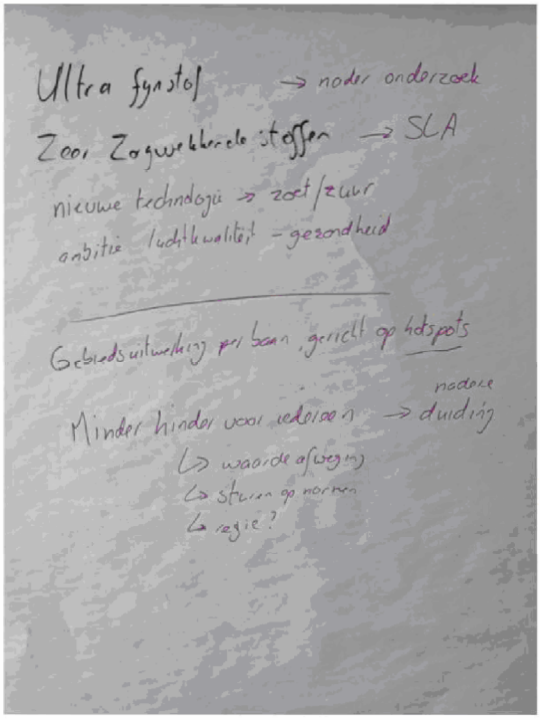
**Samenwerking Rijk en regio**

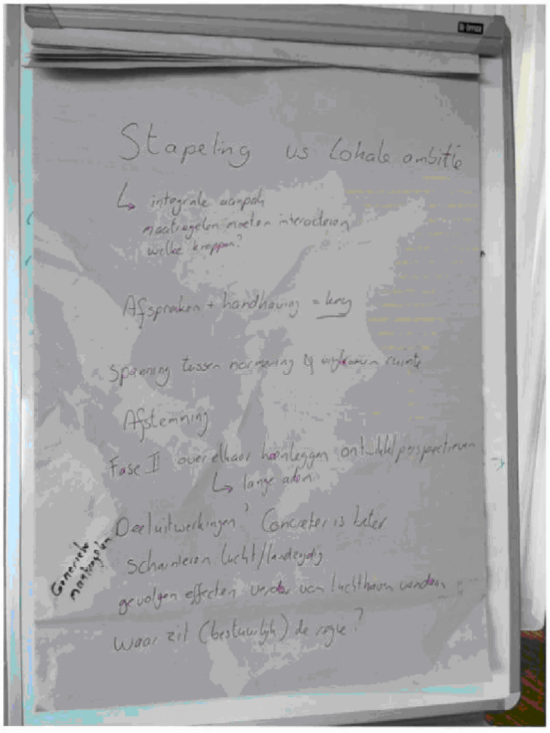
- Samenwerking op ambtelijk niveau verloopt steeds beter: interdepartementaal spreekt men elkaar nu vaker en de ambities van Rijk en regio komen meer samen. Bestuurlijk zijn er wel zorgen over verwachte spanning richting Uitvoeringsagenda.
- Hoe sluit men de standpunten van BRS, provincie, IenW en Rijk op elkaar aan? De wens is om de standpunten in één antwoord te integreren.

**ANNEX 1: Foto's werksessies**



**Minder hinder in de Schipholregio**

Geachte …

Namens de BRS en haar voorzitter Jeroen Olthof, stuur ik u graag nog een aantal aandachtspunten voor uw debat Luchtvaart van volgende week donderdag.
Mocht u hierover contact willen met de heer Olthof, dan hoor ik dat graag.

**Wat is de BRS**
De Bestuurlijke Regie Schiphol, BRS, is het samenwerkingsverband van 56 gemeenten en 4 provincies in de Schipholregio. Van Castricum tot Kaag en Braassem, van Lelystad tot Stichtse Vecht: de 56 gemeenten en 4 provincies komen samen op voor de belangen van de regio. En dan met name als het gaat om de ontwikkeling van de luchtvaart en luchthaven in relatie tot de omgeving. De BRS streeft daarin naar een balans tussen duurzame connectiviteit én een gezonde leefomgeving. De gedeputeerde Schiphol van Noord-Holland is voorzitter van de BRS

Meer over ons en onze standpunten vind u op onze website.

**Bescherming van onze inwoners**
Als samenwerkende decentrale overheden in de Schipholregio roepen wij uw Kamer op actief werk te maken van de bescherming van de inwoners van onze regio. Wij onderschrijven dan ook de insteek in de luchtvaartnota dat luchtvaart moet passen binnen krimpende milieucontouren om zo actief te sturen op het verbeteren van de gezonde leefomgeving en het klimaat.

De BRS visie op de toekomstige ontwikkeling van Schiphol.

Wat wij zien is dat de inpassing van de verschillende maatschappelijke opgaven in onze regio steeds meer schuren. Dat vraagt om een integrale afweging. Zo spelen er rond de luchthaven uitdagingen op het gebied van stikstof, (ultra)fijnstof, geluidsoverlast en woningbouw. Op dit moment wordt daar nog veel te sectoraal naar gekeken. Dat doet geen recht aan die complexe opgave; de puzzelstukjes passen niet meer. Wij vragen u ook als Kamer naar deze onderlinge samenhang te blijven kijken in de besluitvorming over de afzonderlijke dossiers. Een treffend voorbeeld daarvan is de discussie over de nieuwe cumulatieregels voor geluid.

**De BRS als overlegpartner**
De BRS heeft in de afgelopen jaren adviezen gegeven over de verschillende onderwerpen die op het debat van donderdag op uw agenda staan.

- Zo leest u in het advies van BRS zienswijze Luchthavenverkeerbesluit LVB-1 (3).pdf dat de BRS zo snel mogelijk de LVB-1 wil vastleggen. Dat biedt na meer dan tien jaar dan eindelijk rechtszekerheid voor de omwonenden.
- In onze Zienswijze BRS Luchtvaartnota.pdf schrijven wij dat er wordt gekozen voor groei, terwijl de randvoorwaarden nog niet voldoende zijn gedefinieerd. Daarmee lijkt de balans tussen groei en leefbaarheid niet goed gevonden. De BRS wil eerst zien en dan pas geloven.
- De BRS heeft verder adviezen uitgebracht over de luchtruimherziening en over het hinderreductieplan Schiphol.

➢ Wij vragen u: geef luchtvaart geen status aparte, maar behandel het als iedere andere sector. Ga van hinder naar een gezonde leefomgeving. En ga selectief om met de beperkte capaciteit op Schiphol (door scherp te kijken wat echt van belang is voor het economische, belangrijke en internationale netwerk van de luchthaven).

# Voorgeschiedenis BRS en wettelijke status

**5 februari 2001: Bestuurlijke Regie Schiphol**
Wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol; Memorie van toelichting, KST51161, 05-02-2001: *Op bestuurlijk niveau heeft de provincie Noord-Holland te kennen gegeven het initiatief te willen nemen tot het in het leven roepen van een Bestuurlijke Regiegroep Schiphol (BRS). Het oogmerk hierbij is dat in de BRS overleg plaatsvindt tussen de betrokken provinciale en gemeentelijke instanties over de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol. Dat overleg is gericht op een onderling afgestemde regie ten aanzien van de aspecten ruimtelijke ordening, bereikbaarheid, milieu en economie. Zowel voor de rijksoverheid als voor de luchthaven Schiphol zelf kan de BRS fungeren als aanspreekpunt van de regio waar het om genoemde aspecten gaat.*

**2003: oprichting CROS**
CROS: Commissie Regionaal Overleg Schiphol. Dit bestaat uit 3 partijen: luchtvaartsector, regionale overheden en bewoners. BRS: De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) is een overlegorgaan van uitsluitend de overheden in de omgeving van Schiphol o.l.v. de gedeputeerde van de provincie Noord-Holland.

**2006: oprichting Alderstafel**
De Alderstafel is het regionaal overleg tussen de Bestuurlijke regie Schiphol (BRS), de luchtvaartsector en omwonenden onder leiding van de heer 5.1.2e. De Alderstafel werd opgericht om het kabinet te adviseren over de balans tussen de groei van de luchtvaart op Schiphol, de hinderbeperking en de kwaliteit van de omgeving op korte en middellange termijn.

**2015: CROS wordt ORS (omgevingsraad Schiphol)**
In 2015 zijn de Alderstafel Schiphol en de CROS opgegaan in de Omgevingsraad Schiphol (ORS).

**2020: Rapport Vernieuwd Verbinden (cie Van Geel)**
Van Geel constateert in het rapport Schiphol Vernieuwd Verbinden (dec 2020) dat het poldermodel om tot besluitvorming te komen in de Omgevingsraad Schiphol (ORS) helaas niet meer werkt. Eind 2021 heeft de BRS het lidmaatschap van de ORS opgezegd. In lijn met advies Van Geel zijn er samenwerkingsafspraken uitgewerkt en vastgelegd. Schipholregio is als NOVEX gebied aangewezen. Taakstelling BRS en MRS zijn aangepast.

**2023: Naar een BRS en een MRS**
17 oktober 2022, de TK is geïnformeerd over de voornemens van vormgeving en instelling van een MRS (maatschappelijke raad Schiphol) als opvolger van de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol (CROS) en de ORS (omgevingsraad Schiphol). ORS functioneert niet meer, en wordt vervangen door de MRS. Hiervoor wordt de Wet luchtvaart aangepast.

---

**Taakstelling BRS:**
In deze wetswijziging krijgt de BRS een gewijzigde taakstelling: Met het ministerie van IenW heeft de BRS werkafspraken gemaakt voor de interbestuurlijke samenwerking per 1 januari in 2022. Hiermee wordt invulling gegeven aan het advies van de heer Van Geel om de interbestuurlijke samenwerking rond luchtvaart te intensiveren.

**Taakstelling MRS**
Het doel van de MRS is niet het bereiken van overeenstemming tussen betrokken belanghebbenden zoals het streven was aan de Alderstafel en de voortzetting daarvan in de ORS. Belangrijke taak van de MRS is het realiseren van de toegang tot toegankelijke onafhankelijke informatie over de leefomgevingskwaliteit rondom Schiphol: het omgevingshuis.

**Omgevingshuis:**
Van Geel stelt dat het essentieel is dat informatie en dienstverlening over Schiphol en omgeving transparant, centraal vindbaar, begrijpelijk en compleet is. Ten behoeve van het verbeteren van de informatievoorziening is het voorstel om een Omgevingshuis op te zetten.

**Vragen en opmerkingen MRS bij de presentatie 'Evaluatie baangebruik wijziging Regeling Milieu Informatie Schiphol 2021' – 04 maart 2024**

**Reactie 1**

1. **Algemeen**

De evaluatie van het RMI betreft geen complete evaluatie van het onderdeel baangebruik van het NNHS. Bijgaande opmerkingen betreffen dan ook geen complete beoordeling van de beoogde werking van dit stelsel. Wel worden op onderdelen opmerkingen gemaakt naar aanleiding van het rapport van T070. In zijn algemeenheid merken wij op dat de NNHS regels strikt preferent baangebruik beogen. T070 heeft niet onderzocht in hoeverre het NNHS dit strikt preferente baangebruik ook daadwerkelijk heeft bereikt. Uit andere onderzoeken zoals de rapportage van de commissie MER en de staat van Schiphol door de inspectie blijkt echter dat er minder preferent is gevlogen dan beoogd. Dit geeft dus aanleiding om kritisch te kijken naar de regels en aanpassing daarvan.

**Reactie IenW:**

*Uit de door LVNL aangeleverde gegevens over het baangebruik in de in de evaluatie beoordeelde periode, blijkt dat deze steeds voldeed aan de daaraan gestelde minimale verantwoordingspercentages voor strikt preferent baangebruik. Daarbij is nagegaan of die gegevens juist en volledig zijn.*

*Dit staat los van mogelijk andere (hogere) doelen van preferent baangebruik en het Nieuwe Normen en Handhavingsstelsel. In het traject waarin op verzoek van MRS een brede evaluatie van het NNHS wordt uitgevoerd zal hier wel aandacht aan besteed worden.*

2. **Aanpassing baanregel 1 voor nachtregime gedurende de dag**

Dit is an sich een begrijpelijke aanpassing. Echter het praktische gevolg is dat de verklaarbaarheid van de regel omhoog gaat waardoor er extra ruimte ontstaat voor niet preferent baangebruik. En dit laatste is ongewenst. De aanpassing zal dan ook gepaard moeten gaan met een gelijktijdige aanscherping van de norm. Verder wijzen wij erop dat er buiten UDP nauwelijks sturende werking uitgaat van de preferentietabel (stukken eerder ingediend bij het ministerie). Bij het aanpassen van de preferenties voor het nachtregime verwachten wij dan ook dat de preferenties buiten UDP eveneens worden verbeterd.

**Reactie IenW:**

*Aanpassing van regel 1 en bijbehorend verantwoordingspercentage zal beoordeeld worden bij de voorgenomen wijziging van het LVB in 2025. Daarop vooruitlopend wel de constatering dat de huidige praktijk van vervroegd (avond) en verlaat (ochtend) nachtregime juist vanwege hinderbeperking is doorgevoerd. In de evaluatie is geconstateerd dat de rekenvoorschriften in de wijziging RMI 2021 daar niet bij aansluiten, met nadelige gevolgen voor verantwoording van regel 1. Dit is een (onbewuste) omissie bij het opstellen van deze rekenregel in RMI.*

3. **Tweede baanregel**

Aan de tweede baanregel werd tot voor de Corona periode voldaan. Tijdens deze periode was dit niet meer het geval. Dit was volgens de LVNL te wijten aan de bijzondere operationele omstandigheden, maar dit zou tijdelijk zijn. Echter daarna werd ook niet meer voldaan aan de regel. Vervolgens kwam het voorstel om niet meer te kijken naar de baanselectie maar naar de baanactiviteit. Daarbij hebben wij 3 opmerkingen. Ten eerste is het noodzakelijk om bij een andere berekeningsmethode ook de norm aan te scherpen. Ten tweede moet het niet zo zijn dat deze nieuwe norm meer ruimte biedt en dat de na Corona opgetreden overschrijdingen in de toekomst binnen de norm gelegitimeerd zouden zijn. Daarbij hebben omwonenden de indruk dat de LVNL langer de tweede baan laat staan dan in het verleden in relatie tot het verkeersaanbod, en dat dit gewijzigde baangebruik dreigt gelegitimeerd te worden door een wijziging van de regels. Ten derde zien wij ook gevaren door te kijken naar baanactiviteit in plaats van selectie. De bedoeling is dat de

tweede baan alleen wordt ingezet bij een piek en direct daarna weer afgeschaald. Dit sluit aan bij de baanselectie. Bij baanactiviteit wordt de tweede baan niet afgeschaald en bijvoorbeeld opnieuw ingezet bij een klein plukje buiten de piek. Daardoor is er geen duidelijke rustperiode en gaat de hinderbeleving omhoog. Daarbij is bijvoorbeeld de ervaring dat ook bij relatief weinig verkeer de tweede baan na 22:00 standaard blijft staan. Aanvullende bepalingen voor het waarborgen van rustperiodes zijn dus nodig.

**Reactie IenW:**

*Baanselectie als criterium voor het verklaren van het baangebruik blijkt in de praktijk niet goed werkbaar. Het schrappen ervan heeft in theorie geen impact op het daadwerkelijke gebruik van twee banen tegelijkertijd. Om die reden heeft To70 geadviseerd om baancombinatie te baseren op baanactiviteit in plaats van baanselectie. Voor het berekenen van de geluidbelasting gaat het om het daadwerkelijke gebruik van de twee banen tegelijkertijd, onafhankelijk van de keuze voor de baancombinatie op basis van baanactiviteit of baanselectie.*

**4. Vierde baanregel**

De aanbeveling en beoogde aanpassing van de vierde baanregel is niet duidelijk. Het zou een 'semantische' aanpassing betreffen. Echter er wordt ook gesuggereerd dat de uitzonderingsgrond 'uitzonderlijk weer' niet meer relevant zou zijn en dat enkel een beroep zou kunnen worden gedaan op een lagere baancapaciteit zonder vierde baan. Terwijl bij de Aldersbrief alleen een uitzondering wordt toegestaan indien beide condities tegelijkertijd optreden. Graag ontvangen wij de compleet voorgestelde nieuwe tekst voor deze regel zodat wij dit goed kunnen beoordelen.

**Reactie IenW:**

*In de evaluatie is geconstateerd dat de huidige tekst in LVB en RMI over de uitzonderingsgronden gebruik vierde baan weliswaar invulling geven aan de regel, maar niet helder zijn en verduidelijking behoeven. Zo is de suggestie niet terecht dat de uitzonderingsgrond 'uitzonderlijk weer' niet meer relevant zou zijn en dat er daardoor een discrepantie is met de door Alders geformuleerde uitgangspunten voor de vierde baanregel. Eventuele uitwerking van deze conclusie/aanbeveling uit de evaluatie zal meegenomen worden bij de voorgenomen wijziging van het LVB in 2025.*

**5. Onweersbuien**

Aanscherping van de regels is inderdaad noodzakelijk, zoals T070 adviseert. Daarbij wijzen wij er wel op dat in het concept RMI de meteo code TF (thunderstorm) is uitgebreid met extra categorieën. In de kwartaalrapportages staan deze extra meteo codes in de kolom niet verklaard. Echter, het betreffende baangebruik valt wel binnen de marges van de totale verklaarbaarheid. Het aanscherpen van de regel voor onweersbuien is dus niet voldoende, omdat anders het niet bedoelde afwijkende baangebruik valt binnen de te ruime marges van baanregel 1.

**Reactie IenW:**

*In de evaluatie is geconcludeerd dat de tekst in LVB en RMI op dit onderwerp nadere toelichting behoeft. Voor toekomstige monitoring en handhaving is het goed om concrete afspraken te maken over relevante aspecten van dergelijke weersomstandigheden die in de verplichte verantwoording van het baangebruik moeten worden gerapporteerd.*

**6. Uitzonderlijk weer**

Bij een analyse van het beroep op de uitzonderingsgrond bijzonder weer bij de vierde baanregel is eerder binnen de ORS geconstateerd dat op 70% van de dagen er sprake is van perioden met 'uitzonderlijk weer'. Daarbij waren ook een groot aantal mooie zomerdagen omdat een zwakke wind bijvoorbeeld licht fluctueerde rondom oost of west waardoor de rugwindlimiet van 0 knopen overschreden werd. Er is dan geen geldige combinatie binnen de preferentietabel en indien deze situatie zich voordoet dan wordt gelijk een hele piekperiode aangemerkt als 'uitzonderlijk weer' en is ieder baangebruik toegestaan (want valt buiten de preferentietabel). Voor de vierde baanregel is dit

toen gecorrigeerd door verhoogde windwaarden. Het is gewenst om te toetsen in hoeverre de gewijzigde waarden daadwerkelijk leiden tot geen onbedoeld beroep op 'uitzonderlijk weer' bij de vierde baanregel.

**Reactie IenW:**

*In de evaluatie is m.b.t. de situatie onweer geconcludeerd dat het goed zou zijn dat steekproefsgewijs getoetst wordt of bepaalde afwegingsgronden terecht worden opgevoerd. Zo'n toets door ILT zou ook voor situaties waarbij beroep wordt gedaan op uitzonderlijk weer kunnen worden toegepast.*

Nog belangrijker is dat deze correctie niet heeft plaatsgevonden voor baanregel 1. Daardoor kan er afgeweken worden van de baanpreferenties terwijl de weersomstandigheden daartoe geen aanleiding geven. Dit zal niet altijd het geval zijn; T070 geeft in de evaluatie dan ook aan dat er vaak een hogere baanpreferentie wordt ingezet dan de regels toelaten. Echter, er zijn ook talloze gevallen waarbij de ruimte in de regels wel wordt aangewend voor efficiency voor de LVNL, terwijl er vanuit de weersomstandigheden en veiligheid geen aanleiding is. Daarbij geeft de LVNL aan dat ze binnen de ruimte van de regels verplicht zijn om prioriteit te geven aan efficiency boven omgeving. In dit kader is de volgende bevinding van bureau Helios bij een second opinion op het NNHS van belang: "Vrijheid in het systeem is begrijpelijk omdat dit noodzakelijk is voor LVNL om te allen tijde een veilige en efficiënte operatie te kunnen behouden. Aan de andere kant moet er niet zoveel vrijheid in het systeem zitten dat het niet de gewenste bescherming tegen geluidsoverlast biedt. Hierin moet een balans worden "gecreëerd".

**Reactie IenW:**

*Eens. In de evaluatie is geconstateerd dat de verantwoordingscriteria in het algemeen aansluiten bij situaties die in de praktijk ook optreden. De vrijheid in het systeem voor LVNL zit o.a. in de mogelijkheid om een hogere preferente baancombinatie in te zetten terwijl dat volgens de criteria niet noodzakelijk is, en in de restpercentages 'niet-verantwoord' waar de verantwoordingscriteria niet in voorzien. Als er twijfel is of baaninzet en baangebruik wel conform de regels is, dan kan de Inspectie in principe nagaan of het baangebruik verklaard wordt uit de toepassing van de regels. Met hiervoor genoemde steekproefsgewijze toetsing kan hier invulling aan gegeven worden. In het Helios onderzoek destijds is ook de verantwoording van het baangebruik beoordeeld.*

7. **Conclusies vanuit het perspectief van de meteo banen**

Binnen het NNHS kennen de zogenaamde meteo banen (Buitenveldertbaan en Oostbaan) de laagste preferentie. Dit gezien het relatief grote aantal omwonenden dicht bij de kop van de baan. De inzet wordt met name gereguleerd via baanregel 1 met de baanpreferenties. In de praktijk biedt deze baanregel 1 echter nauwelijks sturing en het gebruik van de meteo banen is aanzienlijk hoger dan beoogd met het Aldersakkoord. Om enkele zaken te noemen m.b.t de te ruime regels (ook verwijzend naar eerder genoemde Helios onderzoek).

- In een groot deel van de tijd valt het baangebruik buiten de preferentietabel en is ieder baangebruik gelegitimeerd;
- Nauwelijks sturing buiten UDP (daglichtperiode);
- Groot aantal dagen met uitzondering vanwege buienwolken;
- Overschrijding valt weg binnen de totale marge voor alle banen.

Reparatie van bovenstaande zaken vergt een ingrijpende herziening van de NNHS regels. Indien er tijdsdruk is om het systeem vast te leggen dan verdient het aanbeveling om aanvullende regels op te nemen voor de meteo banen.

**Reactie IenW:**

*Los van de evaluatie baangebruik valt simpel te constateren (bv via de Bezoekbas site) dat de inzet van de Buitenveldertbaan en Oostbaan in de praktijk veel lager is dan die van de overige vier banen. Dat is te verklaren vanuit de regels voor baangebruik. Die regels zijn destijds in overleg opgesteld, waarbij naast geluid met name de veiligheid in verband met weersomstandigheden en efficiënte afhandeling van het vliegverkeer meespeelden. Of de huidige regels met het oog op de*

*geluidhinder bij de Buitenveldertbaan en Oostbaan te ruim zijn of zelfs niet voldoen aan de doelstelling van het Aldersakkoord, zijn vragen die niet beantwoord zijn in deze evaluatie. Die fundamentele vragen kunnen wel opgepakt worden de hiervoor al genoemde door MRS geëntameerde brede evaluatie van het NNHS.*

**Reactie 2**

1. Wij vinden het ongewenst dat aanpassingen aan de RMI al worden ingezet voordat een wetenschappelijk verantwoorde en objectieve evaluatie van het NNHS heeft plaatsgevonden. Pas na deze resultaten kunnen wij goed beoordelen welke aanpassingen in de RMI noodzakelijk zijn en welke impact de voorgestelde wijzigingen op onze leefomgeving (bij alle banen, maar ook bij iedere baan afzonderlijk) hebben. Hierbij dient ook de rechtspositie van omwonenden meegenomen te worden.
   **Reactie IenW:**
   *Hoewel de regels voor preferent baangebruik al vanaf 2011 toegepast worden, zijn ze niet formeel vastgelegd in LVB en RMI. In de loop der tijd zijn wijzigingen doorgevoerd in de toepassing en verantwoording van de regels. Die wijzigingen zijn steeds aan de Alderstafel en in ORS verband besproken en (door de minister) gepubliceerd en opgenomen in de ontwerpwijzigingen LVB en RMI in 2021. Denk daarbij aan het aanvullen van de criteria en het verantwoordingspercentage voor regel 1, het aanpassen van het maximum aantal bewegingen op een vierde baan en de uitzonderingsgronden voor inzet van een vierde baan. Met de onderhavige studie is als het ware een ex post evaluatie uitgevoerd naar de uitvoering van de regels voor baangebruik, zoals gebruikelijk enkele jaren na implementatie van nieuwe regelgeving. Eventuele wijzigingen naar aanleiding van de evaluatie zullen doorgevoerd kunnen worden in een wijziging van het huidige LVB en RMI.*

2. Niet alleen het ontbreken van handhavingspunten voor lokale bescherming zorgt ervoor dat "niet iedereen meer onverdeeld positief" is (slide 3). Daarom is een echte evaluatie nodig.
   **Reactie IenW**:
   *Dit punt kan opgepakt worden in de brede evaluatie NNHS*

3. Het toetsingsadvies van de Commissie MER heeft onvolkomenheden aan het licht gebracht: https://www.commissiemer.nl/adviezen/3526. Hoe heeft To70 deze inzichten van de Commissie MER meegenomen in dit onderzoek?
   **Reactie IenW**:
   *Over de baangebruikregels als onderdeel van NNHS constateert de Commissie MER in haar advies dat de vele variabele invloedparameters van het stelsel het voor omwonenden onmogelijk maakt om wijzigingen in het gebruik en in de hinder te voorspellen en aldus wijzigingen die zich voordoen te verklaren. Of er op dit vlak onvolkomenheden in de uitvoering zitten heeft To70 in deze evaluatie niet nagegaan. Wel of de verantwoording van het baangebruik uitgevoerd is conform de hieraan gestelde (complexe toepassing van de) criteria.*

4. Bij vraag 3, laatste deel, "en is dit in overeenstemming met wat de regels beogen" lijkt op een evaluatie van het NNHS, terwijl die nog moet plaatsvinden. Wat heeft To70 onderzocht om op dit deel van de vraag antwoord te kunnen geven en hoe verhoudt dit zich tot de nog uit te voeren evaluatie NNHS?
   **Reactie IenW:**
   *Hier is To70 op ingegaan in de bespreking op 25 mei jl. Er is in de evaluatie niet nagegaan of toepassing van de regels voor baangebruik daadwerkelijk heeft geleid tot minder hinder voor omwonenden. Wel is voor elk van de vier baangebruikregels nagegaan of hoe invulling is gegeven aan het doel van de betreffende regel.*

5. Hoe heeft To70 de resultaten van de Quickscan Zuidoosthoek (conclusie: er is anders gevlogen dan verwacht) meegenomen?
   **Reactie IenW:**
   *De resultaten van de Quickscan Zuidoosthoek zijn niet meegenomen. Op grond van Eede Quickscan zijn geen wijzigingen doorgevoerd in de regels voor baangebruik.*

6. Welke startsituatie heeft To70 het onderzoek op gebaseerd? 2019? Wat zijn de aannames voor dit onderzoek?
   **Reactie IenW:**
   *Zie rapport To70. To70 heeft gegevens geanalyseerd over de periode van 1 november 2009 t/m 30 september 2022.*

7. Wat is de impact op de secundaire banen bij de aanpassing "baseer de in gebruik zijnde baancombinatie alleen o.b.v. baanactiviteit. De bepaling van de baancombinatie o.b.v. baanselectie kan komen te vervallen". Omdat er bij baancombinaties (bijvoorbeeld starten van 24 en 18L) periodes zijn waarin de tweede baan niet gebruikt hoeft te worden, geeft deze aanpassing meer druk op het gebruiken van de tweede baan, dus meer druk op secundaire banen. Betreft dit zuiver een papieren exercitie (het kunnen verklaren van baaninzet) of heeft dit ook impact op het daadwerkelijke gebruik van een baan? Immers, secundaire banen kennen grotere periodes van niet-gebruik als zij in een baancombinatie worden ingezet. Als die periodes niet meer meetellen voor de verantwoording van het baangebruik kan de LVNL deze banen toch juist vaker gaan inzetten zonder de normen te overschrijden? Graag een duidelijke uitleg hoe dit moet worden gezien. (NB. Het gaat niet alleen om de 10-30 minuten voor er activiteit is; er zijn ook tussendoor langere periodes dat er geen of af en toe een toestel van de baan gaat).

   **Reactie IenW:**
   *Dat in de tabel steeds baancombinaties van twee start en twee landingsbanen staan wil niet zeggen dat als een bepaalde preferente baancombinatie volgens regel 1 geldt, daarmee ook het gebruik van de tweede baan verklaard is. Dat is eerst pas het geval als de piekuurcapaciteit van de primaire baan onvoldoende is om het verkeersaanbod af te handelen en er dus volgens de criteria van regel 2 en tweede baan nodig is om dat verkeer tijdig af te handelen. Het gebruik van twee start of landingsbanen kan (los van de voor- en achteraf periodes) alleen verklaard worden indien er vervolgens ook daadwerkelijk (meetbare) activiteit op beide banen is. Baanselectie als criterium voor het verklaren van het baangebruik blijkt in de praktijk niet goed werkbaar. Het schrappen ervan heeft in theorie geen impact op het daadwerkelijke gebruik van twee banen tegelijkertijd.*

8. Bij de (niet ingevoerde) XP regeling en de tijdelijke regeling GBO Kaag zijn aanpassingen in route/preferentie doorgevoerd die leiden tot verschuiving van vluchten naar de secundaire banen. Zijn deze wijzigingen ook meegenomen door To70 of niet? Graag een lijstje ervan, met impact.
   **Reactie IenW:**
   *De Experimenteerregeling is van latere datum dan de evaluatie. Ook genoemde route- en preferentiewjzigingen met impact op het baangebruik is van latere datum dan de periode waarover gegevens zijn aangeleverd voor de evaluatie. De gevolgen van die wijzigingen op het baangebruik en de verklaarbaarheid is dus niet gekwantificeerd.*
   *Hoewel aanpassingen in routes en preferenties mogelijk impact hebben op de verklaarbaarheid van het baangebruik, geldt dat in theorie niet voor de wijze waarop het baangebruik moet worden verantwoord. Dat laatste stond centraal in de evaluatie.*

9. Zelfs bij krimp tot 442K (kalenderjaar) blijft handhavingspunt 25 een probleem, met overschrijding van 19%. Dit lijkt te maken te hebben met de toepassing van de tweede baanregel, maar wordt nu nader onderzocht door ILT. Welke impact heeft dit op het onderzoek van To70 en de RMI?
   https://www.ilent.nl/documenten/transport/luchtvaart/luchthavens/rapporten/handhavingrapport

age-schiphol-2023

**Reactie IenW:**

*Bij het toenemende verkeersvolume en dus meer piekuren kan op grond van regel 2 ook meer inzet van een tweede start- of landingsbaan worden verantwoord. Deze ontwikkeling in met name de periode tot aan 2020 (voor Corona) had geen significante invloed op de uitkomsten van het onderzoek van To70. Daarin stond immers niet de toename van het gebruik van secundaire banen, maar de verantwoorde inzet van baan- en baancombinaties volgens de regels voor strikt preferent baangebruik als onderdeel van het NNHS centraal. De ontwikkeling van de geluidbelasting in handhavingspunten viel buiten de scope van het onderzoek.*

10. Wat betreft regel 3, verdeling starts over 24 en 18L, valt omwonenden op dat de vluchten naar het zuiden steeds vaker van de 18L gaan terwijl de 24 dan ook beschikbaar is. Uit de Quickscan ZOHoek zijn voorstellen gekomen ten aanzien van de mogelijke aanpassing. Is daar in dit onderzoek rekening mee gehouden of niet? (slide 14)

**Reactie IenW:**

*Nee. De evaluatie had betrekking op het gerealiseerde baangebruik in afgelopen jaren in relatie tot de regels voor strikt preferent baangebruik. De beoogde aanpassing zou betrekking hebben op de regel zelf (verdeling verkeer over de banen op basis van bestemming). Het zou als te onderzoeken maatregel meegenomen kunnen worden bij de evaluatie van het NNHS.*

11. Regel 3 – slide 14:

a. bij gebruik van Buitenveldert of Aalsmeerbaan als eerste startbaan leidt de aanpassing tot lagere score op regel 3. In welke combinatie is Aalsmeerbaan 1e startbaan? In de regel is Aalsmeerbaan tweede startbaan, dus dit gaat maar in hele uitzonderlijke situaties op? Hoe is dan de score?

b. Wat betekent bij voorstel “correctie norm” wordt niet nodig geacht? Waarom zou de norm gecorrigeerd moeten worden?? Dit onderzoek gaat toch over de juistheid van data, zodat ILT kan vertrouwen op de verklaringen van LVNL over inzet banen, en toch niet over de vraag of bijvoorbeeld de norm van regel 3 moet worden aangepast? Bij starten van Kaag en Aalsmeerbaan mag max. aantal worden afgehandeld op secundaire Aalsmeerbaan; dat aantal moet omlaag om in de toekomst de leefomgeving te kunnen beschermen, zie ook Quickscan. Dit zou in de evaluatie NNHS aan de orde moeten komen, maar niet in deze exercitie. De opmerking dat correctie norm niet nodig wordt geacht doet iets anders vermoeden. Graag uitleg.

**Reactie IenW:**

*a. De Aalsmeerbaan geldt als eerste baan in een baancombinatie indien de weersomstandigheden (zicht, wind) bij die baan voldoen aan de criteria voor wind (staart- en dwarswind) en zicht, in lijn met ICAO en EASA richtlijnen, terwijl dat bij de tweede baan niet zo is (bv doordat de dwarswind daar hoger is dan 15 knopen).*
*Dat komt in de praktijk vanwege de lagere preferentie dus in veel minder gevallen voor.*
*Waarom in dergelijke situaties de score op regel 3 (relatief) lager is, is niet uitgezocht.*
*b. Deze redenering is correct. Het initiatief om een norm eventueel aan te passen ligt bij IenW. Door de bredere opzet kan de evaluatie van het NNHS daar een betere basis voor aandragen. To70 heeft in dit verband slechts ter overweging gewezen op mogelijke vervolgacties door IenW vanwege de geconstateerde verschillen tussen de in de praktijk gerealiseerde waarden en de minimaal te behalen verantwoordingspercentages.*

12. Regel 3

Slide 14:

Wat betekent bij voorstel “overweeg correctie norm” cf verandering herkomstpatroon?

Zie verder m.m. bij vraag 10.b.

**Reactie IenW:**

*To70 verwijst hiermee naar het gegeven dat de herkomst van het verkeer in piekuren bepalend is*

*voor de verdeling van dat verkeer over twee landingsbanen. Destijds is bij het vaststellen van de norm, uitgegaan van een herkomstpatroon met minder verkeer vanuit het oosten dan thans het geval is. Die ontwikkeling heeft geleid tot relatief meer landingen op de oostelijk gelegen banen en zou aanleiding kunnen zijn om deze normen aan te passen. De norm was in belangrijke mate gebaseerd was op de praktijksituatie destijds en wanneer die praktijk (significant) wijzigt kan er ook aanleiding zijn om het beleid (hier norm regel 3 preferent baangebruik) te actualiseren of aan te passen. Dat neemt niet weg dat je i.v.m. de mogelijke nadelige effecten van een wijziging ook nagaat of andere aanpassingen mogelijk zijn, bv in de regel 3. Wanneer een deel van het oostelijk verkeer toch op een westelijk baan wordt afgehandeld, dan moet je bijvoorbeeld wel stilstaan bij o.a. kruisend verkeer en veiligheidseffecten.*

Slide 18:
Het lijkt erop dat het hier niet gaat om de verantwoording van de inzet maar om het beoordelen van de inzet. In beide plaatjes is te zien dat na de aanpassing het aandeel van de secundaire banen omhoog gaat (want die van de primaire banen gaat omlaag). Waarom worden hier ook niet de plaatjes van de secundaire banen getoond? Dit ondersteunt mijn vermoeden dat door de voorgestelde aanpassingen straks de inzet van de secundaire banen gemakkelijker te verklaren zal zijn, en daarmee ook de secundaire banen vaker ingezet zullen worden.
**Reactie IenW:**
*De plaatjes gaan in op de norm die geldt voor de minimaal af te handelen percentages landend verkeer op de westelijke banen, zijnde de Polderbaan en de Kaagbaan, in de baancombinaties met respectievelijk de Zwanenburgbaan en de Aalsmeerbaan. De scores van de secundaire banen is ook af te lezen uit de figuren op de sheet. Uit de figuren blijkt dat bij het schrappen van baanselectie als criterium de verklaarbaarheid afneemt. Door het aanpassen van de norm vanwege gewijzigd herkomstpatronen zal de verklaarbaarheid toenemen. Of dat in de praktijk ook zo uitwerkt moet uitgezocht worden. Dat geldt ook voor de vraag of dat een prikkel geeft voor meer gebruik van secundaire banen. To70 constateert dat de norm niet meer aansluit bij de praktijk en baseert daar een inhoudelijk logische aanbeveling op. Vanuit de inhoud zou het daarom logisch zijn om te actualiseren. Als je besluit om te actualiseren kun je ook nadenken over de mogelijk nadelige consequenties van een gewijzigde norm en daar eventueel je beleid op aanpassen. Als je besluit niets aan te passen, wat ook kan, zul je je ook daar voor moeten verantwoorden.*

**Regel 4**
**Slide 20**
Er ontbreekt belangrijke informatie op deze slide, zoals het maximum aantal vluchten en de wijzigingen die hebben plaatsgevonden (40 aan het begin, nu 80). Dit is een van de oorzaken van overschrijdingen, die in de evaluatie NNHS naar voren zou moeten komen.
**Reactie IenW:**
*In de evaluatie is getoetst aan de regels en normen voor strikt preferent baangebruik zoals opgenomen in de ontwerpwijzigingen LVB en RMI uit 2021. De discussie over het maximum toegestane aantal bewegingen per etmaal is in de jaren daarvoor al gevoerd, waarbij dat aantal is opgehoogd van 60 naar 80.*

**Slide 20**
Het verplaatsen van verkeer van de dag naar de avond heeft tot gevolg een zwaardere avondpiek, waardoor secundaire banen eerder moeten worden bijgezet. Opnieuw mijn vraag of de impact hiervan beschreven is?
**Reactie IenW:**
*Het verschuiven van verkeer van de dag naar de avond kan inderdaad leiden tot meer inzet van secundaire banen en in ieder geval meer geluidbelasting (in de avond geldt een straffactor) bij de betreffende banen. In deze evaluatie is echter niet gekeken naar de toename of verschuiving van de geluidbelasting in de omgeving als gevolg van veranderd baangebruik, maar of de inzet en het*

*gebruik van de banen in de loop der jaren is afgehandeld conform de regels en normen voor strikt preferent baangebruik va het NNHS. De hier beschreven effecten kunnen in genoemde bredere evaluatie van het NNHS geëvalueerd worden.*

**Algemeen**

Kan To70 aangeven wat de impact van voorgestelde aanpassingen is op het gedrag van LVNL (d.w.z. extra ruimte bij inzet banen omdat verklaringen makkelijker worden bijv.) als het gaat om bescherming van de leefomgeving rond secundaire banen?

**Reactie IenW:**

*Er moeten nog definitieve beslissingen genomen worden over de aanbevelingen uit deze evaluatie. Er is daarom geen indicatie dat er zoiets als 'extra ruimte' zou komen voor LVNL bij de inzet en het gebruik van banen. De indruk die we op hebben over de conclusies en aanbevelingen, gebaseerd op concrete bevindingen in deze evaluatie, is dat die gericht zijn op een verantwoording die beter aansluit bij de praktijk, echter zonder dat daar meer ruimte ontstaat voor ander baangebruik dan oorspronkelijk beoogd.*

**Reactie 3**

De presentatie Evaluatie baangebruik wijziging Regeling Milieu Informatie Schiphol 2021 geeft ons aanleiding tot de volgende opmerkingen.

**Algemeen**

1. **Vraagstelling 3**

Zonder toelichting – die ontbreekt – wat er wordt bedoeld met dit onderdeel van vraag 3 'en is dit in overeenstemming met wat de regels beogen' gaan we ervan uit dat bij de opvolging van deze Evaluatie de beantwoording op dit onderdeel buiten beschouwing worden gelaten. Wij zien dat als onderdeel van de Evaluatie van het NNHS.

**Reactie IenW:**

*Daar gaan we in mee. In de evaluatie is getoetst aan de uitvoering en verantwoording van de regels voor strikt preferentieel baangebruik als opgenomen in de ontwerpwijzigingen LVB en RMI uit 2021. Geen aandacht is besteed aan achterliggende doelen waaraan mogelijk niet (geheel) voldaan is. Dat kan als onderdeel van de evaluatie van het NNHS alsnog opgepakt worden.*

2. **Normstelling**

Dat buiten beschouwing laten geldt wat ons betreft ook ten aanzien van hetgeen de opstellers menen op te moeten merken over het al dan niet aanpassen van normen op de dia's 14 en 16. Wij zien dat als onderdeel van de Evaluatie van het NNHS

**Reactie IenW:**

*Zoals hierboven reeds opgemerkt hebben de aanbevelingen met betrekking tot de normering een logisch verband met de bevindingen in deze evaluatie. Er wordt echter (nog) geen opvolging aan gegeven de nog uit te voeren evaluatie van NNHS waarin de bredere context, waarin ook deze normen een rol spelen, wordt beoordeeld.*

3. **Uitzonderingen die de regels bevestigen**

Wij zijn van mening dat de bewerking van de gegevens ernstig tekort schiet op dit onderdeel. Op elk van de vier hoofdregels voor het baangebruik zijn een aanzienlijk aantal uitzonderingen beschreven. Die uitzonderingen dragen allemaal bij aan het naleven van de norm. Echter de mate waarin aan de norm van de hoofdregel wordt voldaan door de uitzonderingen blijft achter de cijfers verborgen.

| |
|---|
| *INTERMEZZO* (zie Bijlage 4 van de XPR)<br><br>Voor Regel 1 Gebruik baanpreferentietabel is opgenomen: |

15. Aan het gestelde in de punten 2 tot en met 14 is in elk geval voldaan indien in gemiddeld minimaal 95% van de tijd van het winter- respectievelijk zomerseizoen de in gebruik genomen baancombinatie de juiste combinatie was op grond van die punten.

Dat impliceert 13 (!) uitzonderingen. Iets dergelijks geldt ook voor Regel 2 Gebruik tweede start - of landingsbaan (3, deels gecombineerde uitzonderingen), voor Regel 3 Verdeling van het verkeer (idem) en voor Regel 4 (talloze uitzonderingen; waaronder afwijkend van de andere Regels geen onderscheid naar winter- en zomerseizoen).

In het kader van vraagstelling -3-: 'Leidt de bewerking van de gegevens tot de vereiste en juiste inzichten met betrekking tot de regels' is aan dit onderwerp in het onderzoek, althans de presentatie, ten onrechte geen aandacht besteed. Inzicht in het beroep dat LVNL in de onderzoeksperiode op elk van de uitzonderingen heeft gedaan voor de naleving van de norm biedt het onderzoek ten onrechte niet. Dat moet wat ons betreft alsnog gebeuren.

**Reactie IenW:**
*Het is waar dat bij de in de presentatie geen tijd resteerde om de uitwerking van deze onderzoeksvraag nader te presenteren. Die tijd was er ook niet in de daarna georganiseerde technische bijeenkomt met de opsteller van de evaluatie. Dat neemt niet weg dat er wel een rapport ligt waarin het antwoord op deze onderzoeksvraag wordt gegevens. Juist de uitwerking van deze vraag vergde veel tijd en inspanning van zowel LVNL als To70 om de vereiste en juiste gegevens op tafel te krijgen.*
*Als daar behoefte aan is dan kunnen die bevindingen eventueel als onderdeel van de evaluatie van het NNHS alsnog toegelicht of ingebracht worden.*

# Reactienotitie BRS op 'Uitwerking toekomstperspectief verstilling en groei Schiphol' (versie 31 juli 2025)

## Inleiding

De BRS heeft kennisgenomen van het conceptdocument *'Uitwerking toekomstperspectief verstilling en groei Schiphol'*. Het document bevat verkennende voorstellen voor het aanwenden van geluidswinst na 2027, waarbij wordt uitgegaan van een 50:50-verdeling tussen hinderbeperking en groei van het aantal vliegtuigbewegingen.

Hoewel het groeiverdienprincipe als uitgangspunt wordt herkend, sluit de voorgestelde aanpak op meerdere punten niet aan bij de standpunten van de BRS.

Onderstaande analyse beschrijft de belangrijkste knelpunten en doet concrete aanbevelingen voor de verdere uitwerking.

## 1. Sturen op normen in plaats van aantallen vliegtuigbewegingen

De voorgestelde benadering werkt met het *Totaal Volume Geluid (TVG)* als maatstaf voor geluidsruimte. TVG is echter een technische maat zonder directe relatie met beleefde hinder, ruimtelijke verdeling of gezondheidseffecten. Hoewel dit wordt erkend, blijft het uitgangspunt voor groeiruimte gebaseerd op TVG en wordt dit concreet gemaakt in aantallen vliegtuigbewegingen. De voorgestelde 50:50-verdeling van geluidswinst kan bovendien lokaal ongelijk uitpakken, wat mogelijk leidt tot verslechtering van de situatie in sommige gebieden.

**BRS-aanbeveling:**

- TVG kan hoogstens een technisch vertrekpunt zijn, maar mag niet leidend zijn.
- Stuur op milieunormen voor geluid en emissies en hinderindicatoren (zoals ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden), gebaseerd op actuele en onderbouwde blootstellings-responserelaties.
- Wees transparant over de beperkingen van gehanteerde modellen.
- Baseer groeiruimte uitsluitend op aantoonbare verbetering van hinder binnen de relevante contouren, in lijn met het Actieplan Omgevingslawaai en het NNHS.
- Gebruik naast Lden en Lnight aanvullende indicatoren (zoals piekmomenten en aantal vliegbewegingen).

- Veranker het uitgangspunt *'minder hinder voor iedereen'* in het model. Voorkom dat regio's er per saldo op achteruitgaan vanwege een rekenkundige verrekening op Schiphol-niveau. De verdeling van hinder moet uitlegbaar en regionaal toetsbaar zijn.
- Bied garanties dat álle delen van de regio een verbetering ervaren. Indien dat niet lukt, compenseer dan via gebiedsspecifieke maatregelen of inzet van het Omgevingsfonds.

## 2. Voorkeur voor gecontroleerde vrijgave op basis van monitoring

De notitie bespreekt zowel automatische als gecontroleerde vrijgave van groeistappen. De automatische benadering, gebaseerd op verwachte TVG-winst, biedt geen garantie dat daadwerkelijke hinderreductie wordt gerealiseerd. Daarbij ontstaan bij de BRS grote zorgen over de rechtsbescherming van omwonenden, waar het Rijk nu juist stappen richting herstel daarvan probeert te zetten.

**BRS-aanbeveling:**

- Hanteer uitsluitend *gecontroleerde vrijgave* op basis van jaarlijkse monitoring en evaluatie.
- Leg de verdeling van winst niet (alleen) vast in aantallen vliegtuigbewegingen, maar ook in strengere normering op de handhavingspunten.
- Verleen geluidsruimte alleen wanneer vooraf vastgestelde hinderreductie is gerealiseerd en objectief is vastgesteld.
- Zorg ervoor dat geen van de vier scenario's de rechtsbescherming van omwonenden ondermijnt.

## 3. Nachtvluchten en rustmomenten blijven onbesproken

De notitie geeft geen aandacht aan nachtelijke rust of de spreiding van hinder over de dag, terwijl juist deze elementen cruciaal zijn voor gezondheid en leefkwaliteit.

**BRS-aanbeveling:**

- Formuleer concrete doelen voor nachtrust, reductie van nachtvluchten en bescherming van rustmomenten overdag.
- Voorkom verschuiving van hinder naar de randen van de dag of naar secundaire banen.

### 4.Gebrek aan samenhang met lopende trajecten

Het is onduidelijk waarom een aparte groeiverdiensystematiek voor Schiphol wordt ontwikkeld, terwijl het ministerie van IenW al meerdere jaren werkt aan een nieuw, generiek geluidstelsel voor luchtvaart. Dit nieuwe stelsel voorziet in een groeiverdiensystematiek die aansluit op andere wettelijke bronnen.

**BRS-aanbeveling:**

- Zoek aansluiting bij het nieuwe generieke geluidstelsel van IenW.
- Voorkom versnippering en waarborg continuïteit in het geluidbeleid.
- Zorg voor een integrale en stelselmatige benadering, passend binnen bestaande wettelijke kaders.

---

## OUDE VERSIE

# Reactienotitie BRS op 'Uitwerking toekomstperspectief verstilling en groei Schiphol' (versie 10 juli 2025)

### Inleiding

De BRS heeft kennisgenomen van het conceptdocument 'Uitwerking toekomstperspectief verstilling en groei Schiphol'. De notitie bevat verkennende

voorstellen voor de inzet van geluidswinst na 2027, via een 50:50-verdeling tussen hinderbeperking en groei van het aantal vliegtuigbewegingen. Hoewel het groeiverdienprincipe als uitgangspunt herkenbaar is, sluit de huidige opzet op meerdere punten niet aan bij de standpunten van de BRS.

Onderstaande analyse beschrijft de belangrijkste knelpunten en geeft concrete aanbevelingen mee voor de vervolgaanpak.

## 1. Hinderreductie moet uitgangspunt zijn, geen abstracte geluidsvolume-benadering

De notitie werkt met het Totaal Volume Geluid (TVG) als uitgangspunt. Dit is een technische maat voor geluid die geen directe relatie heeft met beleefde hinder, geografische verdeling of gezondheidseffecten. De notitie erkent dit, maar baseert groeiruimte desondanks voorlopig op TVG.

**BRS-aanbeveling:**

*TVG kan vertrekpunt zijn, maar niet enige. Sturen op normen, niet aantallen.*

Gebruik hinderindicatoren (zoals ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden) als beleidsmatige maatstaf. Zorg daarin voor een gedegen aansluiting bij de realiteit door gebruik te maken van een goed onderbouwde en actuele blootstellingsresponse relatie. En wees concreet over de beperkingen van het gebruikte model. Baseer het groeiperspectief op aantoonbare verbetering van hinder binnen de relevante contouren. Zet daarmee in op aansluiting bij het Actieplan Omgevingslawaai en het NNHS.

Gebruik naast Lden en Lnight ook aanvullende hinderindicatoren (zoals piekmomenten en/of aantal vliegbewegingen )

## 2. Geen garantie op minder hinder voor álle gebieden (combineren met 1: sturen op normen)

De notitie stelt een 50:50-verdeling voor van geluidswinst, maar waarschuwt dat deze lokaal ongelijk kan uitpakken. Zonder aanvullende maatregelen kan dit leiden tot verslechtering voor sommige gebieden.

**BRS-aanbeveling:**
Veranker in het model het uitgangspunt 'minder hinder voor iedereen'. Een eerlijke verdeling van hinder betekent ook niet dat een bepaalde regio er niet op achteruit hoeft te gaan, maar wel dat dit niet voortvloeit uitsluitend uit een per-saldo rekenmodel over de hele Schipholregio. Verdeling van hinder moet uitlegbaar zijn per regio. Bied garanties dat alle delen van de regio verbetering ervaren. Compenseer waar hinder onvoldoende daalt, via gebiedsspecifieke maatregelen of inzet van het Omgevingsfonds.

## 3. Voorkeur voor gecontroleerde vrijgave op basis van monitoring

De notitie noemt zowel automatische als gecontroleerde vrijgave van groeistappen. De automatische variant, op basis van verwachte TVG-winst, biedt geen zekerheid over daadwerkelijke hinderreductie.

**BRS-aanbeveling:**

Wij hebben bij deze wijze van groeiverdiensystematiek ook nadrukkelijk zorgen over de rechtsbescherming van omwonenden. Geen van de genoemde (4) scenario's zal mogen botsen met de rechtsbescherming van omwonenden. Het moet ook een interne doelstellingen zijn voor de sector om dit te verdienen.

Hanteer uitsluitend gecontroleerde vrijgave op basis van jaarlijkse monitoring. Geef alleen geluidsruimte vrij op basis van jaarlijkse monitoring en evaluatie. Groei mag alleen plaatsvinden als de hinderreductie daadwerkelijk gerealiseerd is en dat objectief is vastgesteld op basis van vooraf bepaalde indicatoren. Veranker deze werkwijze juridisch in het LVB.

## 4. Nachtvluchten en rustmomenten blijven onbesproken

De notitie zwijgt over nachtelijke rust en de verdeling van hinder over de dag. Juist deze factoren zijn cruciaal voor gezondheid en leefkwaliteit.

**BRS-aanbeveling:**
Formuleer concrete doelen voor nachtrust, reductie van nachtvluchten en bescherming van rustmomenten overdag. Voorkom verschuiving van hinder naar randen van de dag of secundaire banen.

## 5. Ontbreken van juridische borging en normering

De voorgestelde systematiek bevat geen concrete normen, geen toetsingskader en geen koppeling met bestaande kaders zoals het NNHS of de Omgevingswet.

**BRS-aanbeveling:**
Zorg voor juridische borging van hinderreductie, gebruiksgrenzen en monitoring in het LVB. Leg maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen vast als bovengrens zolang geen breed gedragen hinderverlichting is gerealiseerd. Maak toetsing aan hinderindicatoren expliciet en afdwingbaar.

## 6. Gezonde leefomgeving ontbreekt als afwegingskader

De notitie richt zich uitsluitend op geluid, zonder aandacht voor bredere aspecten zoals luchtkwaliteit, stikstof, (ultra)fijnstof en externe veiligheid.

**BRS-aanbeveling:** Bewerk het toekomstperspectief tot een integraal kader voor een gezonde leefomgeving. Betrek de uitkomsten van relevante onderzoeken van RIVM en GGD, en hanteer een bredere set indicatoren voor leefkwaliteit en gezondheid. Sluit aan bij het Schone Lucht Akkoord en de Green Deal.

Iedere nieuwe situatie na een genomen vrijgave en verdeling van geluidsruimte moet voor omwonenden leiden tot een verbeterde situatie dan de situatie ervoor.

*Sturen op normen in plaats van aantallen*

*Hoewel perspectief in de vorm van aantallen vtb's eenvoudiger te bieden is, zal sturen op milieunormen meer zekerheid geven voor de omgeving en de sector en LVNL stimuleren om hinder dusdanig te beperken dat zij daar zelf ook het meeste profijt van hebben.*

**Waarom wordt deze groeiverdiensystematiek nu voor Schiphol op zichzelf uitgewerkt, terwijl er al een aantal jaar door het ministerie van I&W hard wordt gewerkt aan een nieuw geluidstelsel voor het reguleren van vliegtuiggeluid? In dit nieuwe stelsel wordt reeds voorzien in een uitgewerkte groeiverdiensystematiek, passend bij bestaande methoden van andere wettelijke geluidbronnen. Onze aanbeveling is dan ook om aansluiting te zoeken bij dit reeds uitgedachte stelsel. Dit zorgt ook voor continuïteit in het proces van reguleren en voorkomt dat het stelsel om de paar jaar wordt omgegooid.**

**BRS: Vragen n.a.v. de presentatie impactanalyse nachtsluiting – 16 juli 2024**

**Opzet/methodologie onderzoek:**

- **Kaders BRS (maart 2024):** Hoe zijn de door de BRS gegeven kaders beoordeeld en verwerkt in het project, inclusief het zorgpunt randen van de nacht?
- **Correlatie hinder en oplossing:** Is er een correlatie gemaakt tussen de hinder en de optimalisatie van oplossingen? Welk scenario geeft de beste uitkomsten voor hindervermindering?
- **Hinderbeleving:** Hoe is hinderbeleving meegenomen en welke zwaarte krijgen parameters als piekmomenten en rustmomenten in de uiteindelijke keuze?
- **Effect op leefbaarheid:** Waarom komt hinder, specifiek leefbaarheid, niet terug in de beantwoording van de vraagstelling, ondanks dat het als te-beantwoorden vraag werd geponeerd?
- **Kwantificering hinderbeleving:** Waarom is hinderbeleving niet gekwantificeerd, ondanks dat dit mogelijk is?
- **Geluidimpact:** De geluidimpact is conservatief berekend door de verplaatsing van de nacht naar de dag volledig mee te nemen. Hoe haalbaar is dit voor airlines en wat is het potentiële effect op de operatie?
- **Alternatieve maatregelen (PA-consultants):** Zijn de effecten van de alternatieve maatregelen van PA-consultants in gelijke detaillering doorgerekend?
- **Overzichtstabel (PA-consultants):** Hoe ziet de overzichtstabel "overall impact levels on key stakeholders" eruit wanneer de effecten van de alternatieve maatregelen worden meegenomen?
- **Alternatieve maatregelen To70:** Heeft To70 de effecten van de alternatieve maatregelen van PA-consultants in gelijke detaillering doorgerekend?
- **Per saldo-benadering (To70):** Hoeveel personen en woningen ondervinden baat bij variant 1, 2 en 3 volgens dia 17 van de To70-presentatie?

**Afweging**

- **Fair balance:** Hoe is het gevraagde (o.a. vanuit rechterlijke uitspraak) onderdeel van “fair balance” onderbouwd?
- **Impact op omgeving:** In hoeverre is de vermindering van hinder leidend geweest bij de opbouw van de scenario's versus de economische component?
- **Afweging economische effecten:** Kijkt IenW alleen naar economische effecten of ook naar reductie van geluidsbelasting en verschuiving ervan binnen de regio? Hoe worden deze afgewogen?
- **Definitieve maatregelen:** Welke parameters worden gehanteerd voor de definitieve keuze die iets oplevert voor de omgeving, ondanks nadelen voor airlines?
- **To70 presentatie (dia 3):** Waarom biedt de To70-presentatie geen zicht op de conceptbeantwoording van de vraagstelling en richt zich voornamelijk op economische effecten?
- **Plus/min tabel (To70, dia 20):** Is er een plus/min tabel voor de grondzijdige beleving van de verschillende maatregelen vervaardigd?
- **Overzichtstabel PA-consultants:** De overzichtstabel "overall impact levels on key stakeholders" mist de key stakeholder "omgeving."

- **Doelstellingen maatregelenpakket:** Voldoen de varianten aan de doelstelling van 3-5% minder ernstig gehinderden/slaapverstoring in de nacht? Zo niet, wat is aanvullend nodig?

**Verschuiving naar randen van de nacht**

- **Analyse verschuivingen:** Waarom ontbreekt een analyse waarbij geen verschuiving naar de randen van de nacht mag optreden (zoals door I&W aangegeven bij de start van het onderzoek)?
- **Grootste overlast:** Hoe wordt de overlast in de randen van de nacht (avond en ochtend) aangepakt, gezien de verschuivingen van de nacht naar de dag?
- **Impact van verschuiving:** Welke impact op de leefomgeving hebben varianten 2 en 3, die circa 7.000 nachtvluchten reduceren maar verschuiven naar de randen van de nacht, op de leefomgeving?
- **Vliegveiligheid:** Wat is de impact van toename van vliegbewegingen in de randen van de nacht op de vliegveiligheid, gezien de verhoogde vogelbewegingen?

**Baangebruik**

- **Preferent baangebruik:** Hoe beïnvloeden verschuivingen van primaire naar secundaire banen het preferent baangebruik en de hindervermindering?
- **Aalsmeerbaan en Buitenveldertbaan:** Wat betekenen de drie scenario's voor starts en landingen op de Aalsmeerbaan en Buitenveldertbaan?
- **Krimp naar 440.000:** Wat is het verschil in gebruik van de Aalsmeerbaan bij een krimp naar 440.000 gecombineerd met de nachtsluiting?
- **Effect sluiting secundaire banen:** Hoe beïnvloedt de sluiting van de secundaire banen tussen 13.00 en 15.00 uur de scenario's en uitwerking ervan?

**Gezondheidseffecten nachtsluiting**

- **Gezondheidseffecten:** Waarom worden de gezondheidseffecten van een nachtsluiting niet meegenomen in de impactanalyse, ondanks de ernstige negatieve gezondheidseffecten volgens de hoge gezondheidsraad?

**Nachtvluchten aantallen**

- **Discrepantie nachtvluchten:** Waarom is er een discrepantie tussen de berekende 33.551 nachtvluchten en de toegestane 32.000 nachtvluchten?

**Presentatie aan MRS**

- **Deel presentatie MRS:** Kan de presentatie aan de MRS met ons gedeeld worden? De focus tijdens de BRS-presentatie ligt op economische impact en niet op de positieve impact voor de leefomgeving. We missen de fair balance.

**Vergelijking nachtregime andere luchthavens**

- **Aanvullende informatie:** Bevat het rapport informatie over sluitingstijden, uitzonderingssituaties en het profiel van de desbetreffende luchthavens?
- **Stuttgart:** Waarom is Stuttgart niet meegenomen in de vergelijking, gezien de strikte restricties daar (strikte restrictie tussen 23 – 6u voor vertrek – en 23:30 – 6:00u voor landingen)?

**Contrails**

- **Klimaateffecten contrails:** Waarom worden de klimaateffecten van contrails niet meegenomen, gezien hun verschillende impact bij nacht- en dagvluchten?

**Conclusie:**

Het doel van de impactanalyse is, volgens de BRS, om de impact van de maatregelen te wegen en uiteindelijk keuzes/besluiten te maken. De impact op de belangen van de luchtvaartsector wordt goed belicht. Echter, de impact op de omgeving wordt veel minder in kaart gebracht, en beperkt zich voornamelijk tot de verlegging van contouren. De maatregelen rondom de nacht moeten bijdragen aan de doelstelling van een 15% reductie in de nachtelijke hinder. Volgens de BRS is deze 15% slechts een tussenstap.

Voor de omgeving staat de “kwaliteit van de leefomgeving” centraal. De BRS verwacht dat de impact op de weg naar het einddoel duidelijk in beeld komt. Echter, de “kwaliteit van de leefomgeving” heeft nog geen concrete uitwerking of normering gekregen. Hierdoor is het onduidelijk waar naartoe wordt gestreefd, wat het lastig maakt om de impact van de verschillende maatregelpakketten te beoordelen.

Gezien het einddoel is er samenhang tussen de nachtsluiting en andere projecten zoals NOVEX, NRD en de stelselherziening. Op dit moment wordt de nachtsluiting geïsoleerd behandeld, zonder zichtbare samenhang met deze andere grote ontwikkelingen. De BRS zou graag de inpassing van de nachtsluiting in het grotere geheel willen zien.

**Feedback voor studie nachtsluiting Schiphol – 20 februari 2024**

Met de oplevering de Uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio hebben de BRS en de vier ministeries een grote, gezamenlijke stap gezet in het herstellen van de balans tussen het belang van een internationale luchthaven voor Nederland en de kwaliteit van de leefomgeving, specifiek voor omwonenden. Nachtvluchten en specifiek de effecten daarvan op de gezondheid en mogelijke effecten op economisch gebied, spelen hierin een prominente rol.

De BRS onderschrijft het initiatief van het ministerie om de effecten van een mogelijke nachtsluiting te onderzoeken. In zijn algemeenheid vindt de BRS dat hinder breder is dan alleen geluid (ook uitstoot van emissies, effecten op slaap en gezondheid, en klimaat). Dit is ook aan de orde bij het onderzoek naar de mogelijke effecten van maatregelen in de nacht op Schiphol. De BRS roept dan ook op om te sturen op gezondheid in plaats van sturen op enkel minder hinder, waarbij oog is en blijft voor de balans tussen luchtvaart en omwonenden. Daarnaast benadrukt de BRS dat maatregelen in de nacht niet moet leiden tot verzwaring van het vliegverkeer op de secundaire banen overdag.

Vanuit het oogpunt van gezondheid verwijst de BRS naar het onderzoek dat GGD Kennemerland uitvoerde in 2016 naar geluidshinder en slaapverstoring in de omgeving van Schiphol.
(bron: https://www.ggdkennemerland.nl/-/media/ggdwebsites-2016/documenten/milieu-en-gezondheid/verdiepende-studie-geluidshinder-en-slaapverstoring-omgeving-schiphol.ashx?la=nl-nl)

<u>Conclusies en aanbevelingen GGD Kennemerland n.a.v. verdiepende studie</u>
De GGD Kennemerland constateerde dat de gezondheidsklachten die inwoners ervaren als gevolg van ernstige geluidhinder en slaapverstoring bestaan uit psychische problemen, gebruik van slaapmedicatie, moeheid en stress, klachten aan luchtwegen en hart- en vaatziekten. Een deel van hen ervaart gevolgen op gebied van familie- en sociale relaties en werk. Inwoners die slaapverstoring ervaren uiten ook hun zorgen over de invloed van het vliegverkeer op de luchtkwaliteit, het klimaat en veiligheid.

Aanbevelingen uit het onderzoek:

- Piekbelasting van vliegtuiggeluid in de vroege ochtend blijkt een grote impact te hebben op de slaapverstoring, waar dit in de gemiddelde berekende belasting over de hele nacht niet of nauwelijks waarneembaar is. Dit houdt in dat een enkel moment van geluidbelasting in de nacht al tot (ernstige) slaapverstoring kan leiden.
- Slaapverstoring vindt overwegend plaats aan de randen van de nacht, tussen 23:00-24:00 uur en 05:00-07:00 uur. Piekbelasting van vliegtuiggeluid op bepaalde tijdstippen speelt een rol bij slaapverstoring. De Lnight is een gemiddelde van de geluidbelasting over 8 uur, tussen 23:00 en 07:00 uur, hierdoor lijkt er sprake te zijn van een onderschatting van de geluidbelasting aan de randen van de nacht.
- Landend vliegverkeer op de Polderbaan en de Kaagbaan is voor de respondenten een voorname oorzaak van ernstige slaapverstoring en geluidhinder door de beperkte hoogte waarop zij aanvliegen, de toename in frequentie van het vliegverkeer, de bochten en het regelmatig afwijken van de geplande routes. Ook startend, langdurig laagvliegend vliegverkeer geeft hinder.
- Over het algemeen genomen gaven inwoners aan rond 6 uur te slapen per nacht, in de nabijheid van de Polderbaan en de Kaagbaan gemiddeld iets minder.

- Inwoners geven voor geluidhinder en slaapverstoring een score van respectievelijk gemiddeld 7,9 en 8,1 (in de range van 0 tot 10 waarbij 10 de meeste ernstige waarde is).
- De GGD Kennemerland beveelt aan nader onderzoek te doen naar de relatie van slaapverstoring met de geluidbelasting en een update van de blootstelling-responsrelaties van ernstige geluidhinder en ernstige slaapverstoring in een ruim gebied rond de luchthaven.

<u>Aandachtspunten BRS t.a.v. impactanalyse maatregelen in de nacht</u>

- Gezondheid centraal:

De BRS pleit voor het sturen op de gezonde leefomgeving, in plaats van sturen op minder hinder in het uiteindelijke pakket met maatregelen/scenario's. De BRS stelt voor om de GGD te betrekken als stakeholder in het onderzoek naar de mogelijke effecten van maatregelen in de nacht op Schiphol.

- Aandacht voor hinderbeleving

De BRS pleit ook voor het borgen van hinderbeleving als component van hinder in de berekeningen van de te kiezen maatregelen, zoals ook is aanbevolen vanuit PAMV. Maak daarbij gebruik van aanvullende geluidindicatoren die, naast Lden en Lnight, beter aansluiten bij de manier waarop omwonenden de effecten van vliegtuiggeluid ervaren. Hou daarbij rekening met onder andere piekgeluiden, duur, rustmomenten.

- Aandacht voor slaapverstoring

De BRS wil, vanuit gezondheidsoogpunt, meer rust in de nacht. Hiervoor is onderzoek naar de mogelijke maatregelen/instrumenten nodig. Vermindering van het aantal nachtvluchten lost het probleem van slaapverstoring niet op, omdat uit onderzoek van de GGD Kennemerland naar voren komt dat slaapverstoring ook kan voorkomen als gevolg van enkele nachtvluchten. Vanuit die optiek is een (gedeeltelijke) nachtsluiting kansrijk om tenminste een aaneengesloten periode van nachtrust te bieden in de Schipholregio, waarbij verschuiving van hinder naar andere banen vorkomen moet worden.

- Verschuiving hinder naar secundaire banen:

Een verschuiven van nachtvluchten vanuit de nacht naar de dag of naar de late avond en de vroege ochtend mag er niet toe leiden dat de gebieden onder de secundaire banen te maken krijgen met een 'verzwaring' van het vliegverkeer. Juist in deze gebieden liggen woningen vrij dicht op de start- en landingsbanen.

- Verschuiving hinder naar randen van de dag:

De avond is de nacht van de kinderen. Momenteel is er een piek in de avond rond 22:00 / 23:00 uur. Dit is voor kinderen al de nacht. Houdt in de impactanalyse rekening met het feit dat de nacht voor verschillende leeftijden op verschillende tijdstippen begint. Het geleidelijk rustiger worden in de avond is daarbij een goed scenario.

- Verschuiving randen van de nacht:

Eerder onderzoek, onder meer door GGD Kennemerland, toont aan dat slaapverstoring overwegend plaatsvindt aan de randen van de nacht, tussen 23:00-24:00 uur en 05:00-07:00 uur. Piekbelasting van vliegtuiggeluid op bepaalde tijdstippen speelt een rol bij slaapverstoring. Bij het zorgen voor meer rust in de nacht moet worden voorkomen dat dit leidt tot verschuiving naar de randen van de nacht.

- Netwerk bestemmingen:

De BRS onderschrijft het belang van het grote netwerk van bestemmingen dat nu vanaf Schiphol wordt aangeboden. De BRS roept op om onderzoek te doen naar het effect van maatregelen of dit netwerk van bestemmingen. Gaan er bestemmingen niet meer mogelijk zijn, dan treedt verschraling van het netwerk op, met mogelijke effecten voor de economische positie van Nederland.

- Vrachtsector

De BRS beveelt aan om in de impactanalyse naar maatregelen in de nacht ook onderzoek te doen naar economische effecten, onder meer over wat maatregelen kunnen gaan betekenen voor de vrachtsector en bijvoorbeeld de (glas)tuinbouwsector.

- Selectiviteitsbeleid

De BRS erkent dat het belang van Schiphol is gelegen in internationale connectiviteit. Bij selectieve ontwikkeling moet er voorrang zijn voor vluchten met de grootste waarde voor de kwaliteit van het bestemmingennetwerk en daarmee de Nederlandse economie. Gebruik Schiphol selectief; ten behoeve van de economie en niet ten behoeve van bestemmingen die daar niets aan bijdragen. Een effectief sturingssysteem op selectiviteit past hierbij. Zo kan ten behoeve van selectiviteit schuifruimte gecreëerd worden via andere luchthavens en andere modaliteiten (treinen en, wellicht in de toekomst, elektrisch vliegen.) Lelystad Airport kan een rol spelen als overloopluchthaven van Schiphol. Het gebruik van Lelystad Airport voor punt-tot-punt verkeer afkomstig van Schiphol zorgt voor ruimte op Schiphol voor het vliegverkeer dat het meeste bijdraagt aan de het (inter)continentale netwerk.

<u>Wenselijke aanvullende of alternatieve maatregelen:</u>

Ten behoeve van alternatieve maatregelen of scenario's, waarbij het scenario van een (gedeeltelijke) nachtsluiting vervalt, heeft de BRS naast eerder genoemde aandachtspunten een aantal voorstellen:

- Weren van lawaaiige vliegtuigen in de volledige nachtperiode
- Onderzoekscenario: nachtsluiting naar model van Frankfurt
    - Vertraagde starts kunnen in individuele gevallen tot maximaal 24:00 uur worden goedgekeurd, bijvoorbeeld bij onweer, harde wind of hevige sneeuwval.
    - Vertraagde landingen zijn toegestaan tot 24:00 uur als de vertraging niet te wijten is aan het vluchtschema.
    - Na middernacht worden er geen landingsvergunningen afgegeven voor vertraagde landingen. Deze vliegtuigen zullen dan naar een andere luchthaven moeten vliegen zonder een verbod op nachtvluchten.
    - Landingen voor 5 uur 's ochtends zijn ook niet toegestaan.
    - Vliegbewegingen zijn alleen mogelijk in speciale uitzonderlijke gevallen, bijvoorbeeld om veiligheidsredenen, voor rampen- of medische hulpmissies en voor onderzoek vluchten van LVNL.

<u>Aanvullende vragen BRS</u>

- Hoe beïnvloedt een (gedeeltelijke) nachtsluiting de dosis-effect relatie (bv. een afname van ernstig gehinderden door geen/ minder nachtvluchten)?

- Welke gevolgen heeft dat voor Lden en Lnight waarmee we bij woningbouw rekening moeten houden en voor de bijdrage van de luchtvaart aan gecumuleerd geluid?
- Neem in het onderzoek mee wat Lelystad Airport kan bijdragen aan meer rust in de nacht in de Schipholregio. Inventariseer daarbij ook welke aanpassingen aan de operatie of prikkels luchtvaartmaatschappijen nodig hebben om vanaf Lelystad Airport te vliegen in plaats van Schiphol. Welke vluchten zijn/operatie is geschikt voor het verplaatsen van (de nacht op) Schiphol naar de dag op Lelystad Airport en wat is het effect op het mogelijk maken een nachtsluiting op Schiphol?
- Kan worden onderzocht of een koppeling mogelijk is tussen het vluchtplan en het airport slot systeem, om zo de uitgifte van slots meer dienstbaar te maken aan de doelen die wij wat betreft luchtvaart nastreven.
- Wat zijn de mogelijkheden om nachtslots te verplaatsen naar de (dal)tijden waarop nog ruimte is op de primaire banen voor landend en vertrekkend verkeer.

# Rust in de nacht



Presentatie voor de BRS –
Donderdag 16 mei 2024

# Verdiepende sessie BRSB

## Context:

- Geen symposium, maar verdieping tijdens BRSB vergaderingen
- Behoefte aan meer profiel voor de BRS: Wie zijn we en waar staan we nu eigenlijk voor? Wat zijn onze prioriteiten?
- Toenemende steun voor nachtsluiting inclusief van Schiphol zelf
- Het BRS standpunt op dit gebied is een compromis met het risico dat we achterblijven in de maatschappelijke discussie
- Daarom "**rust in de nacht**" als keuze voor deze eerste verdieping
- Doel sessie:
  - **willen we als BRS ons standpunt aanscherpen?**
  - **welke effecten willen wij nader onderzocht hebben?**

# Huidige BRS-inzet

## Zorg voor meer rust in de nacht, zonder de zwaarbelaste gebieden overdag nog meer te belasten.

**De BRS wil meer rust in de nacht.**

- Onderzoek naar mogelijke maatregelen/instrumenten nodig.
- Vermindering van het aantal nachtvluchten lost het probleem van slaapverstoring niet op.
- Bij zorgen voor meer rust in de nacht moet rekening worden gehouden met randen van de nacht.
- Nachtvluchten moeten niet worden verschoven naar secundaire banen overdag.

# Wat vinden andere partijen? (1/2)

**Schiphol:**

- Niet meer starten tussen 00.00 en 06.00, niet meer landen tussen 00.00 en 05.00 (punt 3 van het 8-puntenplan).

**IenW:**

- Doet een impact analyse naar de effecten van een nachtsluiting. Kijkt naar drie scenario's:
  - Scenario 1: Volledige nachtsluiting van 23:00 tot 07:00.
  - Scenario 2: Gedeeltelijke nachtsluiting conform voorstel Schiphol.
  - Scenario 3: Gedeeltelijke nachtsluiting tussen 00:20 en 05:20.

Resultaten worden eind juni/begin juli verwacht, waarna het kabinet kan besluiten over het vervolg.

**Politieke partijen Tweede Kamer:**

- Omarmen in grote meerderheid het voorstel van Schiphol (alleen PVV en JA21 niet, VVD is zeer kritisch, en wacht eerst rapport van ministerie af).

**Luchtvaartmaatschappijen:**

- Minder hinder in de nacht, via inzet stilste toestellen in de nacht. Kijken naar ruimte elders in de dag.
- Inzet op vlootvernieuwing voor sneller stiller vliegen met aangepaste procedures en zonder nachtsluiting.
- Voorkomen dat NL op slot gaat en vracht en reizigers moeten uitwijken naar buitenlandse luchthavens.

# Wat vinden andere partijen? (2/2)

**MRS:**

- Nachtsluiting conform voorstel Schiphol.
- Verbod op de meest lawaaiige vliegtuigen zoals de Boeing 747-400.
- Geen extra vluchten in de avond en uitbreiding van het nachtregime van 21.40 uur tot 07.00 uur.

**GGD/GHOR Nederland:**

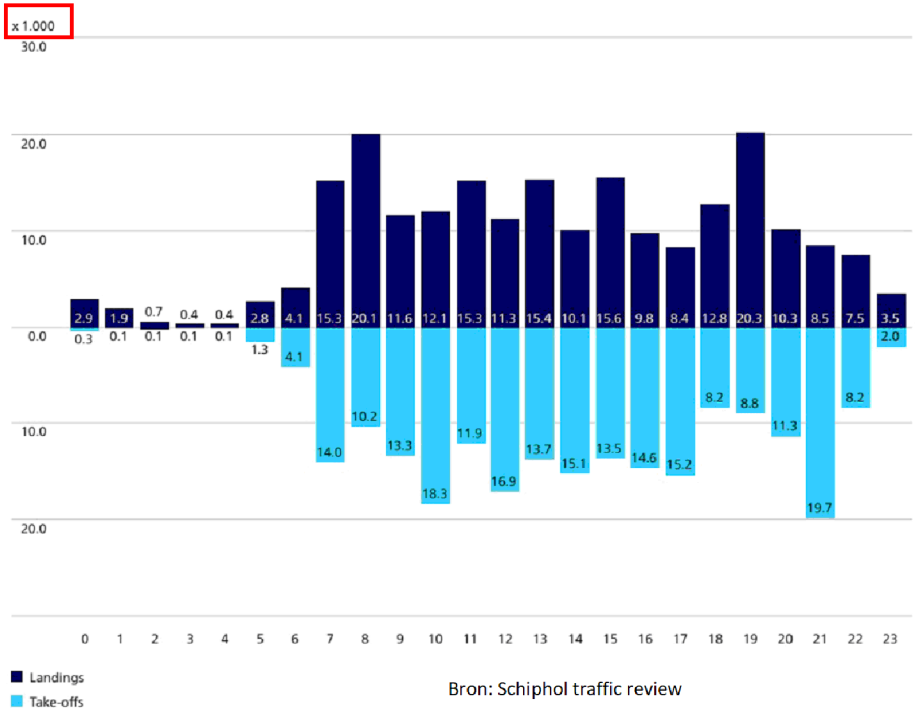
- Slaapverstoring nadelig voor gezondheid, komt vooral voor in randen van de dag tussen 22:00-23:00 uur, en nacht: 06:00-07:00 uur.

**De rechter (RBV vonnis)**

- De Staat handelt onrechtmatig door niet de juiste belangenafweging te maken tussen de belangen van luchtvaart en luchthaven en de belangen van mensen die daar ernstige hinder en slaapverstoring van ondervinden. De Staat schiet tekort in het tegengaan van vliegtuighinder en slaapverstoring.
- De rechtbank draagt de Staat op om **binnen twaalf maanden** de geldende wet- en regelgeving te handhaven en een vorm van praktische en effectieve rechtsbescherming in het leven te roepen die toegankelijk is voor alle ernstig gehinderden en slaapverstoorden. Hierbij wordt ook gedoeld op hen die buiten de huidige vastgestelde geluidscontouren wonen.

# Indicatie van de nacht

Gemiddeld aantal vliegbewegingen per uur in 2023




Bron: Schiphol traffic review

**Aantal bewegingen per jaar per dagdeel**

| | | Landings | Take-offs | Total |
|---|---|---|---|---|
| Night | 23:00-05:59 | 12,478 | 4,073 | 16,551 |
| Early morning | 06:00-06:59 | 4,103 | 4,050 | 8,153 |
| Day | 07:00-18:59 | 157,768 | 164,915 | 322,683 |
| Evening | 19:00-22:59 | 46,631 | 47,951 | 94,582 |
| **Total** | | **220,980** | **220,989** | **441,969** |

**Uitsplitsing van de nacht (23:00-06:00)**

**23:00-00:00:** 3,500 landingen & 2,000 starts

**00:00-01:00:** 2,900 landingen & 300 starts

**01:00-02:00:** 1,900 landingen & 100 starts

**02:00-03:00:** 700 landingen & 100 starts

**03:00-04:00:** 400 landingen & 100 starts

**04:00-05:00:** 400 landingen & 100 starts

**05:00-06:00:** 2,800 landingen & 1,300 starts

# Effecten op gezondheid

## GGD Kennemerland

"Uit het verdiepende onderzoek van de GGD Kennemerland kwam een aantal aandachtspunten naar voren:

- Piekbelasting van vliegtuiggeluid in de vroege ochtend heeft een grote impact op de slaapverstoring
  - In de gemiddelde berekende belasting over de hele nacht is dit niet of nauwelijks waarneembaar.
  - Dit houdt in: een moment van geluidbelasting in de nacht kan al tot (ernstige) slaapverstoring leiden.

- Slaapverstoring vindt vooral plaats aan de randen van de nacht.

- Piekbelasting speelt een rol bij slaapverstoring.

- Slaapverstoring wordt voornamelijk veroorzaakt door de beperkte hoogte waarop vliegtuigen aanvliegen, de toename in frequentie van het vliegverkeer, de bochten en het regelmatig afwijken van de geplande routes. Ook startend, langdurig laagvliegend vliegverkeer geeft hinder.

- Over het algemeen genomen gaven inwoners aan rond 6 uur te slapen per nacht, in de nabijheid van de Polderbaan en de Kaagbaan gemiddeld iets minder."

Bron: 'Geluidhinder en Slaapverstoring van vliegverkeer in de wijde omgeving van luchthaven Schiphol'

# De BRS wil sturen op gezondheid. Wat zijn dan de mogelijkheden?

Dan moeten er maatregelen genomen worden die de ernstige hinder en ernstige slaapverstoring voorkomen.

Welke (aanvullende) maatregelen zijn voor jullie relevant?

| Aaneengesloten periode van rust | Reductie van geluidhinder |
|---|---|
| Gedeeltelijke nachtsluiting (conform voorstel Schiphol): geen starts tussen 00:00 en 06:00, geen landingen tussen 00:00 en 05:00. | Weren lawaaiige vliegtuigen/Inzet stillere vliegtuigen. |
| Volledige nachtsluiting van 23:00 tot 07:00. | Reductie aantal nachtvluchten. |
| “Frankfurt scenario”: sluiting van 23:00 tot 05:00. | Piekbelasting in de randen van de nacht. |
| | Fading out, fading in aan de randen van de nacht, met inachtneming verschil starts en landingen. |
| | Maatregelen per specifiek tijdslot. |

# Verdiepende vragen

1) Welke (aanvullende) maatregelen zijn voor jullie relevant?
2) Waar zit de overlap in onze regio?
3) Welke effecten willen wij als BRS nader onderzocht hebben?

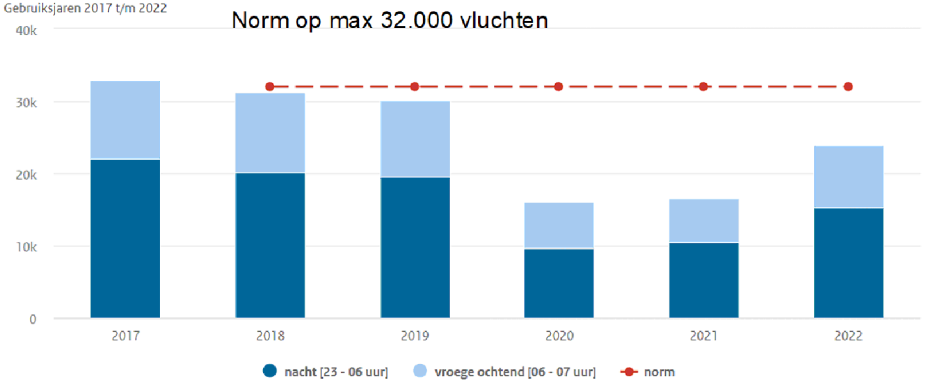
# Achtergrond informatie: Huidige situatie

# Nachtvluchten in cijfers

**Aantal nachtvluchten door handelsverkeer**

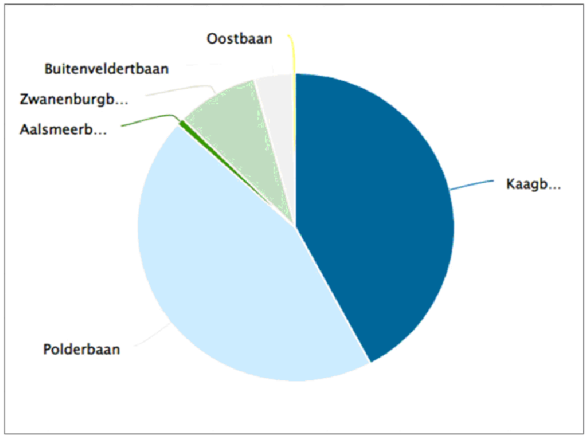
*Bron: AAS*

Gebruiksjaren 2017 t/m 2022




Cijfers Veilig en Duurzaam Schiphol, *Inspectie voor Leefomgeving en Transport*

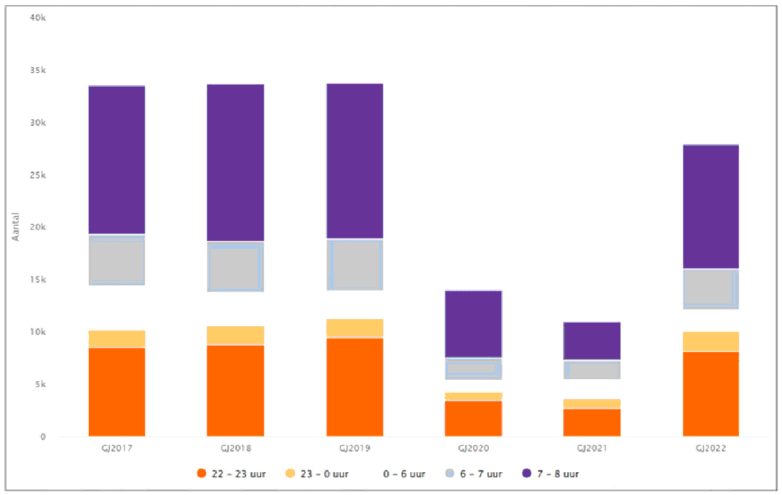
Verdeling van alle vluchten in de nacht en vroege ochtend over de banen in gebruiksjaar 2022




Bron: staat van schiphol 2022

# Nachtvluchten in cijfers

Vertrekkende vluchten nacht en vroege ochtend, 2017 tot 2022





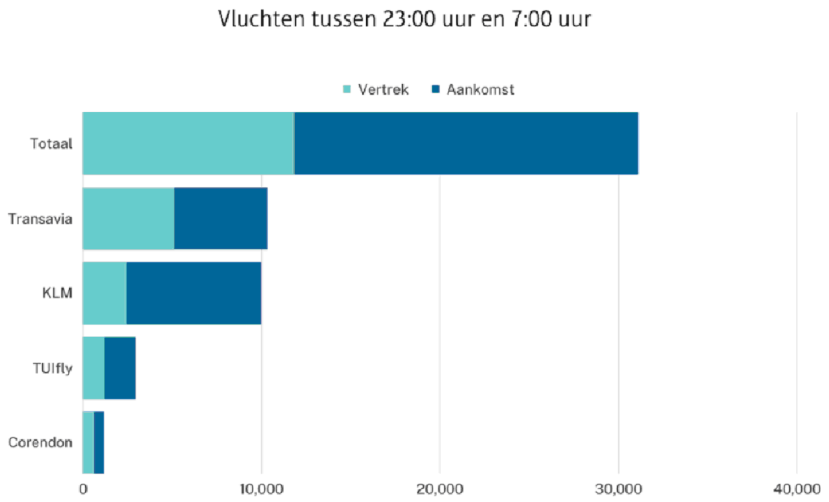


Bron: staat van schiphol 2022

# Nachtvluchten in cijfers

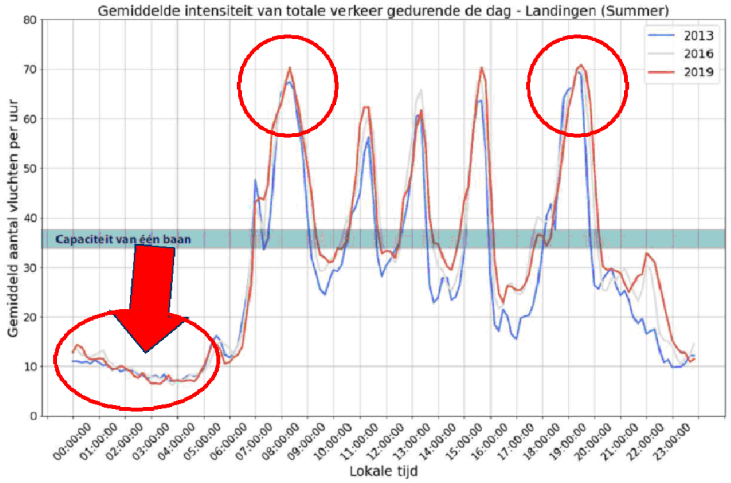
## Wie vliegt er 's nachts?

Transavia telt 27 toestellen, en doet 73% van alle nachtvluchten tussen 0:00 en 05:00uur

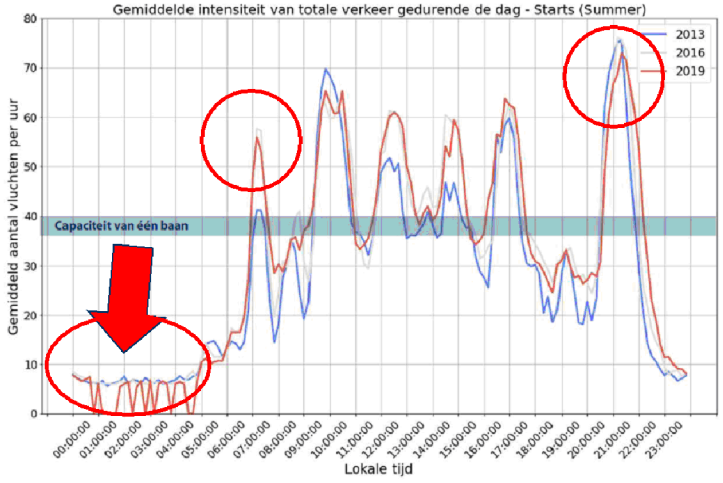


# Nachtvluchten in cijfers

## Vliegbewegingen in de (randen van de) nacht




Landingen




starts

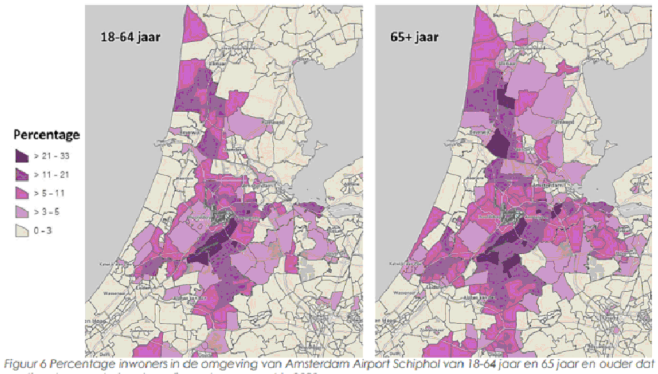
# Nachtvluchten in cijfers

*Tabel 3 Percentage inwoners van 18-64 jaar dat slaapverstoord (enigszins tot ernstig) is door vliegverkeer per tijdstip in 2020*

| Tijdstip | % dat slaapverstoring ervaart door vliegverkeer [a] |
|---|---|
| Dagperiode Lden (7-19 uur) | 3,7* |
| 7-8 uur | 2,2 |
| 8-19 uur | 2,0 |
| Avondperiode Lden (19-23 uur) | 4,2* |
| 19-22 uur | 2,0 |
| 22-23 uur | 3,2 |
| Nachtperiode Lden (23-7 uur) | 7,2* |
| 23-24 uur | 3,0 |
| 24-5 uur | 2,8 |
| 5-6 uur | 2,4 |
| 6-7 uur | 3,2 |

*[a] Het tijdstip waarop slaapverstoring door vliegverkeer wordt ervaren, is slechts gemeten door 22 van de 26 regio's en is dus geen landelijk representatieve weergave.*
** Significant verschil*

De slaapverstoring door geluid van vliegverkeer overschrijdt op veel plekken de WHO-norm van 11% (Figuur 6). In deelgebied 'Aalsmeer, Bovenlanden/Greenpark' ervaart 30% van de 18-64 jarigen ernstige slaapverstoring. In deelgebied 'Aalsmeer, Oosteinde/Schinkelpolder' ervaart 32% van de 65-plussers ernstige slaapverstoring.




*Figuur 6 Percentage inwoners in de omgeving van Amsterdam Airport Schiphol van 18-64 jaar en 65 jaar en ouder dat ernstige slaapverstoring door vliegverkeer ervaart in 2020*

Op gemeenteniveau wordt, net als bij geluidhinder, de meeste slaapverstoring ervaren in Aalsmeer, Uithoorn en Castricum (Tabel 6).

- Bron: onderzoek 2020, Belevingsonderzoek geluidhinder en slaapverstoring luchtvaart 2020

# Achtergrondinformatie: Casestudy nachtsluiting: Frankfurt

# Casestudy: Frankfurt (1 / 3)

| | FRA | AMS |
|---|---|---|
| **Afstand tot stad** | 15 km | 12 km |
| **Aantal start en landingsbanen** | 4 | 6 |
| **Aantal reizigers 2023** | 59,4 miljoen (Nr. 6 in Europa) | 61,9 miljoen (Nr. 4 in Europa) |
| **Theoretische capaciteit** | 70 miljoen | 65 miljoen |
| **Vracht 2023** | 1.9 miljoen ton (Nr. 1 in Europa) | 1.4 miljoen ton (Nr. 3 in Europa) |
| **Aantal vliegbewegingen 2023** | 430,436 | 442,000 |
| **Vliegbewegingen capaciteit per jaar/uur** | 592,000/106 | 483,000/ 112 |
| **Hub voor:** | AeroLogic, Discover Airlines, Lufthansa, Lufthansa Cargo, Lufthansa CityLine | KLM, KLM Cityhopper |
| **Belangrijke basis voor:** | Condor, SunExpress, TUI fly Deutschland | Corendon, easyJet, Transavia and TUI fly Netherlands |

# Casestudy: Frankfurt (2/3)

**Situatie voor nachtsluiting**:

- Elke nacht gemiddeld **40** starts en landingen tussen 23:00 en 05:00 per nacht of **14.240** bewegingen per jaar.
- **17** bewegingen gepland in het schema, waarvan **11** voor Lufthansa Cargo en 6 voor vakantie maatschappijen.

**Context nachtsluiting**:

- Concessie aan omgeving in ruil voor aanleg 4e start –en landingsbaan .

**Reacties vanuit sector**:

- Grote weerstand met name vanuit vracht sector: "Freight needs the night."

# Casestudy: Frankfurt (3/3)

**Details nachtsluiting:**

- Sinds **Oktober 2011** geldt er een totaal verbod op nachtvluchten **tussen 23.00 uur en 05.00** uur.
- In individuele gevallen kan een uitgestelde start tot maximaal middernacht worden toegestaan, bijvoorbeeld bij onweer, harde wind of hevige sneeuwval.
- Vertraagde landingen zijn toegestaan tot middernacht als de vertraging niet voortvloeit uit het vluchtschema. Er is geen individuele goedkeuring nodig.

**Consequenties:**

- Vracht: verschuiving van verkeer naar de randen van de nacht en focus op andere bestemmingen
- Frankfurt nog steeds de drukste vrachtluchthaven van Europa (AMS nummer 3).
- Vakantievluchten: verschuiving naar randen van de nacht en verplaatsing vluchten naar andere Duitse luchthavens.

# EINDE

# Memo BRS Minder hinder

**Aanleiding**

Binnen de Bestuurlijke Regie Schiphol is afgesproken om enkele thema's te verdiepen. Dit memo dient als duiding van het thema "Minder hinder". Uitgangspunt van de BRS is minder hinder voor iedereen. Maar wat bedoelen we daar precies mee? En wat is daarover oorspronkelijk eigenlijk afgesproken? Hoe kijken we tegen die afspraken aan met de inzichten van nu en in de huidige context? Hieronder gaan we hier op in.

**Wat waren de oorspronkelijke afspraken in het Aldersakkoord?**

Aan het Aldersakkoord ligt de opvatting ten grondslag dat groei op Schiphol gepaard gaat met structurele vermindering van hinder. Groei van het vliegverkeer moet zich rechtstreeks vertalen in een continue vermindering van het "aantal gehinderden" in de omgeving van de luchthaven.

Het "aantal gehinderden" gaat niet over mensen die daadwerkelijk gehinderd zijn maar is een criterium dat binnen de Aldersafspraken wordt gehanteerd. Dit leidt nog steeds tot een Babylonische spraakverwarring, waar toetsen we op? Binnen de Aldersafspraken toetsen we op de zogenaamde gelijkwaardigheid, gelijkwaardig aan de situatie bij het oorspronkelijke besluit over Schiphol. Ofwel, nieuwe afspraken moeten minimaal dezelfde bescherming bieden als het besluit van toen.

Om invulling te geven aan deze doelstelling omvat het Aldersakkoord een *indicatief* pakket van hinderbeperkende maatregelen. De uitvoering van dit pakket moet leiden tot een reductie van tenminste 5% "ernstig gehinderden". Afgewogen tegen het aantal "ernstig gehinderden" in 2020 als er geen maatregelen worden doorgevoerd.

**Wat zien we in de praktijk?**

Destijds was de inschatting dat het hele pakket aan maatregelen geïmplementeerd moest worden om de doelstelling te halen. Dat bleek in de praktijk niet het geval.

De afgesproken reductie van 5% is ruimschoots gehaald. Dit is grotendeels te danken aan de vlootvernieuwing. Zo'n snelle technologische ontwikkeling was destijds niet voorzien.

Tegelijkertijd zien we dat een deel van het pakket aan maatregelen niet is ingevoerd. Daarmee is er discussie ontstaan over de inhoud van de afspraak: is de afspraak 5% hinderreductie óf het implementeren van alle hinderbeperkende maatregelen? Deze discussie spitst zich vooral toe op de zuidoosthoek. Want geen van de voor deze regio voorgestelde maatregelen is doorgevoerd.

Binnen de ORS is een vaste set criteria afgesproken om hinderbeperkende voorstellen te beoordelen. De beoordelingscriteria op een rij:

- een per saldo positief effect op het "aantal ernstig gehinderden" binnen de gelijkwaardigheidscriteria;
- de berekende hinder binnen de 48Lden-contour op basis van de actuele woningbouwsituatie;
- de mate van hinderverplaatsing;
- de effecten op het netwerk;
- de effecten op de complexiteit van de operatie;
- nieuw/uniek voorstel ten opzichte van eerder ingediende voorstellen.

**Wat zijn de nieuwe inzichten over hinder?**

Er is veel kritiek op de methode waarop hinder rond Schiphol wordt berekend. De kritiek richt zich in de eerste plaats op het criterium "ernstig gehinderden" binnen de gelijkwaardigheidscriteria. Zoals eerder uitgelegd zegt de toets aan de gelijkwaardigheidscriteria weinig over de werkelijke hinder. In de tweede plaats is de kritiek dat de per saldo berekende hinder niet aansluit bij de ervaren hinder. En dat mensen geen last hebben van een jaargemiddelde geluidbelasting. Juist piekniveau's bij passages, de frequentie van passages en de tijden van de dag waarop de passages plaats vinden zijn belangrijkere indicatoren voor hinder.

We zien hinder tegenwoordig als een samenspel van tal van factoren. Het geluidniveau is slechts één van die factoren. Daarnaast gaat het niet meer alleen over de vraag of je voldoet aan milieunormen maar is de insteek veel breder. Het gaat over het effect van de leefomgeving (wonen, werken, recreëren) op de gezondheid. Het RIVM zegt daarover: "Een gezonde leefomgeving is een leefomgeving die als prettig wordt ervaren, die uitnodigt tot gezond gedrag en waar de druk op de gezondheid zo laag mogelijk is." Het gaat dus om beschermen (normeren) en bevorderen (omgevingskwaliteit).

**Wat is de huidige context waarbinnen we naar het hindervraagstuk kijken?**

In de Luchtvaartnota zet het Rijk in op de ontwikkeling van geluidsbeleid dat beter aansluit bij de ervaren hinder. Zo moeten er betere mogelijkheden komen om op hinder te sturen. De Programmatische Aanpak Meten van Vliegtuiggeluid moet hieraan bijdragen. Het Rijk wil hier ook het advies van de WHO bij betrekken over risico's voor de volksgezondheid vanaf de 45 Lden geluidcontour van luchtvaart.

Het Rijk houdt in de Luchtvaartnota vast aan de gedachte dat groei en vermindering van hinder samen gaan. Het Rijk introduceert daarvoor het zogenaamde groeiverdienmodel, waarbij de luchtvaart kan groeien als er aantoonbare reductie van hinder plaatsvindt. Hoe het Rijk dat wil vaststellen is niet duidelijk. In de Luchtvaartnota wordt daar niet op ingegaan. Wel wordt aangegeven dat vliegtuigen jaarlijks 1% stiller worden. In het ontwerp-LVB blijft het Rijk vasthouden aan de per saldo berekening van het aantal ernstig gehinderden volgens de gelijkwaardigheid.

Ondertussen vraagt de Omgevingswet een andere, integrale manier van kijken, waarbij gezondheid expliciet aandacht krijgt. Luchtvaart moet mee in deze samenhangende benadering. Dat betekent dat luchtvaart niet langer een status aparte heeft. Een standpunt dat door verschillende toonaangevende instanties is geadviseerd (RLI, commissie MER, Cohen, Van Geel). Dit is inmiddels door het rijk overgenomen in de Luchtvaartnota, luchtvaart gaat mee in de Omgevingswet.

**Wat zegt de BRS over hinder?**

De fundamentele kritiek van de BRS op het huidige wettelijke stelsel voor luchtvaart is dat het de omgeving NIET beschermt:

- de per saldo benadering betekent dat lokaal de situatie onbeperkt mag verslechteren, per saldo past het immers
- daarnaast zijn de ruimtelijke contouren niet sturend voor de sector

De BRS vraagt de minister de basis op orde te brengen, zodat elke inwoner weet waar hij aan toe is. Door de wet luchtvaart over te hevelen naar de Omgevingswet worden de grootst knelpunten al ondervangen. Regelgeving volgens de Omgevingswet zorgen voor:

- een norm voor de maximaal aanvaardbare geluidbelasting op gevelniveau
- deze norm is zowel sturend voor de sector (bijvoorbeeld bij routewijzigingen) als voor de decentrale overheden (bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen). Waarbij initiatiefnemers maatregelen moeten nemen als de norm wordt overschreden, door maatregelen aan de bron of maatregelen bij de ontvanger
- actuele contouren
- gebruiken we rekenmodellen die de invloed van de bebouwde omgeving meenemen, zodat de geluidbelasting op gevelniveau kan worden uitgerekend en beoordeeld.

Daarmee

- komt de LIB5 te vervallen, die heeft geen juridische grondslag meer
- vormt de 48 Lden geluidcontour de standaarwaarde voor luchtvaartgeluid
- vertaalt hinderreductie zich in krimpende contouren, waarbij LVB1 de nieuwe 0-situatie is en de 48 Lden geluidcontour kan krimpen tot de 45 Lden geluidcontour.

Naast integratie in de omgevingswet vraagt de BRS ook aandacht voor een vitale en gezonde leefomgeving met het oog op hinderreductie.

- Aanvullend op wettelijke sanering, isolatie en compensatie is het Omgevingsfonds een belangrijk instrument om te investeren in de omgevingskwaliteit in (zwaar) beperkt gebied.
- Maatwerk helpt om passende functies toe te voegen in beperkt gebied.

**Wat vraagt dit van de BRS?**

De stellingname van de BRS betekent ook wat voor de manier waarop wij onze eigen afwegingen in het fysieke domein maken:

- we betrekken in de wijde omgeving van Schiphol vliegtuiggeluid bij onze afweging over nieuwe (woningbouw-)ontwikkelingen;
- we hebben daarbij aandacht voor cumulatie met andere geluidbronnen;
- we hebben ook een eigen verantwoordelijkheid om te investeren in een gezonde leefomgeving.

**Wat betekent minder hinder voor iedereen?**

De slogan minder hinder voor iedereen hebben wij steeds gekoppeld aan de discussie over verdere groei van Schiphol. De minister sluit hier deels bij aan met haar voorstel voor een groeiverdienmodel. Al lijkt zij vast te houden aan een per saldo benadering. Dat lost het waterbedeffect niet op.

Het helpt hierbij scherp onderscheid te maken tussen geluidbelasting en hinder als twee wezenlijk verschillende thema's. Bij het uitgangspunt minder hinder voor iedereen gaat het om het terugdringen van de blootstelling aan geluid. Doel voor de BRS zijn krimpende contouren, of aantoonbare winst ten opzichte van objectief te meten indicatoren zoals piekbelasting of rustmomenten.

Natuurlijk zijn er maatregelen die voor grote groepen mensen een verbetering kunnen opleveren. Dat gaat nagenoeg altijd gepaard met mensen die er op achteruit gaan. Die mensen zijn nu niet beschermd. Normen voor de belasting op de gevel zijn nodig om de aanvaardbaarheid van die verslechtering af te wegen.

Het gaat hierbij dus vooral om het beschermingsniveau: waar wordt een burger/woning maximaal aan worden blootgesteld? Met minder hinder bedoelen we dus eigenlijk minder geluid.

**Aandachtspunten voor de uitwerking (agendapunt 4c)**

---

**Algemeen:**

- **Nachtvluchten**: Het onderwerp ontbreekt in de uitvoeringsagenda (Nachtrust wordt wel genoemd in het doel van Spoor 8: Programma Systeemgeluid). Het schrappen van de nachtvluchten niet wordt herkend in de ambities van de uitvoeringsagenda. Ook hecht men sterk aan het inzichtelijk maken van de effecten van een nachtsluiting en het voorkomen van verschuiving naar de randen (ochtend/avond). Nachtvluchten zitten op dit moment geborgd in de trits van experimenteerregeling, LVB, nieuw normeringsstelsel. Misschien moet het meer prominent opgeschreven worden
- **Selectiviteit** wordt niet specifiek genoemd in de uitvoeringsagenda (Zal wel ter sprake komen in Spoor 1: Verkenning 2050: toekomst van luchtvaart en luchthaven). Voor wat betreft selectiviteit is er nu traject Balanced Approach met experimenteerregeling. Aandacht gaat hierbinnen uit naar het sturen op aantallen, laatste actie voor eerste stap. 1e stap is al lastig. Men is alweer een tijd verder. 3e spoor, het nieuwe normenstelsel, waarmee men stuurt op minder emissies. Dat is een ander sturingsmechanisme. De vraag is wat de plek van selectiviteit daarbinnen is/wordt.
- **Effecten per regio:** Aandachtpunt voor het vervolg is hoe het effect van de maatregelen per regio uitpakt. Leveren de nu voorgestelde maatregelen overal voldoende effect op of zijn er regio's die niet of nauwelijks van de maatregelen profiteren, terwijl de hinder daar wel groot is. Dit zou in beeld gebracht moeten worden en zou mogelijk kunnen leiden tot aanvullende maatregelen.

**Acties: Algemeen - governance en samenhang met andere opgaven**

- Men vraagt zich af waarom het ministerie van LNV hier niet in betrokken wordt, aangezien opgaven en ruimtelijke uitdagingen op gebied van natuur- en stikstof en de verbetering van N2000-gebieden juist ook randvoorwaardelijk meegenomen worden in programma's zoals het ZH-PLG.

**Spoor 1: Verkenning 2050, toekomst van de luchtvaart en luchthaven.**

- We zien dat NOVEX Schiphol een perspectief en agenda schetsen die loopt tot 2050. Toch ziet men ook nieuwe ontwikkelingen in de luchtvaart – op het gebied van Urban Air Mobility-, waarin wordt gekeken naar het lage luchtruim en mobiliteit binnen de bebouwde kom. Men ziet dat als aandachtspunt om mee te nemen in de verkenningen naar 2050, omdat ook deze luchtvaart nieuwe regelgeving en infrastructurele en ruimtelijke uitdagingen zal vragen.
- Suggestie naam project te veranderen naar: Verkenning 2050, toekomst van de luchtvaart, het Nederlandse luchthavensysteem en Schiphol. Of Verkenning 2050, de toekomst van de luchtvaart en Schiphol binnen het Nederlandse luchthavensysteem.
- Suggestie tekst 'opgave' te veranderen naar: Gezamenlijk kennisnetwerk opzetten. In kaart brengen van de toekomst van de veranderingen in de luchtvaart en het Nederlandse luchthavensysteem, de implicaties daarvan voor de luchthaven en haar omgeving in relatie tot het maatschappelijk en economisch belang en de (internationale) verbondenheid. Met welke ruimtelijke en economische effecten moet de regio rekening houden? En wat is de gewenste ontwikkelrichting? Backcasting vanuit 2050, scenario's met verschillende duurzame energiedragers, technologische ontwikkelingen, impact op de gezondheid. Toepassen innovatiestrategie luchtvaart op Schiphol.
- Doel (nr. 1): Er komt een verdiepende analyse over de toekomst van de luchtvaart en het Nederlandse luchthavensysteem en de (ruimtelijke) consequenties daarvan. Mondiaal heeft IATA zich gecommitteerd aan een doelstelling van (netto) emissievrije luchtvaart in 2050, Schiphol zet in op emissieneutraal in 2050. Wat betekent verduurzaming voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de Schipholregio? Wat vraagt dat aan ruimte en infrastructuur? Als men gaat sturen op krimpende milieucontouren, welke kansen biedt dat ("doorkijk 2050")?

- Waarom zijn de geluidscontouren van Lelystad Airport niet te zien zijn in het ontwikkelperspectief, daar waar die van Schiphol wel te zien zijn? Antwoord: De uitvoeringsagenda gaat in principe over de impact van luchthaven Schiphol. Wat onverlet laat dat er her en der een overlap is met andere luchthavens. Waar men dat ziet moet dat geadresseerd worden net als met overlap impact industrie in NZKG. Voor zover men weet zit er nu geen overlap in die contouren. Speelt denk ik met name i.r.t. de keuzes bij de LRH. Keuze bij de ene luchthaven heeft dan mogelijk effect op de keuzes bij andere luchthavens.

**Spoor 2: Integratieslag van de ontwikkelingsperspectieven/Spoor 3: Borgen samenhang met andere nationale opgaven**

- Punten 2 en 3 worden gezien als cruciaal om de juiste balans te kunnen vinden en de belangenafweging precies en volledig te kunnen laten zijn. Ook in ons Ruimtelijk Voorstel zetten men in op het versterken van brede welvaart voor toekomstbestendigheid en zijn ook aspecten zoals baanzekerheid, gezondheid, huisvesting etc. van belang om meegenomen te worden.

**Acties: verbeteren leefomgevingskwaliteit: de basis op orde brengen**

**Spoor 6: Verkenning heldere normen voor luchtvaart met oog op gezondheid.**

- In dit kader zien men graag dat ook het ministerie van VWS expliciet betrokken dient te worden aangezien 'gezondheid' als prominent thema wordt benoemd. Daarbij is VWS ook opdrachtgever aan het RIVM voor diverse onderzoeken naar gezondheidseffecten als gevolg van vliegverkeer.

**Spoor 8: Programma systeemgeluid**

- Slaapverstoring en nachtvluchten vindt men een specifiek aandachtspunt in de relatie van hinder en geluid. Er wordt expliciet gevraagd dat nachtvluchten, en het terugdringen van nachtvluchten, een expliciet onderwerp blijft.
- Er moet aandacht zijn voor de samenhang Omgevingswet
- Nieuw geluidsstelsel met individuele bescherming Vervolg: hoe pakken de effecten nu uit in de regio?

**Spoor 9: Analyse emissies luchtvaart.**

- Aansluiting bij het SLA wordt gesteund. Men is daarin geïnteresseerd in de bijdrage van luchtvaart in het totaalbeeld van alle uitstoot boven de Schipholregio. Men wil graag de complete context goed begrijpen voor het correct duiden van de bijdrage van luchtvaart in de emissie-mix.

**Spoor 13: Programma Luchtruimherziening**

- Er wordt gestreefd naar het vliegen van de kortste routes om zodanig de uitstoot te beperken. Echter, twee gemeenten wijzen erop dat de korte routes veelal direct over bewoond gebied voeren.

**Spoor 13: Programma luchtruimherziening / Spoor 18: Realisatie woondeals**

- Het programma van luchtruimherziening wordt met grote belangstelling gevolgd, en er wordt graag actief deelgenomen aan de ontwerpsessies. Ook hier vraagt men zich af of het ministerie van LNV niet ook betrokken zou moeten worden, aangezien de natuur- en stikstofopgaven ook hier een significante rol zullen spelen, en ook vooral in combinatie met de woonopgaven.

**Spoort 14:**

- Er moet ook aandacht zijn voor verrommeld glas: onderwerp zit nauwelijks in de uitvoeringsagenda. Verrommeld glas was en is onderdeel van de ontwikkeling van de Zuidflank waarvan is afgesproken dat dit uitgevoerd wordt via het programma Westeinderscheg. Het is dus wel degelijk in beeld maar zal bij de programmamanager onder de aandacht worden gebracht.

**Spoor 20: Actualisatie LIB**

- Het is nog onvoldoende duidelijk welke effecten de nieuwe rekenregels voor luchtvaartgeluid in de cumulatieve geluidsbelasting voor de woningbouwplanning zullen hebben
- Inzet op geluidstelsel met individuele bescherming, zonder alles op slot te zetten.
- In de tekst worden drie categorieën genoemd: sloop, beperking en aandachtsgebied. Er is verwarring over wat precies wordt bedoeld met "aandachtsgebied" en of het niet te breed is gedefinieerd. Alles rondom Schiphol wordt sowieso als aandachtsgebied beschouwd, maar de term lijkt in de uitwerking niet specifiek genoeg te zijn. Buiten de beperkingsgebieden is er overlast (gerelateerd aan LIB5). Een nieuw aandachtsgebied wordt geïntroduceerd zonder de bestaande beperkingsgebieden te wijzigen. Het doel is om te voldoen aan WHO-advieswaarden zonder de beperkingsgebieden te vergroten. Er moet beslist worden waar welke eisen gesteld worden. De concrete uitvoering moet nog worden uitgewerkt. Het aandachtsgebied is bedoeld om de focus te verbreden, niet om nieuwe beperkingen op te leggen.

**Sectie Ruimtelijke Ordening**

- Zuidoosthoek wordt niet specifiek genoemd. Antwoord: Zuidoosthoek vraagt aandacht en staat ook niet ter discussie

**Acties: samenhang bewaken en vinger aan de pols houden**

- Er wordt hierin nog de betrokkenheid van het IPO en de VNG gemist. Een belangrijk aandachtspunt is dat de ontwikkeling van wetgeving gelijk blijft lopen (immissiebeleid en emissiebeleid). Het in de pas blijven lopen van bronbeleid met de ambities voor schonere lucht (ook in combinatie met verduurzaming industrie en verbreden van het Nationaal Programma Verduurzaming Industrie) is hier een blijvend aandachtspunt. Zo moet voorkomen blijven worden dat verschillende maatregelen elkaar gaan tegenwerken: de transitie van fossiele brandstoffen naar waterstof kan bijvoorbeeld meer NOx emissie gaan veroorzaken.

**Spoor 24: Borgen samenhang verschillende projecten binnen de NOVEX Schiphol**

- Ook hier ziet men graag de andere ministeries als betrokkenen: EZK, BZK, LNV- en waarschijnlijk ook VWS in verband met de integraliteit.

**Spoor 25: Realisatie Nationaal Programma Landelijk gebied (NPLG) / Spoor 26: Realisatie Provinciale programma's landelijk gebied (PPLG)**

- Men ziet hier, - naast Zuid-Holland en Noord-Holland- , ook graag de betrokkenheid van alle vier de deelnemende provincies in de Schipholregio in de borging van de samenhang en synergie met het Nationaal Programma Stikstof. Het interbestuurlijk overleg kan namelijk leiden tot aanpassing van de regionale doelen.

**Spoor 32: Verkennen opbrengsten uit PAMV**

- Men is zeer geïnteresseerd en graag nauw betrokken bij het inzicht over de relaties tussen geluidsbelasting en hinderbeleving. De rol van citizen science heeft hierin ook gerichte aandacht.

## Verzamelde feedback van begeleidingscommissie op database

5.1.2e

De database werkt prima! Ik heb puur naar mobiliteit gekeken.

**Commentaren op grote lijnen:**

Alle vormen van vervoer vallen onder de noemer mobiliteit. Daardoor staan de luchtvaart-gerelateerde zaken—toch het hoofdonderwerp van de studie—tussen opmerkingen over bus en trein. Is het een idee om luchtvaart en andere vormen van mobiliteit te scheiden? Uiteraard snap ik dat er effecten zijn die beide categorien overstijgen (i.e. *Verdere verschuiving van auto's en OV naar het vliegtuig* onder parkeert).

Er is te weinig aandacht voor UAM en er wordt—in mijn bescheiden opinie een veel te grote rol aan (internationale) treinen toegedicht. Het idee van vliegtuig uit de trein in is veel te gratuit. We zien het ene na het andere project gecanceld of op z'n best uitgesteld worden, van de HST-Oost (al in de jaren 90 gecancelled) tot en met de Zuiderzeelijn tot en met HST2 in het buitenland. MUC airport aansluiten op ICE netwerk wordt al sinds begin jaren 90 om gezeurd en gaat voor de 2040s waarschijnlijk niet gebeuren. Stutgart 21, jaren over tijd en way over budget. Smaakt niet naar meer. Alleen Spanje bouwt lekker door. En dan hebben we het alleen nog maar over het verbinden van primaire centra. Hoe kom ik vanuit A'dam naar Hannover, Mannheim of Krakau?

Over het algemeen vind ik de effecten helder en *to the point* beschreven. Over de context/rationale ben ik over wat minder gelukkig. De redenering is her en der niet bepaald makkelijk te volgen.

**Commentaren per effect:**

**Thema: mobiliteit**

*74) Men gaat van auto richting het OV in zowel binnensteden als stedelijk gebied. Dit wordt mede gesteund door de nationale overheid om de intern markt te stimuleren.*

Dit is meer een opmerking dan een context/rationale en ik snap de logica ook niet. Mensen worden in dit scenario armer en moeten noodgedwongen het OV in? En de overheid stimuleert het door de prijzen van het OV goedkoper te maken? Ik snap 'm niet.

*75) Er vindt een verschuiving van auto naar EV of deelauto plaats. Prijsstijgingen in fossiele brandstoffen.*

Dit is al veel beter. Hier wordt duidelijk beschreven waarom een zeker effect optreedt. Echter, wat ik hier dan weer mis is de uitleg waarom in dit scenario de fossiele brandstoffen per se duurder worden. In een duurzaam scenario ligt dat voor de hand en hoef je dat niet uit te leggen maar in het PVV/Trump scenario wel.

*76) Vliegverkeer krimpt en verschuift voor deel naar duurzame alternatieven op de grond zoals elektrische auto en OV. Dit wordt gedreven door prijsstijgingen van fossiele brandstoffen en krimp luchtvaart.*

Neemt autoverkeer een deel van het vliegverkeer over? Moet je uitleggen.

*77)Verkeer naar regionale bestemmingen buiten NL verplaats zich van auto en OV naar vliegtuig. Opkomst van eflight voor RAM*

Is toch in contradictie statement in effect 76? Er is hier alle ruimte om RAM uit te schrijven. Lezersvriendelijker.

*78, 79) missen context/rationale. Waarom? Is het z.g. evident waarom deze effecten optreden? Voor mij niet.*

*80)Verdere verschuiving van auto's en OV naar het vliegtuig. Commercieel gebruik UAM/ RAM. En vermijden van hoge investeringen in weginfra. Introductie luchttaxi's voor sectoren waarin dit goedkoper kan en economisch aantrekkelijk is.*

Ook weer in contradictie met effect 76

*81) Relatieve aandeel van luchtvracht neemt weer iets toe (deel schuift van grond naar lucht) beschikbaarheid goede duurzame alternatieven.*

Alternatieven voor wat? Luchtvaartbrandstof?

*125) Verkeersstromen van/ naar en binnen stedelijk gebied vergelijkbaar met nu OV-netwerk wordt uitgebreid en overeind gehouden door overheid ihkv van nationaal belang. Geen enkel gebied is minder belangrijk. (DAEB).*

Ok, maar is het autonome scenario niet een beetje rechtsig? Neigt dat niet meer naar meer asfalt en fly-overs?

*127) ICA/long-haul vluchten (en daardoor ook het aandeel TRF) sterk afgenomen gesloten maatschappij en een overheid die zich richt op het nationaal belang en daarom focust op het in stand houden van cruciale verbindingen voor handel/ kennis. Hubfunctie verdwijnt.*

Hier kan TRF echt wel even uitgeeschreven worden, vier letters extra. Dit in het kader van lezersvriendelijkheid voor de niet aviation expert. En by the way, ik ben een (z.g.) airport expert en moest in de woordenlijst opzoeken wat TRF betekent.

*129) eFlight in opkomst voor RAM Om minder afhankelijk te zijn van (de import van) fossiele brandstoffen en focus van overheid op verbeteren van lokaal transportnetwerk;*

Even RAM uitschrijven. Alle ruimte!

*132) Goederenstromen tussen havens/ overslagplaatsen <> distributiecentra <> winkels/consument gaan met name over weg en spoor Focus op 'local sourcing' en wegvallen luchtvracht*

Ja, makes sense maar met 'local sourcing' bedoelen we dan Europa? Zo ja even erbij zetten.

*135) De hub-functie bestaat niet meer en TRF is volledig verdwenen Overheid stuurt aan op krimp en focust op lokale/ regionale connectiviteit.*

TRF uitschrijven in het kader van lezersvriendelijkheid. Alle ruimte!

*137) Goederenstromen tussen havens/ luchthavens/ overslagplaatsen <> distributiecentra gaan niet alleen meer over weg en spoor, maar ook door de lucht*

"t" mist hier en ook rationale.

*28) Luchtvaart krimpt Vliegen wordt steeds duurder en daarmee minder aantrekkelijk agv dalende vraag en prijsstijging brandstoffen (neerwaartse spiraal).*

De rationale leest een beetje raar. Bedoel je "Vliegen wordt steeds duurder en daarmee minder aantrekkelijk agv prijsstijging brandstoffen (neerwaartse spiraal). En waarom wordt brandstof duurder in dit scenario? Ligt misschien voor de hand maar niet voor iedereen. Of wordt dat elders uitgelegd?

*63) Het OV zal veel belangrijker worden. Specifiek zullen treinen veel populairder worden (voor regionale verplaatsingen), alsmede ook de elektrische bussen/trams/metro (stedelijk gebied en randgemeenten) doordat deze geen directe uitstoot kennen. Mensen zullen dus uit de auto naar deze modaliteiten verschuiven, vooral op de kortere afstand. Er zal een duurzamere 'mindset' zijn.*

Ik wil de zaken niet te moeilijk maken maar hoe dan? Er is geen capaciteit meer op het spoor en er is geen geld voor grootschalige uitbreiding—van de Noord Zuidlijn op lokaal niveau tot en met de Zuiderzeelijn op nationaal niveau en HST 2 als buitenlands voorbeeld. Misschien gaan we in het duurzame scenario wel massaal elektrisch vliegen op regionale afstanden?

*68) Voor internationaal reizen betekent dit dat vakantieverkeer binnen Europa (<1500 km) vooral gestimuleerd wordt om per trein of elektrische auto (gezien ook een verhoogde actieradius) te reizen. Zakelijk verkeer binnen Europa zal nog steeds per vliegtuig gaan, alsmede ook de verdere vakantiebestemmingen (Canarische Eilanden, Albanië, Zuid-Spanje). Duurzame 'mindset'*

Zelfde punt als 63.

*113) Hub functie van Schiphol onder druk, Hub functie kan zelfs verdwijnen Instanbul en MENA Airports kunnen Hub rol overnemen*

Soms spreek je over transfer, soms over hubfunctie. Wees konsekwent. Ook is de rationale/context hier niet duidelijk. De hubfunctie verdwijnt door de krimp, correct? Dat IST. DXB, et al die rol overnemen is toch meer een gevolg en niet een oorzaak?

*115) Goederenstromen zijn vergelijkbaar met nu: tussen haven/luchthaven <> distributiecentra/ overslagplaatsen <> winkels/consument) Weg-, trein- en luchttransport*

Ik begrijp de rationale/context hier niet.

*18) Commerciële activiteiten op LEY definitief uitgesloten Negatief sentiment maatschappij en gestelde normering/ milieukaders overheid; In plaats daarvan test locatie/ innovatie center voor ontwikkeling duurzame luchtvaart*

Dit kan snel ingehaald worden door de werkelijkheid

*49) Er is een lichte modal-shift voor verkeer van/naar Schiphol aanleg NZ-lijn is deel verkeer van bestaande modaliteiten verschoven naar metro.*

Leuk voor A'dam, hoofddorp en Nieuw Vennep maar is heeft dat ene project zo'n grote impact?

*50) Minder extra ruimte voor parkeren Men gaat langer parkeren op Schiphol*

Minder ruimte extra voor parkeren waar? Overal? En waarom zou men dan langer parkeren op Schiphol? Ik snap 'm niet.

*329) Problemen in landbouwsector als gevolg van bodemdaling en verdroging wordt in eigen land opgelost door het opofferen andere gronden (natuur) Beschikbare ruimte en er is geen focus op internationale connecties.*

Deze begrijp ik niet.

*58) Personen auto's, taxi's (en mogelijk bussen) hebben autonome systemen, en kunnen daardoor (naar wens) autonoom rijden met sensors in de auto Sensoring en AGI op/in weginfra zorgt voor verkeersmanagement stromen*

Nice! Maar waarom gaat dit in andere scenario's gebeuren dan?

*59) Convooi-systemen vracht kunnen huidige wegennetwerk blijven gebruiken. Dit zal voor personen- en vrachtvervoer gelden. Sensoring en AGI op/in weginfra en autonoom wegtransport*

Zelfde punt als bij 58. Er is geen geld voor grote OV/spoorprojecten, dus zal er altijd nadruk zijn op meer capaciteit uit bestaande weginfra persen.

*60) De intermodal hubs zullen zich nu ook meer focussen op de integratie van UAM. lokale OV-netwerk en 'ontmoetingsplekken' zoals car sharing parkeerplaatsen.*

Ik begrijp de rationale hier niet. Wordt hier uitgelegd wat een intermodal hub is?

*61) Modal-shift van vliegtuig en auto naar trein voor internationaal reizen tussen grote steden op lange afstanden binnen de EU Introductie en uitbreiding high-speed rail en mogelijk concepten als Hyperloop*

Zelfde punt als eerder. Hier zijn 100en, zo niet 1000en miljarden voor nodig. Kan alleen met Europawijd Delta of Marshallplan waarvoor vet geleend zal moeten worden. Maar ja, dat gaan we ook al voor defensie doen. Priorities!

*92) Grote druk op daily urban system Door groei, alle modaliteiten zijn nodig om aan mobiliteitsvraag te voldoen*

Je bedoelt door economische groei?

*93) Mobiliteitsvraag in daily urban system is multimodaal maar met sterke verschuiving naar OV – met name binnen steden en van/ naar (binnen)steden vanuit randgemeenten groeiende bevolking en* schaarste van ruimte in stedelijk gebied.

Is markt juist niet meer pro-asfalt?

*99) Verkeer van/naar LEY dmv trein (Lelylijn), bus en eigen vervoer (auto) opening van LEY als commerciële luchthaven.*

Dit suggereert een aftakking van de Lelylijn naar LEY. Liggen dat soort OV investeringen voor de hand in het marktscenario? Ik denk dan meer aan de A6 van 2X2 naar 2X4 rijstroken.

*100) Goede treinverbinding tussen LEY-Schiphol Hub-functie van Schiphol moet versterkt worden*

Zelfde commentaar als bij 99.

*101) Goederenstromen zijn vergelijkbaar met nu: tussen haven/luchthaven <> distributiecentra/ overslagplaatsen <> winkels/consument) dmv weg-, trein- en luchttransport In gelijke mate meegegroeid met groeiende economie*

Dus niet in vergelijkbaar in volume maar in logistieke opzet? Verduidelijk.

*102) Woon-werkverkeer van/naar stedelijk gebied (MRA) en voor-/na- transport tussen binnenstad en randstedelijk gebied Deel-modaliteiten en OV.*

Ik begrijp niet wat hier gezegd wordt.

*105) Vrachtverkeer van/naar Schiphol sterk afgenomen Afzwakken hub-functie.*

Waarom zwakt dei hier af dan?

*107) Goede high-speed railverbinding tussen LEY-Schiphol gerealiseerd Om hub-functie voor passagiers te versterken en te zo veel mogelijk behouden (hub onder druk door perifere ligging).*

Zelfde commentaar als bij 99.

*84) Passagiersverkeer binnen Europa zal schuiven naar de trein Uitbreiding van internationaal spoor.*

Punt al eerder gemaakt. Het is bijna gratuit geworden om te roepen: vliegtuig uit en de trein in maar er is geen geld voor grote treinprojecten. Er worden alleen maar projecten gecancelled ipv in het leven geroepen en gebouwd. Je kan natuurlijk nog wel een hoop doen met de zaken (i.e. schedules) beter op elkaar aan laten sluiten.

*85) UAM wordt ingezet voor publieke en sociale functies (zoals zorg en veiligheid). Dit is géén modal shift in personenvervoer, echter wel merkbaar voor de samenleving.* -

Rationale ontbreekt. Waarom zou er in dit scenario geen UAM voor zaken/personenvervoer zijn?

*86) Het vrachtverkeer zal zich naar wegtransport verplaatsen.* *Er zal een efficiënter 'road-feeder' netwerk zijn*

Van lucht naar weg? Ik vat 'm niet. En vertel meer over dat road-feeder netwerk. Ik zou deze meer bij markt verwachten.

*88) verdere verschuiving naar trein vanuit het vliegtuig voor Europese (grote) bestemmingen* *Schiphol is nu aangesloten op het Europese hogesnelheidsnetwerk (trein*

Zie eerdere punten

*89) Regionaal verkeer zal meer gedaan worden met UAM/RAM. Dit verkeer komt vanuit de auto en OV-verbindingen.* -

Is dit niet tegenstrijdig met punt 85. Ook geen rationale

*139) Verkeer van/naar Schiphol dmv OV en deel-modaliteiten (mn car sharing), maar ook nog eigen vervoer. Plannen voor aansluiting op Europees high-speed railnetwerk. Duurzaamheid en normen/waarden van een gelijke, sociale samenleving*

Plannen, ja. En daar zal het bij blijven. *

*140) Hub-functie van Schiphol versterkt Visie EU om Schiphol door te ontwikkelen tot Noord-Westelijke 'poort van Europa'*

Waarom hoort dit specifiek bij "samen" Deze (heerlijke jaren '80/'90) visie verwacht ik meer bij "markt"

*141) Nog steeds groot aandeel TRF-verkeer. Echter, bijvoorbeeld meer ICA verbindingen naar Westelijke continenten, minder verbinding naar Zuid- en Oostelijke continenten. Visie EU om Schiphol door te ontwikkelen tot Noord-Westelijke 'poort van Europa'*

Waarom minder zuid en oost? Geo-politiek? Concurrentie hubs in nabije en midden oosten? Leg uit! En geldt dit ook niet in andere scenario's?

*142) OD-verkeer neemt toe.Genereert extra feed op TRF via op Schiphol.* *Belang EU bij goede verbinding tussen Europese steden om interne markt en economie te stimuleren*

Transfer even uitschrijven

*143) Internationaal treinverkeer neemt toe* *Uitbreiding internationaal spoor. Wordt gedreven door belang EU bij goede verbindingen tussen grote Europese steden om interne markt en economie te stimuleren.*

Zie eerdere commentaren

*144) LEY open voor commerciële, maar duurzame luchtvaart (eFlight only)* *Onderdeel van regionaal netwerk om Europese regio's op duurzame manier met elkaar te verbinden.*

Is ook een mooie voor duurzaam scenario, niet? Nogmaals, volgens mij is al besloten dat LEY opengaat als dual use airport. Dat wordt wellicht besloten voor het einde van deze studie.

*145) Verkeer van/naar LEY dmv OV (ebus en trein) of eigen vervoer* *Noodzaak voor goede treinverbinding tussen LEY-Schiphol om hub-functie Schiphol te versterken.*

Al eerder gezegd, ik zie die Lelylijn spur niet gebeuren maar zou leuk zijn. Snelle busverbinding, misschien over dedicated HOV lanes op de A6 zeker wel!

*146) UAM doorontwikkeld en mn ingezet op publieke en sociale functies (zorg, veiligheid, surveillance, emergency response, etc.). -*

Waarom niet voor personen/business vervoer? Veel te snelle conclusie dit.

*147 Vrachtverkeer over weg, spoor en door de lucht. Ontwikkkeling van efficiënt 'road-feeder' netwerk van weg en spoorOm NL havens en distributiecentra met logische vrachthubs in EU te verbinden.*

Wat is het beschreven effect hier precies?

*148 Verkeersstromen in grote mate vergelijkbaar met 2050 -*

Want?

*152) TRF-verkeer op LEY AM/UAM: genereert luchtverkeer tussen lokale luchthavens/stedelijk gebied en regionale luchthavens waar passagier overstapt op verre afstandsvlucht binnen EU.*

Transfer even uitschrijven.

*153) Verkeer van/naar LEY naast toename OV en car sharing ook aangesloten op high-speed railnetwerk Verbinding met Schiphol*

Zie eerdere opmerkingen

*39) Commerciële luchtvaart vanaf Schiphol groeit Groeiende bevolking, migratie en aantrekken Europese markt in een egalitaire samenleving.*

En het transferverkeer vanaf SPL, ook in relatie tot UAM. Je zegt daar wel iets over mbt LEY maar niet AMS.

*41) Internationaal treinverkeer groeit Aantrekken Europese markt en belang EU bij goed netwerk/ verbindingen tussen grote Europese steden.*

Zie eerdere opmerkingen

**Thema ruimtelijke ordening**

*360) Inzet op infrastructuur dat privé mobiliteitsmiddelen en 'zelfredzaamheid' ondersteunt.*

**Ik begrijp 'm denk ik maar hij is niet r.t.rd proof.**

*361) Focus op verbeteren bereikbaarheid tussen economische regio's in Nederland om op nationaal niveau economische groei te bevorderen, daarom: verlenging Noord-Zuid lijn naar Schiphol en Hoofddorp en Lelylijn Gerealiseerd om connectie met het noorden van Nederland te vergroten. Groei wereldbevolking, krimp EU*

**Je bedoelt de zuiderzeelijn? Is net gecancelled/uitgesteld.**

*367) Door de krimp binnen de EU is er minder behoefte aan infrastructuur auto/ trein/ metro. Wereldbevolking begint te krimpen.*

**Bevolkingskrimp? Economische krimp? Beide?**

*173 (Schiphol) Minder capaciteit nodig aan landzijde voor alle vormen van mobiliteit en passagiersstromen krimp luchtvaart agv een gesloten maatschappij en overheid die gericht is op autonomie. E.g. aantal parkeerplaatsen kan worden teruggebracht.*

**Geldt dat dan ook voor trein en bus? Schiphol is hoe dan ook een druk overstappunt, wel of geen luchtvaart.**

*253) Vraag naar civiele luchtvaart neemt sterk af -*

*254) Vraag naar militaire luchtvaart neemt sterk toe -*

**Rationale mist. Misschien obvious voor jullie waarom dit zo is maar niet voor iedereen.**

*256) De druk op luchtruimcapaciteit neemt verder af Verdere afname civiel verkeer*

**Want?**

*257) Ruimte voor regulier luchtvaart verkeer is beperkt Defensie vraagt om meer oefenruimte voor militaire luchtvaart*

**Want?**

*358) Er wordt verder ingezet op trein/ high speed rail/ hyper loop infrastructuur binnen EU -*

**Heb ik al eerder m'n mening over gegeven. Kan alleen als de aanlegkosten enorm afnemen door een technische doorbraak (e.g. 3D printing van HST track en het laten verdampen van landeigenaren. *)**

**Ik stop hier even. Ik denk dat m'n punt duidelijk is. Er moet hier in IMHO echt nog een slag op gemaakt worden**

5.1.2e

Ik vond het leuk om alle effecten op deze hele overzichtelijke manier te bekijken!

Algemenere vraag/opmerking over de effecten in de spreadsheet:

- Veel van de effecten worden zowel in 2050 als 2100 omschreven eg wat gebeurt er met mixed-use locaties in 2050 en 2100? Echter, een aantal effecten wordt bijvoorbeeld alleen in 2050 genoemd en is niet duidelijk wat daar in 2100 mee gebeurt. Een voorbeeld hiervan is met de filters autonoom à economie à arbeidsmarkt. In 2050 staat er *ruimtevraag kantoren blijft stabiel* maar in 2100 wordt de ruimtevraag naar kantoren niet genoemd. Ik was benieuwd waarom dit voor sommige effecten wel en sommigen niet zo is. Zijn sommige effecten in 2100 helemaal niet meer relevant?

Specifiekere opmerking:

- Effect 512 (filters duurzaam à economie à connectiviteit) is *speciaal beleid/kaders nodig voor het behouden van internationale connectiviteit*. Is dit niet al meer beleidsadvies dan effect? Bij de context daarachter is de zin volgens mij niet af (er staat *Als het aantal vliegbewegingen random of op basis van historische slots krimpt, resulteert niet automatisch de vanuit economisch*) dus kon het daaruit ook niet opmaken.

Lelystad Airport

- Ik zie (in ieder geval voor de economische effecten) in de meeste scenario's LEY wel in minimaal 1 sub-thema genoemd worden, muv scenario duurzaam, hier zie ik LEY alleen in de context terugkomen. Tijdens de vorige presentatie werd voor elk scenario genoemd wat dat zou betekenen voor LEY. Hoe wordt nu in het eindproduct LEY exact meegenomen? Blijft het bij een aantal effecten die invloed hebben op LEY? Wordt per scenario kort omschreven wat de rol van LEY in het betreffende scenario is? Komt er ook advies voor LEY?

5.1.2e

Belangrijk voor nu: ik vind de opzet met deze tabel handig!

Hoofddoel van deze hele studie is het vinden van (beleids)knoppen om aan te kunnen draaien om de kwaliteit van de leefomgeving te kunnen verhogen. Belangrijke drivers zijn demografie, economie en technologie. Hoe kan hier slim op (bij)gestuurd worden? Ik ben heel benieuwd hoe deze volgende stap wordt gezet want dat haal ik nog niet direct uit de excel.
Voor deze fase beperk ik me tot een aantal zaken die mij opvallen bij het doorgronden van de tabel.

Ik heb me geconcentreerd op Leefomgeving en Ruimtelijke Ordening. Wat mij opvalt:

- Er blijkt best veel vertrouwen in technologische vooruitgang. Historische positieve ontwikkelingen tav technologische vooruitgang worden doorgetrokken (in elk scenario).
- Hetzelfde geldt tav het hele kwaliteitsstelsel van certificering, toezicht, handhaving etc. Er wordt van uitgegaan dat de hoge veiligheidsstandaard geborgd blijft. Zelfs in 'Markt', bij 'EV regels versoepelen', gaat het effect niet verder dan 'regels worden niet verder aangescherpt'
- Over externe veiligheid. In de beoordeling spelen 4 ontwikkelingen een rol. 1 – veiligheid per vlucht wordt in alle scenario's steeds groter door technologische vooruitgang van toestellen en luchtvaartapparatuur 2 – het aantal vliegtuigbewegingen 3 – de gevolgen van een crash als dat zich voordoet: hoe meer mensen in de omgeving hoe groter het aantal slachtoffers 4 – nieuwe luchtvaartontwikkelingen en nieuwe luchtruimgebruikers mn onbemande luchtvaart. Zelfs bij flinke toename complexiteit door veel meer en verschillende luchtruimgebruikers blijft EV op zn slechts op hetzelfde niveau
- Toevoeging tav geluid: ik mis een scenario (Markt?) waarin overal gevlogen wordt (oa drones) met ook het negatieve effect dat de (beperkte?) geluidbelasting als een deken over het land komt
- Milieu: kan er een verschuiving plaatsvinden tussen milieueffecten? Bv minder geluid, maar wel meer UFP wat een meer lokaal effect heeft? Wat zijn de verwachtingen tav stikstof?
- Tav infrastructuur miste ik de relatie van de luchtzijdige ontwikkelingen met de landzijdige ontsluiting van Schiphol. Ik zie dat dat onder 'Landside' is opgenomen. Voor de duidelijkheid omdopen tot 'Landside infra'?
- 'Ruimtelijke orde' blijkt te gaan over de luchtruimindeling en niet over het landgebruik?
- Ik mis technologische ontwikkelingsmogelijkheden tav RO en Woningbouw

5.1.2e

Ik heb een aantal keer met de database geoefend, in die zin werkt het.

Verder heb ik mij afgevraagd wat de praktische toepasbaarheid gaat worden en wanneer. Voorlopig zie ik het als een hulpmiddel en achtergrondinformatie bij een bepaald dossier. Maar wellicht is het anders, als dit punt verduidelijkt zou kunnen worden, is dat voor mij prettig.

5.1.2e

Het is een mooi breed opgezette database geworden die goed te gebruiken is. In de beperkte tijd denk ik dat ik het voor 65% te pakken heb nu. Het kan zijn dat ik ergens overheen gelezen heb of iets over het hoofd zie dus. Maar op basis daarvan bijgaand commentaar.

Ik heb de volgende inhoudelijke vraagpunten

Ik mis een beetje de algemeen sociaal economische situatie in de scenario's. Zo zal in scenario Autonoom toch verwacht mogen worden dat er een behoorlijke welvaartsdaling zal optreden. Dat is het scenario waarin Europa het aflegt tegen de VS en China. We moeten dan als land, zonder Europese steun ook de enorme investeringen opbrengen voor de bescherming tegen het water terwijl een deel van de inkomsten wegvalt doordat we economisch minder op de wereldmarkt zullen opereren. Dat zal op een andere manier ook voor scenario duurzaam gelden. De andere scenario's lijken een beter welvaartsperspectief te hebben. In scenario Samen is Europa wel sterk maar minder op agressieve economische groei gericht dan de VS en China. In scenario markt het beste welvaartsperspectief (of toch niet?)

Dat welvaartsniveau werkt door in de scenario's.

Voorts per scenario

Autonoom

- Bij connectiviteit 2050 wordt gesproken van een nationale luchthaven. Bedoelen jullie een luchthaven met een Europees netwerk? Dat is niet nationaal.
- Bij connectiviteit 2100begrijp ik de zinsnede over afhankelijkheid van de nabije markten niet. Wat is afhankelijk van nabije, ik neem aan West-Europese markten?
- De bij genoemde extra ruimtebehoefte voor warehouses ivm het aanhouden van voorraden hoeven niet bij de luchthaven. Kunnen ook verderop in het land. Ze zijn minder tijdkritisch.
- Is Schiphol wel geschikt als militaire basis? De rol in militaire logistiek snap ik maar als basis zijn andere locaties toch veel geschikter?
- Is de ruimtevraag voor agribusiness gelijk? Als we ons in dit scenario meer richten op zelfvoorzienend zijn, verandert de agri business van karakter en wordt die minder export gericht toch? Dus minder ruimte rond de luchthaven nodig.
- Al met al is hier dus sprake van een krimpende footprint van het luchthavencomplex.

Duurzaam

- Wordt in dit scenario het internationaal reizen actief ontmoedigd? Bv met prijsmechanisme.
- Waarom neemt het kantoorwerk sterk in omvang af? Veel innovatie zit in diensten die in kantoorwerk worden geproduceerd. Dat geldt ook voor diensten die gericht zijn op duurzaamheid. Silicon Valley en onze campussen worden gedomineerd door kantoorachtige ruimten.
- Misschien gat het te ver voor hier, maar in dit scenario krijg je een uitsplitsing van hub en spoke netwerken. Enerzijds de hub en spoke die op internationale schaal duurzamer is dan point to point (dunne bestemmingen verbinden), anderzijds de hub and spoke die concurreert met point to point (KLM die concurreert met Lufthansa tussen Frankfurt en NY bv). Die laatste categorie doe je niet meer. Dus per saldo minder hub end spoke.
- Opstelterreinen voor HST zoek je niet bij de grote stations in de Amsterdamse regio. De Eurocity direct uit Brussel rijdt al door naar Lelystad, De ICE uit Frankfurt gaat als hij naar Zuid en Schiphol gaat rijden waarschijnlijk doorrijden naar Den Haag. Alleen de Eurostar naar londen heeft een probleem ivm douane en security processen.
- Het doortrekken van de NZ lijn naar Schiphol en Hoofddorp volstaat niet om de shift naar de trein te accommoderen. Extra HST infra nodig in de corridor Hoofddorp Schiphol Amsterdam (Zuid).

Markt

- Ook hier doortrekken NZ lijn en  extra HST infra nodig. Niet vanwege de shift naar duurzaam vervoer maar vanwege de vanuit de markt gegroeide groei van het volume internationaal verkeer. (NZ  lijn in lange termijn spooragenda aangeduid als achterstallig. Was al nodig voor huidige verkeersvolumes. Dat geldt ook voor Zuidasdok overigens)
- In dit scenario minder ruimte voor geluidgevoelige functies nabij de luchthaven. Sterke scheiding wonen en werken en ruimtelijke spreiding van de metropoolregio met behoefte aan infra. Niet alleen Lelylijn, ook S Bahn achtig stadsgewestelijk netwerk nodig.

Samen

- Passagiersvervoer binnen Europa verschuift naar de trein. Maar dan vooral waar al HST  infra aanwezig is. Voor het overige is er juist meer ruimte voor Europese vluchten en minder voor intercontinentaal?
- De FLAP regio (Frankfurt Londen Amsterdam Parijs) versterkt zich als superregio. Intercontinentale verbindingen verdelen over de vier superhubs. Daarbinnen HST.
- Ook hier Enter NL airport corridor maar met meer Europees karakter.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

De leden van de BRS

**Bestuurlijke Regie Schiphol**

**Uw contactpersoon**

5.1.2e

BEL/RO

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e @noord-holland.nl



**Verzenddatum**
18 mei 2021

**Kenmerk**

**Uw kenmerk**

**Betreft: Uitnodiging BRS 27 mei 2021**

Geachte leden van de BRS,

Hierbij nodig ik u uit voor een bijeenkomst van de BRS Bestuurlijk op **donderdag 27 mei 2021 van 09.30 tot 11.00 uur.** Deze vergadering is **digitaal, via Teams.**

*NB: Leden worden uitdrukkelijk verzocht zich vooraf aan te melden om de vergaderlink te ontvangen. Bij verhindering het verzoek u bestuurlijk te laten vervangen.*

De conceptagenda luidt als volgt:

1. *Technische briefing ruimtelijke ordening*
   Er is afgesproken in de BRS wat meer de diepte in te gaan. Zie agendapunt 7. Gegeven de sterke ruimtelijke component in onze zienswijzen starten we met een toelichting over de relatie tussen ruimtelijke ordening en luchtvaart.

   In deze presentatie gaan we in op de samenhang tussen LVB en LIB, de verschillen tussen de regulering van luchtvaart en andere geluidbronnen, het belang van wederkerigheid tussen bron en omgeving en natuurlijk op de problematiek rond cumulatie.

**Ter informatie**

2. *Opening en mededelingen*

3. *Inhoudelijke terugkoppeling*
   a. *BRS input PAMV (bijlage 1)*
      Één van de Rijkstrajecten op luchtvaart is de Programmatische Aanpak Meten van Vliegtuiggeluid (PAMV). Doel van dit traject is tot een nationale strategie te komen gericht op het meten, berekenen en beleven van vliegtuiggeluid. In december 2019 heeft een consortium van RIVM, NLR en KNMI aanbevelingen gedaan over zeven

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 5.1.2e

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

onderwerpen. De minister heeft toegezegd deze op te volgen en bij de uitwerking daarvan de omgeving te consulteren.

In april 2021 heeft het Rijk een consultatie uitgevoerd over de uitwerking van de aanbeveling *om onafhankelijke deskundigheid te borgen*. Vanuit de BRS is ambtelijk input gegeven (zie bijlage 1).

Wij hebben deze consultatie aangegrepen om aandacht te vragen voor het belang van rekenen en meten voor zorgvuldige afwegingen in de ruimtelijke ordening. De rekenmodellen voor luchtvaart laten tot nu toe de invloed van de gebouwde omgeving buiten beschouwing. In de meetstrategie van PAMV wordt dit niet meegenomen. Dat maakt dat de inzichten vanuit PAMV nog steeds niet goed bruikbaar zijn voor de ruimtelijke ordening.

4. *Kennismaking nieuwe Kamerleden*
   Met de Kamerverkiezingen is er veel nieuwe instroom in de Kamer. Ook onder de woordvoerders luchtvaart zijn er veel nieuwe gezichten. Met het oog op de talrijke dossiers is het voorstel om na de zomer een gezamenlijke kennismaking te organiseren van de BRS met de woordvoerders luchtvaart.

   Kennismaking via de eigen partijlijn staat natuurlijk vrij. U kunt in uw gesprekken actief verwijzen naar de BRS en de zienswijzen van de BRS, deze staan nu overzichtelijk op een aparte pagina op de website van de provincie Noord-Holland, Bestuurlijke Regie Schiphol - Provincie Noord-Holland (noord-holland.nl)

**Ter besluitvorming**

5. *Vaststellen verslag 25 maart 2021 (bijlage 2)*

6. *Vaststellen brief opzegging ORS (bijlage 3a, 3b en 3c)*
   In de vorige BRS is afgesproken te checken of we ons lidmaatschap formeel moeten opzeggen. Het juridisch advies is om inderdaad via een eenzijdige brief aan het Stichtingsbestuur vast te leggen dat de BRS partijen per 1 januari 2022 hun lidmaatschap van de Omgevingsraad Schiphol opzeggen.

   Van Rijkszijde is er conform de toezegging in het Regioforum ORS van 9 april jl. een brief gekomen waarin de stappen voor het proces worden aangegeven. Wij grijpen deze brief aan om het lidmaatschap van de ORS te beëindigen.

**Ter bespreking**

7. *Vervolg LVB 1, consequenties advies commissie MER (bijlage 4)*
   De commissie MER heeft advies uitgebracht over de Milieueffectrapportage die is uitgevoerd ten behoeve van het LVB 1. De commissie doet een aantal aanbevelingen die nader aandacht vragen.

Daarbij springen de stikstofberekeningen en de geluidbelasting van Schiphol in relatie tot andere geluidbronnen (cumulatie) in het oog. De vraag is wat de aanbevelingen betekenen voor de doorlooptijd van de besluitvorming.
Voor ons als BRS blijft voorop staan dat er zo snel mogelijk een LVB 1 moet komen om de rechtszekerheid van de omwonenden te borgen. Indien de opvolging van de aanbevelingen alsnog tot verdere vertraging leidt spreken wij de minister en de Tweede Kamer actief aan op hun zorgplicht richting de omgeving. Kijk in dat geval wat er binnen de wettelijke regels WEL mogelijk is en stel daar, voor nu, op vast.

8. *Thema's voor verder gesprek*
In de BRS B van 25 maart 2021 zijn een aantal thema's aangedragen die zich voor verder gesprek lenen.

Voorgestelde opzet
Het voorstel is om hiervoor twee aparte themasessies te organiseren: één over het economisch belang van de luchthaven (duurzame connectiviteit; werkgelegenheid) en één over minder hinder voor de omgeving. Als context voor de discussie kijken we terug op de oorspronkelijke afspraken van het Aldersakkoord uit 2008. Hoe kijken we daar anno 2021, met voortschrijdend inzicht en de context van nu, tegen aan? En hoe verhouden doelen en instrumenten zich tot de BRS inzet zoals die nu is geformuleerd in de verschillende inzetdocumenten, brieven en zienswijzen.

**Tot slot**

9. Rondvraag

Met vriendelijke groet,

J. Olthof
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

**Gebiedsadvies Provincie Noord Holland - Leertraject Hoger Naderen Schiphol - september 2025 (CONCEPT)**

Excellentie,

Het kabinet heeft op 21 februari 2025 de Tweede Kamer geïnformeerd over het Schetsontwerp van de nieuwe luchtruimindeling en de Startnotitie voor het hoger naderen van luchthavens. Onderdeel van de bestuurlijk afspraken tussen het programma Luchtruimherziening en de provincie is de mogelijkheid voor provincie Noord-Holland om een gebiedsadvies uit te brengen over het leertraject hoger naderen. Wij verwijzen hierbij naar de gezamenlijke afspraken over de kaders zoals vastgelegd in de *Notitie luchtruimherziening en BA,* gepubliceerd op 6 mei jongstleden.

In uw brief van 1 augustus 2025 verzoekt u om een bestuurlijk gedragen gebiedsadvies. Met deze brief geeft provincie Noord-Holland invulling aan haar gebiedsadvies. In de Annex vindt u specifieke aandachtspunten die door gemeenten binnen het proefgebied zijn ingebracht.

In verwijzing naar de kaders voor de pilot vraagt de provincie Noord-Holland bij de verdere uitwerking van het leertraject nadrukkelijk aandacht voor de volgende punten:

Zorg ervoor dat bij de leerproef rond hoger naderen optimaal gebruik wordt gemaakt van de uitgebreide internationale ervaring die hiermee al is opgedaan. In landen als het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, de Verenigde Staten en Singapore zijn procedures zoals Continuous Descent Operations (CDO), Continuous Descent Approach (CDA) en Optimised Profile Descent (OPD) al jarenlang toegepast, met zowel technische als maatschappelijke evaluaties. Uit die praktijk blijkt dat hoger en continu dalen kan leiden tot aanzienlijke geluidsreductie op grotere afstand van de luchthaven, en tot minder slaapverstoring en hinder in buitengebieden.

Tegelijkertijd zijn ook de keerzijden bekend: de geluidwinst wordt vaak tenietgedaan wanneer vluchten sterk geconcentreerd over vaste naderingsroutes vliegen, waardoor een kleinere groep bewoners langdurig en frequent wordt belast. Daarnaast blijkt uit buitenlandse ervaringen dat de daadwerkelijke naleving van glijvluchtprofielen in de praktijk afhankelijk is van drukte, verkeersleiding en weersomstandigheden, wat onzekerheid kan opleveren voor omwonenden. Wij zien graag dat in de pilot al nagedacht wordt over aanvullende maatregelen om deze mogelijke effecten te dempen.

Tot slot zien we dat geluidreductie soms wordt aangegrepen om meer vliegbewegingen mogelijk te maken binnen bestaande normen, waardoor de leefomgeving per saldo niet verbetert. Een deel van de geboekte winst hoort ten goede te komen van de omgeving, wij vragen om dat in het stelsel te borgen.

Wij adviseren het ministerie om deze bestaande inzichten actief mee te nemen in het ontwerp en de uitvoering van de leerproef, zodat deze niet alleen technisch succesvol is, maar ook maatschappelijk effectief en geloofwaardig instrument om de doelstelling te realiseren.

Hoogachtend,

Provinciale Staten

**ANNEX: SPECIFIEKE AANDACHTSPUNTEN VANUIT DE GEMEENTEN**

**Gemeenten Alkmaar, Castricum, Uitgeest en Zaanstad**

Gemeenten Alkmaar, Castricum en Uitgeest en Zaanstad omarmen de doelstelling van het door het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (I&W) gepresenteerde Hoger Naderen: het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit door afname van geluidhinder.
Gehanteerde uitgangspunten en verwachtingen van I&W zijn hierbij dat de geluidsbelasting door het hoger naderen via vaste routes (zgn. naderingsbuizen) significant minder is dan voor het huidige naderen (via vectoring zonder vast daalprofiel). Ook als een deel van de vluchten niet in naderingsbuizen wordt afgehandeld. De afname is in de orde van 33% tot 38%. Daarnaast is de verwachting dat de geluidbelasting door het continu dalen (CDA) afneemt, ook onder de vaste route vanwege de hogere nadering, ondanks de concentratie van het verkeer op een vaste route. Ook zal het aantal keer dat een geluidniveau op de grond boven (bijvoorbeeld) 60 dB(A) komt naar verwachting afnemen. Daarbovenop neemt ook de grootte van het gebied waarin dat gebeurt aanzienlijk af, aangezien op dit moment boven een groot gebied gevlogen wordt vergeleken met de vaste route.

Wij vragen aandacht voor de volgende aspecten:

- Het voorafgaand aan de vaststelling van de vaste route nader onderbouwen van de te verwachten afname van de geluidbelasting onder de vaste route en op basis van welke percentages CDA-landingen dit is gebaseerd;
- Het nader onderbouwen van het aantal te verwachten vluchten dat CDA kan vliegen en/of het stellen van een minimum percentage dat CDA gevlogen moet worden. Want verminderde baancapaciteit door vaste naderingsroutes (van ca. 30 naar 22 vluchten per uur) mag geen reden zijn om niet zoveel mogelijk CDA te gaan vliegen;
- Naast potentiële geluidsreductie door hoger naderen ook aandacht voor concentratie van (meer) vluchten op de vaste route. Het aantal vliegbewegingen is namelijk ook een belangrijke hindercomponent, niet alleen de mate van geluid. Waar nodig aanvullende maatregelen treffen;
- Het overzichtelijk presenteren van de huidige en nieuwe situatie (ook de startroutes weergeven, aantallen vluchten (starts en landingen), vlieghoogten (waar vliegen vliegtuigen hoe hoog in de huidige situatie en straks);
- Eventuele effecten van de pilot op de verkeersafwikkeling op de Polderbaan. Als CDA vliegen ten koste gaat van capaciteit wordt er dan meer geland op de Polderbaan (of andere banen);
- Eventuele effecten van de pilot op startroutes (ongehinderd klimmen) en startprocedures. De pilot betreft Hoger Naderen maar neem ook mogelijkheden voor de startprocedure mee (NADP1 gunstig vlakbij luchthaven, NADP2 gunstig verder vanaf de Luchthaven). Onderzoek of er een andere/derde optie (continu doorklimmen tot kruishoogte) mogelijk is die meegenomen kan worden in de pilot maar zeker in de Luchtruimherziening;
- Het voorkomen dat stillere routes door hoger naderen gaan leiden tot meer vluchten (als door technische/ systeemontwikkelingen een hogere baancapaciteit mogelijk wordt). Meer vluchten komt dat de leefbaarheid niet ten goede;
- Goed monitoren, waarbij ook aandacht is voor cumulatie van Zwanenburgbaan en Polderbaan;
- Het plaatsen van meetpunten en betrekken van meetresultaten bij de beoordeling van effecten van de pilot;

- Het eerder betrekken van inwoners onder de vaste route bij het communicatietraject. Zij worden geconfronteerd met een concentratie van het aantal vliegtuigbewegingen (ook een belangrijk hinderaspect). Nu is aangegeven dat zij geïnformeerd worden na besluitvorming over de vaste route.

Gemeente **Purmerend**

**Aandachtspunten gebiedsadvies Hoger Naderen Schiphol (Zwanenburglaan) – gemeente Purmerend**

Onze gemeentelijke aandachtspunten, zoals ook ingebracht in het gebiedsadvies over de luchtruimherziening, gelden ook voor het Hoger Naderen Schiphol (voor de Zwanenburglaan). Voor de inhoud hiervan verwijzen wij naar de annex van voornoemd gebiedsadvies. In aanvulling hierop hebben wij voor het Hoger Naderen Schiphol de volgende specifieke aandachtspunten:

- Draag in samenwerking met de provincie en gemeenten zorg voor een uitstekende informatievoorziening over het Hoger Naderen Schiphol naar de inwoners van de betreffende gemeenten.
- Maak inzichtelijk wat de concrete gevolgen zijn voor mens en natuur. Met name als vliegtuigen door het hoger naderen meer geconcentreerd over een specifieke route vliegen. In dit kader pleiten wij, net zoals wij naar voren hebben gebracht in het gebiedsadvies over de luchtruimherziening, voor een structurele monitorings- en evaluatieverplichting. Breng daarbij ook over een langere periode in beeld in hoeveel gevallen wel en niet gebruik is gemaakt van het continu dalen en in welke gevallen dit niet mogelijk is gebleken en wat de redenen hiervan zijn.
- Ten aanzien van de (ontwerp) volgorde om naderend vliegverkeer af te wikkelen ontbreekt een categorie, namelijk gebieden met een bijzondere status. In ons geval is dat het Werelderfgoed Droogmakerij de Beemster. Dit unieke cultuurlandschap is niet vergelijkbaar met wat onder nummer 3 genoemd is namelijk een relatief dunbevolkt, ruraal gebied (agrarisch). Wij pleiten er daarom voor om (agrarisch) gebied met een bijzondere status (zoals een Werelderfgoed) toe te voegen aan de volgorde en op gelijke voet te plaatsen met stedelijke gebieden (woonkernen). Dergelijke unieke cultuurlandschappen verdienen bescherming tegen verstorende invloeden van bovenaf, zodat de historische en landschappelijke waarde behouden blijft.

# Bijeenkomst BRS Bestuurlijk

## De balans tussen een gezonde leefomgeving én een duurzame economie

*24 juni 2022*

Provincie Noord-Holland

# Welkom

Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol, Jeroen Olthof

Provincie Noord-Holland

# Programma bijeenkomst

| | |
|---|---|
| 09.40 uur | Blok 1 – Inzet BRS |
| 10.30 uur | Pauze |
| 10.45 uur | Blok 2 – Governance in de Schipholregio |
| 11.15 uur | Blok 3 – Hoe gaan we verder? |
| 12.00 uur | Lunch |
| 13.00 uur | Einde |

# BLOK 1

## Inzet BRS

Provincie Noord-Holland

# BRS – een inleiding

Wat is de Bestuurlijke Regie Schiphol?

- Bestuurlijk samenwerkingsverband/overleg
  - BRS-inzet
- Interbestuurlijke samenwerking
  - Sinds 1 januari 2022 – nu richting Bestuurlijk Akkoord Schiphol
- Bestuurders staan aan de lat voor een integrale afweging tussen maatschappelijke belangen.

# Wat is het gezamenlijke belang

De maatschappelijke belangen zijn groot, divers en schuren soms met elkaar. Het vinden van een goede balans hierin vraagt om interbestuurlijke afstemming tussen de diverse opgaven waar Rijk en regio samen in het gebied aan werken. De BRS streeft daarin naar:

***een balans tussen duurzame connectiviteit én een gezonde leefomgeving***

Hoe kunnen wij vanuit de bestuurlijke bevoegdheden het juiste gesprek voeren?

- Bevoegdheden die elkaar versterken en elkaar niet doorkruisen!

# Verandering maatschappelijke context

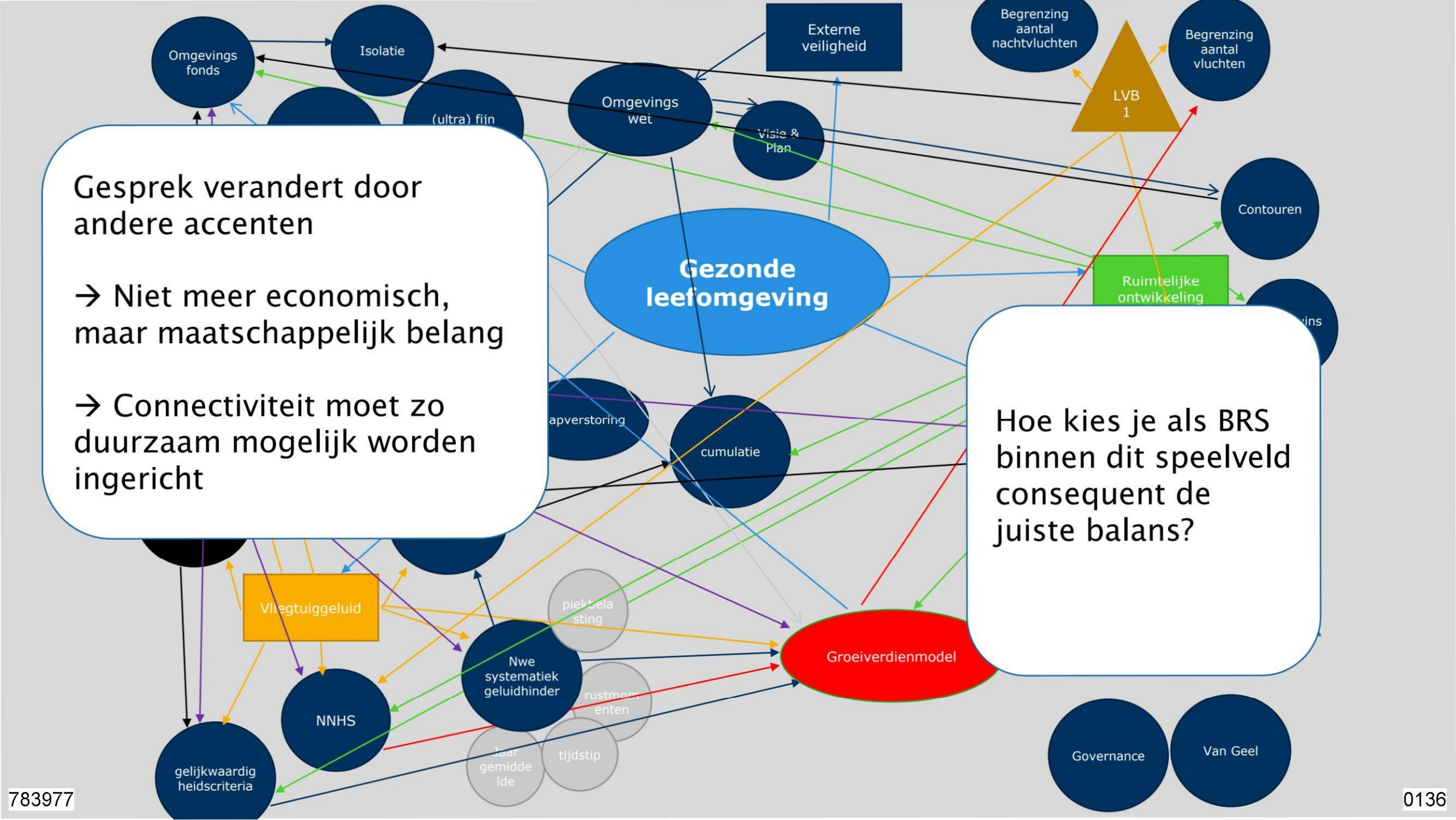
- Gezondheid staat steeds vaker centraal
  - Mede door veel aandacht voor klimaatverandering en verduurzaming, Groningen / Tata Steel / Stikstofproblematiek

- Maar gemeenten staan ook voor een forse woningbouwopgave

- Uitdaging steeds vaker om te voldoen aan scherpe (milieu)kaders
  - Europese Green Deal scherpt die kaders aan

- Alles hangt met alles samen

Luchtvaart is één van de knelpunten, niet hét knelpunt. Zorg voor samenhang. Zorg ervoor dat maatregelen niet stil staan omdat ze wachten op andere maatregelen, maar zorg ook dat maatregelen elkaar versterken


Gesprek verandert door andere accenten
→ Niet meer economisch, maar maatschappelijk belang
→ Connectiviteit moet zo duurzaam mogelijk worden ingericht
Hoe kies je als BRS binnen dit speelveld consequent de juiste balans?
Gezonde leefomgeving
Omgevings fonds
Isolatie
(ultra) fijn
Omgevings wet
Visie & Plan
Externe veiligheid
Begrenzing aantal nachtvluchten
Begrenzing aantal vluchten
LVB 1
Contouren
Ruimtelijke ontwikkeling
apverstoring
cumulatie
Vliegtuiggeluid
piekbela sting
Nwe systematiek geluidhinder
rustmom enten
tijdstip
Jaar gemidde lde
NNHS
gelijkwaardig heidscriteria
Groeiverdienmodel
Governance
Van Geel

783977

0136

Oog voor vraagstukken die ook ruimte nodig hebben

Neem luchtvaart op in het Schone Lucht Akkoord

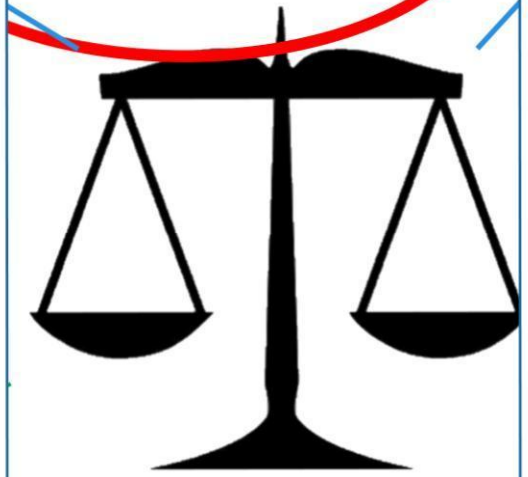
Ruimtelijke ontwikkeling

Een prettige leefomgeving die uitnodigt tot gezond gedrag en waar de druk op de gezondheid zo laag mogelijk is

**BESCHERMEN**
Normering
De slag van milieu naar gezondheid

**BEVORDEREN**
Geluidadaptief bouwen (fieldlab),
groengebieden/recreatie

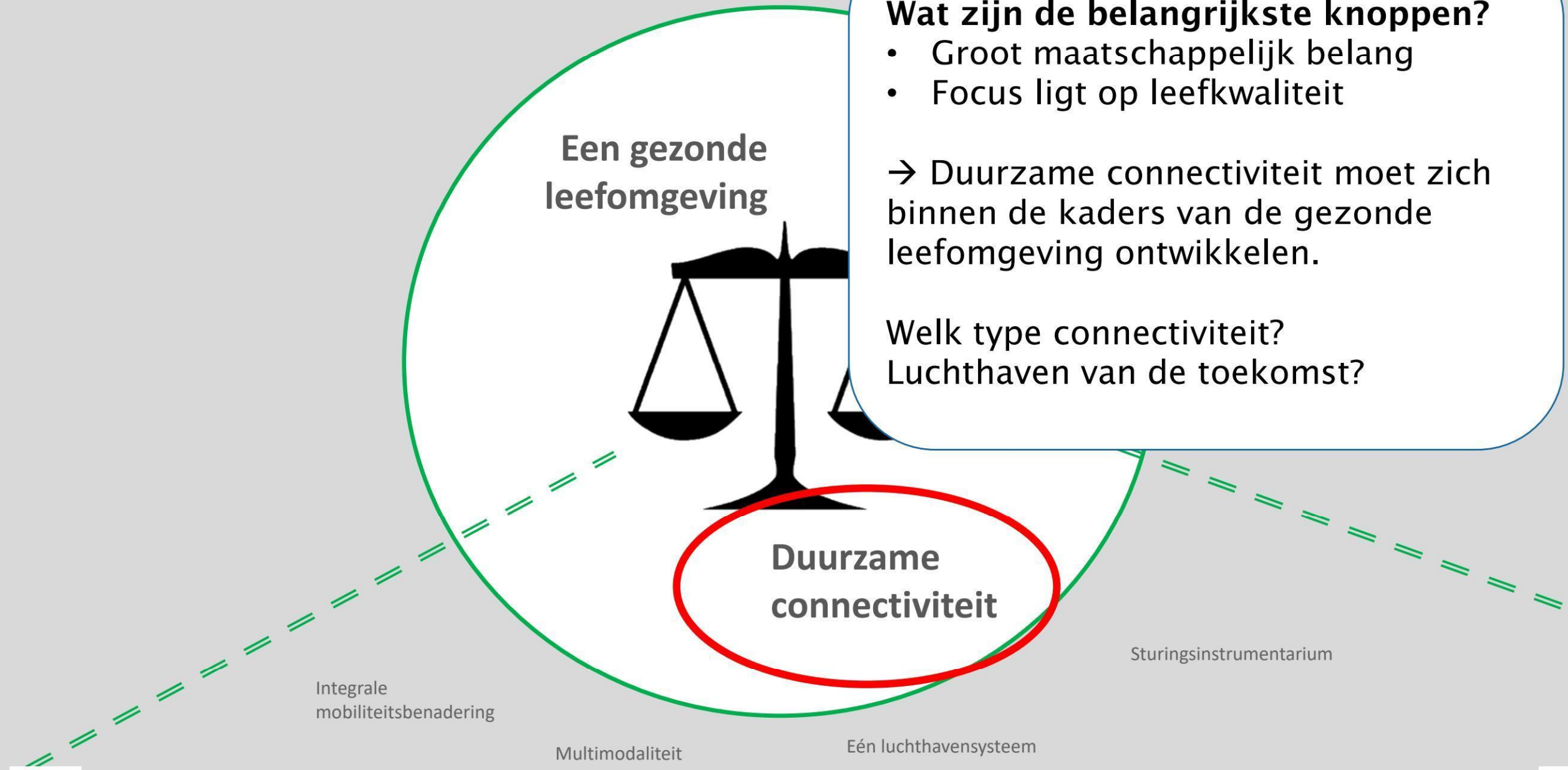
Een gezonde
eefomgeving



Duurzame
connectiv

Op 1 januari 2023 treedt de Omgevingswet in werking

- Omslag in kaderstelling
- Van normen voor het milieu naar normen voor gezondheid
  - Actief meewegen van gezondheid bij initiatieven
- OW vraagt gemeenten om (andere) ruimtelijke keuzes te maken
- Bandbreedte niet aanwezig bij vliegverkeer.
  - Gaat zorgen voor juridificering
- Woningbouwopgave




**Wat zijn de belangrijkste knoppen?**

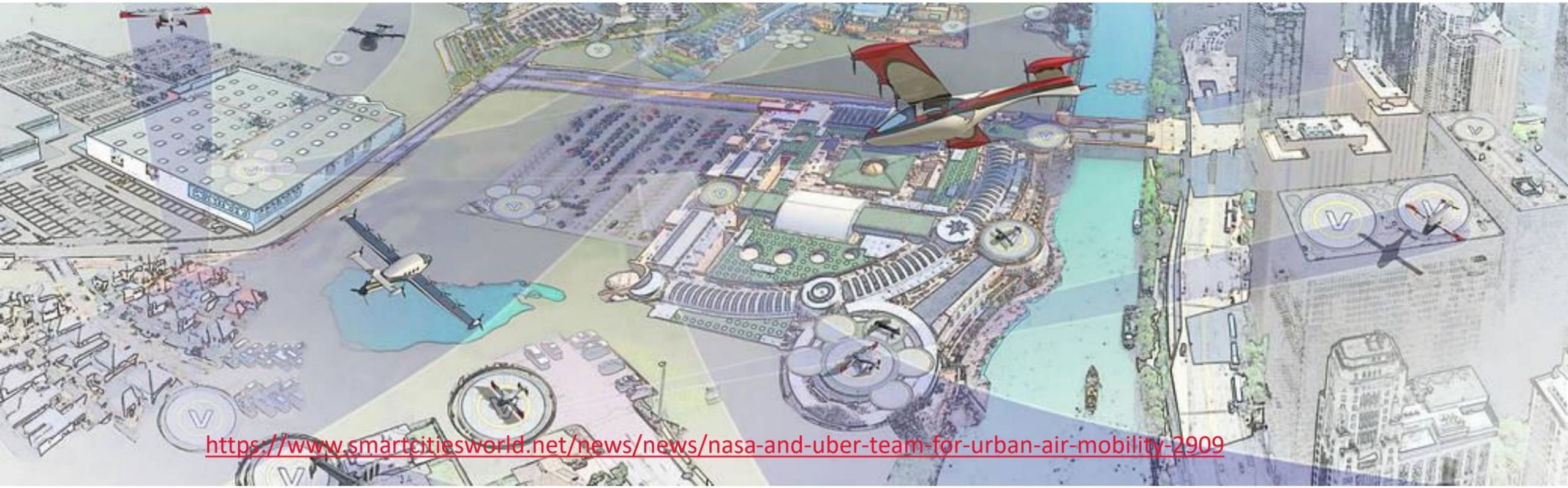
- Groot maatschappelijk belang
- Focus ligt op leefkwaliteit

→ Duurzame connectiviteit moet zich binnen de kaders van de gezonde leefomgeving ontwikkelen.

Welk type connectiviteit?
Luchthaven van de toekomst?

# Duurzame connectiviteit

## Building a sustainable and integrated transport system



https://www.smartcitiesworld.net/news/news/nasa-and-uber-team-for-urban-air-mobility-2909

Provincie Noord-Holland

# Maar wat als het duurzaam kan?



**Intercontinental** (+2000km)
twin aisle



**Continental** (500-2000km)
single aisle



**Regional** (150 - 500 km)
turbo prop



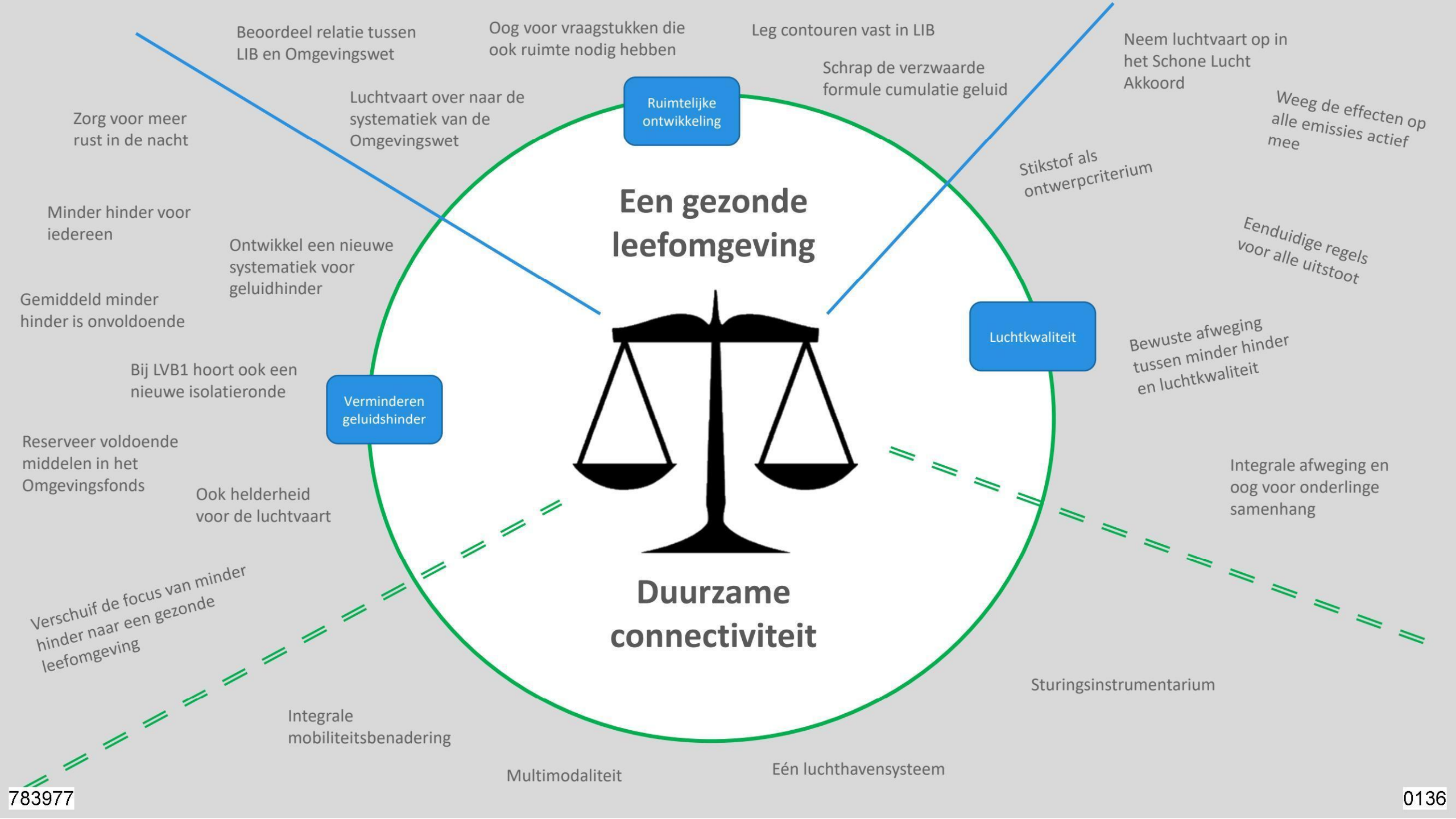
**Local** (25 – 150km)
Urban Air Mobility

Long range
- Biofuel solutions
- Synthetic Aviation Fuels (SAF)
- Hybrid Electric (Hydrogen liquid and gaseous)

Medium range
- Hybrid Electric (hydrogen + electricity)
- Hydrogen fuel cells (zero emissions)
- Batteries (zero emissions)

Short distance
- Batteries (zero emissions)

Provincie Noord-Holland


Beoordeel relatie tussen LIB en Omgevingswet
Oog voor vraagstukken die ook ruimte nodig hebben
Leg contouren vast in LIB
Neem luchtvaart op in het Schone Lucht Akkoord
Schrap de verzwaarde formule cumulatie geluid
Zorg voor meer rust in de nacht
Luchtvaart over naar de systematiek van de Omgevingswet
Ruimtelijke ontwikkeling
Weeg de effecten op alle emissies actief mee
Stikstof als ontwerpcriterium
Minder hinder voor iedereen
Een gezonde leefomgeving
Ontwikkel een nieuwe systematiek voor geluidhinder
Eenduidige regels voor alle uitstoot
Gemiddeld minder hinder is onvoldoende
Luchtkwaliteit
Bewuste afweging tussen minder hinder en luchtkwaliteit
Bij LVB1 hoort ook een nieuwe isolatieronde
Verminderen geluidshinder
Reserveer voldoende middelen in het Omgevingsfonds
Integrale afweging en oog voor onderlinge samenhang
Ook helderheid voor de luchtvaart
Verschuif de focus van minder hinder naar een gezonde leefomgeving
Duurzame connectiviteit
Sturingsinstrumentarium
Integrale mobiliteitsbenadering
Multimodaliteit
Eén luchthavensysteem

# Dilemma's/vragen

1) Welke knoppen dragen bij aan de gewenste balans?
   - VOORBEELDEN: Minder vluchten, nachtvluchten, waterbed-effect

2) Hoe houden we onze uitgangspunten scherp?

3) Wat zijn we afgelopen tijd tegen gekomen en hoe zijn we daar mee omgegaan?

4) In de uitvoering focus op samenhang ipv sectorale uitvoering
   - Focus op reductie van luchtvaartgeluid draagt onvoldoende bij aan de balans

pauze

# BLOK 2

## Hoe is de governance rond Schiphol geregeld?

# Waar we vandaan komen

## Een terugblik

Provincie Noord-Holland

# Omgevingsraad Schiphol

- Overleg tussen Rijk, provincies, gemeenten, Schiphol, LVNL, KLM, Barin, VNO-NCW, Milieufederatie en bewonersvertegenwoordigers
- ORS: College van Advies (Alderstafel) + Regioforum + werkgroepen
- Alderstafel /College van Advies bracht advies uit aan het Ministerie over ontwikkeling Schiphol
- Afspraak om de ORS na 3 jaar te evalueren

# BRS-visie op governance

- Scherpte in rollen en bevoegdheden

- Helder onderscheid tussen:
  - interbestuurlijke afstemming
  - participatie en omgevingsmanagement

# Rollen en bevoegdheden

- Rijk: bevoegd gezag; stelt kaders luchtvaart
- Sector (Schiphol en LVNL): verantwoordelijk voor operatie
- Decentrale overheden: bevoegd gezag voor ruimtelijke opgaven

- Rijk en sector:
  - organiseren wettelijk vereiste participatie over beleidsvoornemens
  - borgen omgevingsmanagement (informeren en betrekken)

# BRS-visie op omgevingsmanagement luchtvaart

- Bewonersparticipatie moet goed geregeld zijn
- Zo breed mogelijke betrokkenheid en open dialoog met de omgeving
- Omvorming Regioforum van exclusief naar inclusief podium voor open uitwisseling en dialoog
- Getrapte bewonersvertegenwoordiging werkt exclusiviteit in de hand
- Verbreding naar b.v. kennis- en onderwijsinstellingen
- **Gezamenlijke** adviesrol past hier niet in -> elke mening telt, bevoegd gezag maakt afweging
- Informatiehuis voor informatie- en kennisdeling voor alle partijen

# Evaluatie ORS door Van Geel

- Tussenrapport: analyse + oplossingsrichtingen
- Eindrapport (Schiphol vernieuwd verbinden):
  - Geen toekomst voor de ORS in de huidige vorm (onderling wantrouwen, geen gezamenlijk advies)
- Advies Van Geel: Splitsing in bestuurlijke lijn en participatie met omgeving (heeft lijn BRS overgenomen)

# Hoe is het nu?

## Een stand van zaken

# Nieuwe structuur bestaat uit 3 pijlers

1) Interbestuurlijke samenwerking voor vroegtijdige bestuurlijke afstemming
   - afspraken tussen Rijk en BRS

2) Formele participatie/inspraak per besluitvormingstraject, georganiseerd door Rijk / sector

3) Maatschappelijke Raad voor maatschappelijke afstemming + Informatiehuis
   - BRS geen onderdeel MRS
   - MRS en Informatiehuis nog in ontwikkeling

# Nieuwe organisatiestructuur Schiphol op hoofdlijnen




Bestuurlijke kolom
Kolom wettelijke participatie
Maatschappelijke kolom
Bewoners (groepen)
Gemeente Provincie
Initiatiefnemer IenW / Sector
Bewoners, organisaties, groeperingen
BRS
Participatietraject met belanghebbenden als bewoners, gemeenten, maatschappelijke groeperingen, enz.
Maatschappelijke raad
Interbestuurlijk overleg BRS + IenW
Minister IenW Sector

# Interbestuurlijke samenwerking

# Afspraken

1) Tijdige afstemming over m.n. regionale vraagstukken t.a.v. luchtvaart en regionale doorwerking van nationaal beleid (leefbaarheid, gezondheid, veiligheid, connectiviteit, enz)
2) Wederzijds informeren, meedenken, reflecteren
3) Nadruk op zorgvuldig proces, niet op het onderling eens worden
4) Afstemming over b.v.:
   - Ruimtelijke regels luchtvaart (LIB, LVB)
   - Basisleefkwaliteit in Schipholregio
   - Afstemming over programma's als Luchtruimherziening
   - Afstemming over ontwikkelingen in de regio zoals woningbouwopgave, omgevingsvisies
5) Rijk organiseert daarnaast formele participatie over beleidsvoornemens

6) Organisatiestructuur

- Bestuurlijk overleg 2x per jaar
  - In ieder geval minister I&W + voorzitter BRS
  - Verdere deelname afhankelijk van het onderwerp
- Periodiek ambtelijk overleg per thema of onderwerp

# Overzicht

- December 2019 Evaluatie en tussentijds advies governance en participatie (Van Geel)
- 5 februari 2020 Brief BRS tussenrapport Van Geel (governance en participatie)
- 24 september 2020 Visie BRS op toekomstige Governance
- December 2020 Schiphol Vernieuwd Verbinden – advies Van Geel
  Verbindingsplan Schiphol en omgeving 2021-2025
- 7 juni 2021 Brief BRS – beëindiging ORS lidmaatschap
- November 2021 Afsprakenkader interbestuurlijke samenwerking Schiphol
- 1 januari 2022 Start Interbestuurlijke Samenwerking
- Zomer 2022 Bestuurlijk Akkoord Schiphol

# BLOK 3

## Hoe gaan we verder?

# Hoe gaan we verder?

Verbreding en verdieping van de interbestuurlijke samenwerking.

Bestuursovereenkomst als startpunt van de NOVEX-Schiphol

Focus:

- Leefomgevingskwaliteit is leidend voor de ontwikkeling in de Schipholregio
- Integrale interbestuurlijke afstemming tussen alle betrokken ministeries en de regio.
- Organisatie vraagt goede afstemming tussen de bestaande Rijks-regioprogramma's waarbij de NOVEX-Schiphol zich richt op het scharnieren tussen de land- en luchtzijdige aspecten. De BRS is daarvoor het logische afstemmingsgremium.
- Deze structuur wordt het komende half jaar verder uitgewerkt. Waarbij we als regio ook scherp moeten kijken welke regionale inzet nodig is.

# Hoe gaan we verder?

Voor de zomer ligt er een concept bestuursovereenkomst.

Na de zomer, besluitvorming in de BRS over deze volgende stap in de interbestuurlijke samenwerking.

Parallel zijn de gesprekken en afstemming met de andere NOVEX-gebieden.

En wordt er een voorstel uitgewerkt voor de regionale samenwerking en afstemming binnen deze nieuwe structuur. Dat vraagt een andere inzet dan de huidige BRS organisatie.

# Belangrijkste luchtzijdige trajecten

Rijk geeft inhoudelijk richting aan de koers die zij willen inzetten in de Schipholregio.

1) (Uitvoeringsagenda) Luchtvaartnota 2020-2050

2) Luchthavenverkeersbesluit (LVB)

3) Luchtruimherziening

# Hoe gaan we verder?

1) Hoe geven we de afspraken verder vorm met elkaar?

2) Welke onderwerpen vragen een verdiepingsslag?

3) Wat is de BRS inzet binnen de NOVEX Schiphol?
   - Afspraken over rollen
   - Meerwaarde/kracht BRS binnen NOVEX Schiphol

# Vragen en discussie

einde

# Royal Schiphol Group gaat 70 miljoen investeren in Omgevingsfonds

**Royal Schiphol Group financier Omgevingsfonds**

Nu de werkzaamheden van SLS nagenoeg zijn afgerond heeft RSG besloten om, ook zonder deelname Rijk en Provincie Noord-Holland, te blijven investeren in de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. RSG stelt hiervoor 70 miljoen euro beschikbaar.

**Wat vooraf ging**

In het licht van hinderbeperkende maatregelen voor de luchtvaart acht RSG het van belang dat er ook blijvend geïnvesteerd wordt in een verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving op de grond. In het verleden is daarvoor de Stichting Leefomgeving Schiphol (SLS) opgericht. De investeringen in het kader van de SLS moeten worden gezien in de context van het Aldersakkoord waarbij de afspraak was dat waar verdere hinderbeperking niet mogelijk is en de geluidbelasting hoog blijft, het Rijk, Schiphol en de Provincie Noord-Holland investeren in maatregelen voor de verbetering van de omgevingskwaliteit rond Schiphol.

**Doelstelling Omgevingsfonds**

Doel van het Omgevingsfonds is de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving van de Schipholregio. Met het Omgevingsfonds worden specifieke, landzijdige maatregelen gefinancierd. Deze maatregelen richten zich zowel op de verbetering van de leefomgeving van individuele omwonenden als generieke verbetering van de leefomgevingskwaliteit. Onderdeel van die maatregelen zijn ook innovatie en nieuwe technologische ontwikkelingen die een positief effect hebben op de leefbaarheid. Daarmee wordt een brede invulling gegeven aan het Omgevingsfonds.

**Organisatie Omgevingsfonds**

Als organisatiemodel is gekozen voor het Stichtingsmodel  met een bestuur en een raad van toezicht. In de raad van toezicht hebben onder meer de CEO van RSG en de voorzitter van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) zitting. Het bestuur is onafhankelijk, met leden die geen enkele bestuurlijke binding hebben met RSG. Hiermee is de organisatie van het Omgevingsfonds op afstand geplaatst van RSG als financier, waarmee de onafhankelijkheid van deze stichting is gewaarborgd.

**Start werkzaamheden Omgevingsfonds Schiphol**

Het bestuur van het Omgevingsfonds is vanaf 1 januari 2025 gestart. De komende maanden zullen worden besteed aan het voorbereiden en vaststellen van beleid, werkwijzen en Bestemmingsreglement. Hierin zullen de verschillende programma's worden gedefinieerd en uitgewerkt.

Het ligt in de bedoeling om voort te bouwen op de programma's van SLS en om deze waar nodig te vernieuwen. Het loket van het Omgevingsfonds zal voor de zomer 2025 worden geopend, waarna de aanvragen voor de verschillende programma's kunnen worden ingediend.

Provincie Noord-Holland

**Bestuurlijke Regie Schiphol**

**Uw contactpersoon**

5.1.2e

BEL/GLK

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e @noord-holland.nl

Minister van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. De heer V. Karremans
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG



**Verzenddatum**

26-02-2026

**Kenmerk**

GLK250226MG1

**Uw kenmerk**

-

**Betreft: BRS Zienswijze ontwerpwijziging Luchthavenverkeersbesluit 2026 Schiphol**

Excellentie,

De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft met belangstelling kennisgenomen van het ontwerp-Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB) 2026 en maakt gebruik van de mogelijkheid om hierop een zienswijze in te dienen.

Allereerst willen wij u bedanken voor de gesprekken die hierover zijn gevoerd tijdens het traject van informele consultatie en voor de dialoog die momenteel wordt voortgezet met uw ministerie en de NOVEX-Schipholregio. De BRS waardeert deze open uitwisseling.

De BRS spreekt ook waardering uit voor het feit dat na jaren van onzekerheid wordt gewerkt aan een juridisch verankerd besluit voor Schiphol, waarmee een einde komt aan het anticiperend handhaven en getracht wordt de rechtsbescherming voor omwonenden te herstellen.

Schiphol zorgt voor een goede internationale bereikbaarheid. Veel bedrijven, inwoners en reizigers maken gebruik van de voorzieningen op de luchthaven en hechten waarde aan de mogelijkheden op het gebied van werk, transport en reizen. De sterke economie in de regio rond Schiphol is mede aan deze internationale functie te danken, zoals recentelijk ook onderschreven in het rapport Wennink.

Tegelijk heeft de luchthaven een grote impact op de leefomgeving. De BRS acht het daarom noodzakelijk dat Schiphol in balans en op een duurzame wijze in haar context functioneert. Voor de BRS betekent dit dat de verdere ontwikkeling van Schiphol en de luchtvaart onlosmakelijk hand in hand moet gaan met aantoonbare verbetering van gezondheid en leefomgeving, en dat het luchthavengebruik moet sturen op aantoonbaar krimpende milieucontouren en gezondheidsverbetering.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon ( 5.1.2e

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Vanuit dat uitgangspunt constateert de BRS dat het voorliggende besluit op wezenlijke punten onvoldoende zekerheid biedt dat de beoogde verbetering van de leefomgeving daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Juist omdat het LVB richtinggevend is voor de komende jaren, twijfelt de BRS of het voorstel in zijn huidige vorm maatschappelijk uitlegbaar en bestuurlijk robuust is. Met onze zienswijze willen we bijdragen aan versterking van dit LVB.

**1. Samenhang van het stelsel en ruimtelijke doorwerking in de regio**

De BRS maakt zich zorgen over de samenhang en bestuurlijke robuustheid van het voorgestelde stelsel. Het LVB en het Luchthavenindelingbesluit (LIB) vormden historisch één samenhangend juridisch kader voor zowel de luchthavenoperatie als de ruimtelijke bescherming van de omgeving. Het wijzigen van het LVB zonder gelijktijdige aanpassing van het LIB kan leiden tot inconsistentie in contouren en tot onduidelijkheid voor gemeenten, initiatiefnemers en omwonenden. Een samenhangende ontwikkeling van beide besluiten is daarom essentieel voor een navolgbaar en uitlegbaar stelsel.

Deze spanning wordt zichtbaar in onder meer de publicatie van geluidcontouren in de Centrale Voorziening Geluidgegevens (CVGG), die lijken te zijn gebaseerd op andere uitgangspunten dan het voorliggende LVB. Dit heeft gevolgen voor ruimtelijke plannen, gebiedsontwikkeling en woningbouw en kan het vertrouwen in de voorspelbaarheid van overheidsbesluitvorming onder druk zetten. Vooral omdat dit LVB de basis voor het nieuwe LIB, en het nieuwe geluidstelsel gaat vormen.

Daarnaast is in het ontwerp-LVB en de milieueffectrapportage (MER) de ruimtelijke doorwerking van beleidskeuzes onderbelicht. Hoewel ruimtelijke beperkingen formeel in het LIB worden vastgelegd, vormt het LVB hiervoor het inhoudelijke kader. Wijzigingen in geluidbelasting, veiligheidscontouren en rekenmethoden werken indirect door in beperkingengebieden en ruimtelijke afwegingen. Daarbij komt dat meerdere trajecten – waaronder de actualisatie van het LIB, mogelijke aanpassing van cumulatiemethoden en de ontwikkeling van een nieuwe blootstelling-responsrelatie – gelijktijdig lopen zonder dat de gezamenlijke ruimtelijke effecten integraal worden beschouwd. De BRS verzoekt daarom om de ruimtelijke consequenties van het LVB explicieter en in samenhang te beoordelen. Vooral gezien de ambities van het kabinet ten aanzien van de woningbouwopgaven.

**2. Gezondheid, leefomgeving en krimpende milieucontouren als leidend uitgangspunt**

De BRS benadrukt dat gezondheid en leefomgeving een centrale plaats moeten krijgen in de beoordeling van het luchthavengebruik. Uit jurisprudentie volgt dat een fair balance vereist is waarbij de belangen

van omwonenden gelijkwaardig onderdeel zijn van het besluitvormingskader.

De impact van Schiphol reikt aantoonbaar verder dan geluid en omvat onder meer (ultra)fijnstof, stikstof, geur, $CO_2$-uitstoot en externe veiligheid. De BRS is nadrukkelijk voorstander van het realiseren van krimpende milieucontouren, waarbij de totale belasting door alle emissies — inclusief geluid — aantoonbaar afneemt. Het ontwerp-LVB toetst deze aspecten vooral technisch en juridisch en vertaalt deze nog onvoldoende naar richtinggevende beleidskeuzes, waardoor de ontwikkeling naar krimpende milieucontouren onvoldoende wordt geborgd. De BRS pleit daarom voor een integrale benadering waarin gezondheid, luchtkwaliteit en leefomgeving expliciet sturend worden gemaakt. Daarbij is actualisatie van rekenmethoden en indicatoren noodzakelijk; zonder een actuele blootstelling-responsrelatie (BR-relatie) en actuele gegevens over woningen en bevolking bestaat het risico dat hinder en gezondheidseffecten structureel worden onderschat.

**3. Normering, geluid en groeiverdiensystematiek in balans met leefomgeving**

De BRS ziet dat het ontwerp-LVB verschillende instrumenten introduceert om geluid te beperken, maar constateert dat de samenhang tussen deze instrumenten onvoldoende duidelijk is. Uitsluitend een per saldo benadering van geluid doet onvoldoende recht aan de ervaren hinder, die ook wordt bepaald door frequentie, piekbelasting en tijdstip van overvliegen.

De nieuwe grenswaarden worden op sommige locaties ruimer vastgesteld; locaties waar de groei de afgelopen jaren onevenredig is neergeslagen met overschrijding van handhavingspunten tot gevolg. Met dit LVB wordt op deze locaties een hogere geluidsbelasting gelegaliseerd. De BRS maakt zich daarover ernstige zorgen. Hiermee rijst de vraag of de handhavingspunten met grenswaarden primair een beschermingsnorm vormen of vooral ten doel hebben om operationele ruimte voor de luchthaven te accommoderen. De BRS pleit juist voor een systematiek die omwonenden beschermt tegen geluidshinder waarbij grenswaarden en totaal volume geluid meebewegen met gerealiseerde verstilling en bijdragen aan het verkleinen van milieucontouren, waarbij ook woningbouwontwikkeling gebaat is.

Ten aanzien van de groeiverdiensystematiek benadrukt de BRS dat eerst aantoonbare verbetering voor omwonenden moet zijn gerealiseerd voordat groei kan worden overwogen.

Zonder duidelijke toetsingscriteria, transparante monitoring en juridisch afdwingbare afspraken over vlootvernieuwing bestaat het

risico dat geluidswinst leidt tot uitbreiding van capaciteit zonder dat de ervaren hinder afneemt. In dat licht acht de BRS het logisch om een eventueel groeipad te koppelen aan de ontwikkeling van het nieuwe geluidsstelsel, waarin gestuurd wordt op (milieu)normen.

De BRS acht het daarom noodzakelijk vast te houden aan een maximum van 478.000 vliegtuigbewegingen – en niet de 500.000 zoals opgenomen in dit ontwerp-LVB – zolang geen structurele vermindering van hinder en aantoonbare krimp van milieucontouren is gerealiseerd.

**4. Voorkoming van slaapverstoring, nachtelijke hinder en bescherming van rustperioden**

Nachtelijk en avondvliegverkeer heeft een disproportionele impact op gezondheid en slaapverstoring. Uit analyses van GGD-GHOR blijkt dat de WHO-richtlijn voor slaapverstoring in delen van de regio wordt overschreden. Hoewel het ontwerp-LVB inzet op reductie van nachtelijke hinder, onder andere via een maximum van 27.000 vliegbewegingen en maatregelen gericht op verstilling—zoals benoemd in het coalitieakkoord—ontbreekt voldoende zekerheid dat dit daadwerkelijk leidt tot meer rust voor omwonenden.

Afspraken over vlootvernieuwing en het versneld weren van lawaaiige toestellen zijn nog onvoldoende juridisch geborgd en voor een deel van de voorgestelde alternatieve maatregelen ontbreken bindende kaders. Hierdoor bestaat het risico dat de verwachte reductie van nachtelijke hinder niet aantoonbaar wordt gerealiseerd. Maatregelen moeten daarom bijdragen aan daadwerkelijke vermindering van slaapverstoring, aan krimpende milieucontouren en mogen niet leiden tot verschuiving van hinder naar de randen van de nacht, de avondperiode of naar secundaire banen.

**5. Handhaving en uitvoerbaarheid als randvoorwaarde voor rechtsbescherming**

Effectieve rechtsbescherming vereist een uitvoerbaar en handhaafbaar stelsel. Uit uitvoerings- en handhaafbaarheidstoetsen blijkt dat onderdelen van het ontwerp-LVB nog onvoldoende concreet zijn uitgewerkt, waardoor toezicht en handhaving worden bemoeilijkt.

De BRS vraagt daarom om duidelijke methoden voor monitoring en evaluatie, transparante informatievoorziening aan omwonenden en een systeem waarin overschrijdingen daadwerkelijk leiden tot corrigerende maatregelen. Zonder deze basisvoorwaarden dreigt een situatie waarin bescherming vooral op papier bestaat en onvoldoende rechtsbescherming biedt.

**6. Innovatie en verduurzaming als randvoorwaarde voor toekomstbestendig luchthavengebruik**

De BRS acht het van belang dat innovatie en verduurzaming expliciet onderdeel vormen van het stelsel rond Schiphol. Rijksprogramma's en sectorinitiatieven gericht op stillere, schonere en efficiëntere luchtvaart kunnen een wezenlijke bijdrage leveren aan vermindering van hinder, emissies en milieucontouren.

In het voorliggende ontwerp-LVB worden de resultaten en ontwikkeltrajecten uit deze programma's echter nog onvoldoende verbonden aan de werking van het stelsel. Hierdoor ontbreekt de borging dat technologische en operationele innovaties daadwerkelijk worden vertaald in aantoonbare verbetering van de leefomgeving.

De BRS verzoekt daarom om innovatie en verduurzaming explicieter te koppelen aan de uitvoering en verdere ontwikkeling van het LVB, zodat gerealiseerde vooruitgang structureel bijdraagt aan hinderreductie, emissievermindering en een toekomstbestendig evenwicht tussen luchthaven en omgeving.

**Tot slot**

De BRS wil met deze zienswijze bijdragen aan een LVB dat niet alleen een einde maakt aan het juridische vacuüm, maar ook daadwerkelijk leidt tot verbetering van de leefomgeving, een betere balans tussen wonen en vliegen en herstel van vertrouwen bij omwonenden.

In de bijgevoegde Annex zijn de technische, juridische en inhoudelijke onderbouwingen opgenomen van de in deze brief genoemde aandachtspunten.

Hoogachtend,

Namens alle leden van de Bestuurlijke Regie Schiphol,

Esther Rommel
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

*Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.*

**Annex – Nadere uitwerking zienswijze ontwerp-LVB Schiphol**

**Deze bijlage is onlosmakelijk onderdeel van de zienswijze.**

Deze BRS-zienswijze gaat in op onderstaande hoofdonderwerpen, overeenkomstig de structuur van de hoofdbrief:

1. **Samenhang van het stelsel en ruimtelijke doorwerking in de regio**

2. **Gezondheid en leefomgeving als uitgangspunt**

3. **Normering, geluid en groeiverdiensystematiek**

4. **Voorkoming van slaapverstoring en nachtelijke hinder en bescherming van rustperioden**

5. **Handhaving en uitvoerbaarheid**

6. **Innovatie en verduurzaming als randvoorwaarde voor toekomstbestendig luchthavengebruik**

7. **Overig: baanonderhoud, vlieghoogten en RMI.**

De uitwerking betreft geen uitputtende lijst. Dit is niet mogelijk gezien de complexiteit, de hoeveelheid informatie en het korte tijdsbestek. Daarnaast worden perspectieven geschetst in het coalitieakkoord "Aan de slag, Bouwen aan een beter Nederland"; deze zienswijze richt zich primair op hetgeen nu voorligt in het ontwerp-LVB 2026.

## 1. Samenhang van het stelsel en ruimtelijke doorwerking in de regio

### 1.1 LVB en LIB

Het LVB en LIB zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en vormen samen het juridisch kader voor de regulering van Schiphol: het LVB regelt de operatie op de luchthaven en het LIB de ruimtelijke inkadering in de omgeving. Beide besluiten zijn gebaseerd op artikel 8.15 respectievelijk artikel 8.16 van de Wet luchtvaart en zijn bij de totstandkoming van het eerste LVB (2003) gelijktijdig vastgesteld en in procedure gebracht. Ook bij eerdere wijzigingen zijn LVB en LIB steeds gelijktijdig aangepast. Het doorbreken van deze praktijk zonder deugdelijke motivering acht de BRS onbegrijpelijk en inconsistent.

De BRS stelt dat de LIB-contouren niet aansluiten bij de operatie zoals deze onder anticiperend handhaven wordt gevoerd. MER-effectstudies tonen effecten op geluid, externe veiligheid en ruimtelijke ordening, waardoor het LIB momenteel de verkeerde gebieden beschermt en beperkt.

Daarnaast constateert de BRS een strijdigheid met de Omgevingswet op het gebied van externe veiligheid en geluid; gemeenten moeten met verschillende systemen en kaders werken.

Beleidskeuzes in het LVB hebben directe werking voor het LIB. Een zorgvuldige afweging van alle belangen bij het LVB vereist daarom ook een beschouwing van de ruimtelijke gevolgen en de woningbouwopgave.

De voorgestelde wijziging van het LVB zonder aanpassing van het LIB en duidelijkheid over cumulatiemethoden ondermijnt volgens de BRS de rechtsbescherming van omwonenden. Voor initiatiefnemers en gemeenten ontbreekt een helder toetsingskader; voor eigenaren is er geen duidelijkheid over beperkingen op eigen grond en voor omwonenden geen transparante ruimtelijke bescherming.

Toegenomen geluidbelasting en veiligheidsrisico's kunnen ertoe leiden dat beperkingengebieden groter worden, wat negatieve gevolgen kan hebben voor woningbouwmogelijkheden. Gezien de woningbouwopgave acht de BRS nieuwe beperkingen onwenselijk. Daarvoor is het nodig dat de milieucontouren aanzienlijk krimpen.

De BRS roept daarom op om de actualisatie van de LIB-contouren voort te zetten en gelijktijdig of zo snel na het LVB ook het LIB aan te passen.

### 1.2 Geluidcontouren Schiphol in CVGG

Op 9 december 2025 zijn geluidcontouren gepubliceerd in de Centrale Voorziening Geluidgegevens (CVGG). De contouren hebben directe gevolgen voor lopende en toekomstige woningbouwplannen.

Het LVB heeft gevolgen voor ruimtelijke ordening via verplichte cumulatie. Binnen de 48 Lden-contour moet luchtvaartgeluid worden betrokken bij gecumuleerd geluid van meerdere bronnen. Hoewel cumulatie in het MER is berekend, zijn hieraan geen beleidsconclusies verbonden. Nieuwe rekenmethoden en een nieuwe blootstelling-responsrelatie en onduidelijkheid over invulling van cumulatie kunnen extra onzekerheid veroorzaken voor gebiedsontwikkeling.

De BRS voorziet dat beleidskeuzes rond beperkingengebieden, cumulatiemethoden en BR-relatie afzonderlijk worden ontwikkeld zonder integrale beschouwing van ruimtelijke effecten en verzoekt deze effecten alsnog integraal te beschouwen waarbij de BRS geen voorstander is om de BR-relatie te gebruiken in het berekenen van de bijdrage van vliegtuiggeluid aan de gecumuleerde geluidsbelasting.

### 1.3 Milieueffectrapportage (MER)

De BRS beoordeelt het MER primair op de vraag of hiermee een zorgvuldig en juridisch toereikend besluit kan worden onderbouwd. In het MER worden de effecten van de voorgenomen wijziging van het LVB voornamelijk afgezet tegen de situatie van anticiperend handhaven (Ref-ahh) terwijl dit een situatie betreft waarin sinds 2015 niet is gehandhaafd. De keuze is gemaakt om de referentie Ref-LVB = vigerend LVB als niet representatief en realistisch te beschouwen omdat – als de huidige vergunde vliegbewegingen (478.000) incl. de BA-maatregelen moet worden afgewikkeld binnen de vigerende grenswaarden – dat een uitkomst oplevert van ca. 335.000 jaarlijkse vliegbewegingen. In het MER (hoofdrapport blz. 18 par 3.3.1) wordt dit toegelicht.

Vanuit juridisch oogpunt had de vergelijking volgens de BRS primair moeten plaatsvinden met het vigerend LVB (Ref-lvb). Het argument dat deze situatie irreëel zou zijn, acht de BRS niet acceptabel. Het feit dat jarenlang niet is gehandhaafd, maakt de wettelijke situatie niet irrelevant. Een vergelijking van de nieuwe regeling (juridisch vastleggen van de bestaande situatie) met de referentie-situatie (eveneens de bestaande situatie) is dan immers een betekenisloze exercitie.

Het huidige MER wekt daarmee ten onrechte de indruk dat het nieuwe LVB louter verbeteringen oplevert, terwijl de vergelijking met de wettelijke uitgangssituatie een genuanceerder en op punten negatiever beeld laat zien met groter wordende geluidcontouren. Dit is met name zichtbaar ten aanzien van luchtkwaliteit en de geluidbelasting in bepaalde handhavingspunten. Daarnaast laten de verschillende MER-documenten contourkaarten zien die niet altijd één-op-één herleidbaar zijn tot dezelfde uitgangspunten en schaalniveaus. Dit vraagt om zorgvuldigheid bij de interpretatie van kaartbeelden, met name waar contouren dicht bij elkaar liggen en kleine wijzigingen in uitgangspunten grote effecten kunnen hebben.

Dit doet geen recht aan de rechtsbescherming van omwonenden en de transparantie die van een zorgvuldig besluitvormingsproces mag worden verwacht.

Geluid
De conclusies over geluid zijn gebaseerd op jaargemiddelde waarden en een afgebakende set aannames. Aspecten die voor de ervaren hinder relevant zijn, zoals piekgeluiden, laagfrequent geluid en toekomstige woningbouwontwikkelingen, zijn slechts beperkt of niet in beeld gebracht. Dit betekent dat de uitkomsten van de MER een goed beeld geven op hoofdlijnen, maar niet alle aspecten van geluidhinder volledig afdekken.

Flora- en fauna-activiteit
Er bestaat een verschil in detaillering tussen de natuurtoets en het hoofdrapport. Waar de natuurtoets wijst op de noodzaak van nader onderzoek naar effecten op beschermde soorten, wordt in het hoofdrapport geconcludeerd dat deze effecten beperkt zijn, zonder expliciete toelichting op de onderliggende onderbouwing. Hierdoor is niet transparant of en hoe de in de natuurtoets genoemde onzekerheden zijn weggenomen in de eindconclusie.

Natura 2000-activiteit
De conclusie dat in de doorgerekende basissituatie geen significant negatieve effecten worden verwacht, is gebaseerd op aannames over mitigerende maatregelen waarvan de additionaliteit op dit moment nog niet kan worden onderbouwd. Zolang het additionaliteitsvereiste niet nader is uitgewerkt, blijft daarmee onzeker hoe deze conclusie zich verhoudt tot de uiteindelijke vergunningverlening.

Deze onzekerheid is in de MER onderkend en hangt samen met landelijke ontwikkelingen rond de invulling van het additionaliteitsvereiste. Op dit moment is nog niet duidelijk op welke wijze hiermee in het vervolgtraject zal worden omgegaan. Dit vraagt om nadere uitwerking en opvolging in het verdere proces.

Omgevingsveiligheid
De MER laat zien dat de Plaatsgebonden Risico (PR)-contouren in beperkte mate toenemen als gevolg van verschillen in verkeersvolume en verkeerssamenstelling. Dit leidt lokaal tot een toename van het aantal woningen binnen de $PR10^{-7}$/jaar- en $PR10^{-8}$/jaar-contouren, terwijl geen woningen binnen de $PR10^{-6}$/jaar-contour komen te liggen. Bij de interpretatie van de resultaten is van belang dat beoordeling op individueel objectniveau niet altijd mogelijk is vanwege het detailniveau van de kaartbeelden en dat onzekerheid bestaat over het objectbestand zolang de Kwetsbare Gebouwen en Locaties (KGL)-lijsten nog niet in alle gemeenten zijn vastgesteld.

Luchtkwaliteit
De beoordeling van luchtkwaliteit in de MER is gebaseerd op de geldende normen en op toetspunten met een huidige woon- of verblijfsfunctie. Daarbij wordt een overschrijding van toekomstige fijn

stof PM2,5-normen op een locatie zonder verblijfsfunctie als niet relevant voor toetsing beschouwd. Dit betekent dat de conclusies voornamelijk gericht zijn op de huidige situatie, en minder op de mogelijke effecten in het licht van toekomstige normstelling en ruimtelijke ontwikkelingen.

Daarnaast zijn de uitkomsten voor luchtkwaliteit mede afhankelijk van keuzes in methodiek en uitgangspunten, waaronder de gehanteerde uitgangspunten voor APU-gebruik (auxiliary power unit) en de veronderstelde mate van elektrificatie van opstelplaatsen. Voor geur geldt dat de gepresenteerde resultaten indicatief zijn en geen formele beoordeling vormen.

Ruimtelijke ordening en Milieuzonering
De ruimtelijke paragraaf in de MER heeft een kaderstellend en beschrijvend karakter en is gebaseerd op de huidige functies en geldende regels. Dit betekent dat de MER beperkt inzicht biedt in de gevolgen van het luchthavengebruik in relatie tot toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. De verantwoordelijkheid voor het maken van keuzes over functietoedeling, woningbouw en de aanvaardbaarheid van cumulatieve milieubelasting ligt daarmee nadrukkelijk bij gemeenten.

Toekomstige woningbouw
Bij de effectbepaling voor woningen en bewoners is uitgegaan van de huidige situatie en een beperkte woningbouwprognose, bestaande uit projecten waarvoor de bouw is gestart of reeds een vergunning is verleend. Beleidsmatige woningbouwambities van rijk, provincie en gemeenten, zoals vastgelegd in de Woondeal MRA (circa 170.000 woningen in de periode 2022-2030), zijn hierin niet volledig verwerkt. Een (groot) deel van deze woningbouwopgave ligt binnen het beïnvloedingsgebied van Schiphol. Hierdoor bestaat het risico dat het aantal woningen met bepaalde geluidbelastingen en daarmee het aantal (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden richting 2030 wordt onderschat. Hierdoor kan niet worden uitgesloten dat het aantal woningen en bewoners dat aan relevante geluidbelasting wordt blootgesteld structureel wordt onderschat. Het MER biedt daarmee onvoldoende inzicht in de feitelijke toekomstige milieugevolgen van het besluit."

Op basis van de huidige MER kan daarom niet met voldoende zekerheid worden vastgesteld dat het besluit voldoet aan de vereisten van zorgvuldige voorbereiding en draagkrachtige motivering. Daarom vraagt de BRS om dit expliciet te onderbouwen.

## 2. Gezondheid en leefomgeving als uitgangspunt

In de rechterlijke uitspraak van 20 maart 2024 (RBV vs. de Staat) stelt de rechtbank dat een fair balance vereist is waarbij gezondheid en leefomgeving evenwaardig worden meegenomen in de beoordelingskaders. Gezondheidseffecten en hinder mogen niet slechts als nevenbelang worden beschouwd, maar moeten centrale

beoordelingscriteria vormen bij besluiten zoals het LVB.

De hiervoor gehanteerde Milieu Gezondheids Risico Indicator (MGR) voegt geluidsbronnen samen en toont geen inzicht in welke gezondheidsschade aan vliegtuiggeluid als bron is toe te rekenen hetgeen wel noodzakelijk is voor deze afweging. De MGR lijkt een goede indicator om te laten zien of een gebied qua milieufactoren (geluid, luchtkwaliteit) al hoog of laag belast is. Maar het biedt geen compleet model van alle milieufactoren die rondom Schiphol voor gezondheidseffecten zorgen. Voor gezondheid is een toevoeging over hindercijfers en bij voorkeur ook ultrafijnstof nodig. Daarom vraagt de BRS om een expliciete onderbouwing dat de MGR kan voldoen aan de eisen die de rechtbank op 20 maart 2024 aan de fair balance-afweging heeft gesteld. Tevens vraagt de BRS te onderbouwen dat deze benadering in lijn is met het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM) en de jurisprudentie van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM).

De impact van Schiphol omvat naast geluid ook (ultra)fijnstof, stikstof, geur, $CO_2$ en externe veiligheid. De BRS roept op hinderreductie integraal te benaderen en de exclusiviteit van de huidige systematiek van het per saldo aantal ernstig gehinderden te heroverwegen (zie paragraaf 3.1), mede omdat de gebruikte BR-relaties verouderd zijn (zie paragraaf 3.2).

De BRS pleit ervoor luchtkwaliteit en gezondheid nadrukkelijker en sturend te betrekken bij besluitvorming. Hoewel luchtkwaliteit formeel wordt getoetst aan wettelijke normen, blijft deze toetsing volgens de BRS vooral technisch-juridisch en onvoldoende richtinggevend voor beleidskeuzes.

De BRS maakt zich zorgen dat op sommige locaties een relevante toename van $NO_2$-concentraties kan optreden zonder beleidsmatige consequenties, waardoor volksgezondheid ondergeschikt kan blijven aan de luchthavenoperatie.

De BRS pleit voor eenduidige en meetbare normen voor alle emissies met gevolgen voor gezondheid, milieu en klimaat en acht het noodzakelijk alle emissies volwaardig mee te wegen in verduurzamingskeuzes en de luchtvaartsector op te nemen in het Schone Lucht Akkoord.

De BRS verzoekt het Rijk het LVB aan te scherpen zodat luchtkwaliteit en gezondheid niet alleen randvoorwaardelijk worden getoetst, maar daadwerkelijk richtinggevend zijn.

De BRS constateert dat emissienormen voor CO, NOx, VOS, $SO_2$ en PM10 ongewijzigd zijn gebleven ten opzichte van het LVB 2008 (zoals ook is vastgesteld in de Staat van de Luchtvaart 2023). Het systeem van relatieve grenswaarden gekoppeld aan absolute emissieplafonds blijft gehandhaafd. De BRS vraagt toelichting waarom deze normen niet zijn aangescherpt en verzoekt dit alsnog te doen.

De BRS pleit voor een centrale plek voor gezondheid bij nieuwe rekenmethoden, met een duidelijke rol voor de GGD.

In het coalitieakkoord is opgenomen dat de $CO_2$-uitstoot van burgerluchtvaart in 2030 lager moet zijn dan in 2024 op Schiphol. In het ontwerp-LVB ontbreekt echter een $CO_2$-norm of doelstelling. De BRS verzoekt om normstelling en monitoring van $CO_2$-emissie op te nemen.

**3. Normering, geluid en groeiverdienssystematiek**

**3.1 Geluidgrenswaarden en lokale effecten**

Het nieuwe LVB is bedoeld om, conform artikel 8.17 lid 7 Wet luchtvaart, een beter beschermingsniveau tegen geluid te bieden dan het vigerende LVB. Een per saldo benadering via jaargemiddelde geluid (ingevuld via het Totaal Volume Geluid (TVG) doet volgens de BRS onvoldoende recht aan ervaren hinder.

Het LVB legt normen vast via Totaal Volume Geluid (TVG), grenswaarden per handhavingspunt, preferent vliegen en een maximumaantal vliegbewegingen. De BRS herkent dat elke factor een eigen onlosmakelijke rol in de totale normering heeft. De BRS vraagt toevoeging van ervaren hinder als expliciete factor.

Hoewel de vloot stiller wordt, zijn frequentie en onvoorspelbaarheid toegenomen. Een belangrijke constatering is dat (volgend uit de Aldersparadox), stillere vliegtuigen juist leiden tot méér geluidshinder en overlast – omdat er meer mee gevlogen wordt binnen de beschikbare geluidsruimte. Ook is bekend dat een aantal nieuwe generatie (grote) vliegtuigen de meest geluid-preferente routes niet kunnen nemen en de verwachting is dat dat bij de door Schiphol gewenste inzet van nog grotere vliegtuigen toeneemt. Voldoen aan gelijkwaardigheidscriteria leidt volgens de BRS niet automatisch tot minder hinder.

Grenswaarden zijn gebaseerd op hoogste waarden uit gevoeligheidsanalyses. Studie van To70 (rapport 25.171.04, december 2025) laat zien dat sommige grenswaarden hoger worden dan in het vigerende LVB (nieuwe grenswaarde geprojecteerd op vigerende handhavingspunten): deze stijging is bijvoorbeeld ruim 4 dB op handhavingspunt 20 en 1,63 dB op punt 25. Deze laatste is 45,5% meer geluid dan in het LVB 2008 en dus nog een forse verhoging ten opzichte van de overschrijdingen van de afgelopen jaren. In het kader van de omgevingswet is een grenswaarde voor geluid gedefinieerd als het maximaal toelaatbare geluidsniveau om de gezondheid door geluidsoverlast te beperken. De BRS vraagt zich af of de grenswaarden zoals in het LVB worden beschreven nog voldoen aan de definitie en betekenis van beschermingsnormen uit de omgevingswet, of dat ze meer worden afgeleid uit de operationele ruimte voor de operatie voor Schiphol? De BRS vraagt een verklaring waarom de norm gebaseerd is op één jaar (2024) waarin bovendien een forse overschrijding is

opgetreden en het effect dat dit heeft op de hoogte van de vastgestelde grenswaarden. Ook wordt een breed scala aan variaties als “normaal gebruik” aangeduid. De BRS vraagt om verduidelijking van het onderscheid tussen “normaal gebruik” en afwijkingen.

Het TVG wordt als vaste waarde gehanteerd zonder automatische verlaging bij verstilling. De BRS pleit voor een dalende TVG-systematiek, dalende grenswaarden en toevoeging van LaMax voor piekgeluiden.

Volgens de Nota van Toelichting is een evaluatiebepaling opgenomen voor actualisatie van locaties van handhavingspunten en grenswaarden om zo te anticiperen op toekomstige woningbouw. De BRS vraagt om verduidelijking hoe dit in praktijk uitwerkt.

**Herstel rechtspositie omwonenden**

Het ontwerp-LVB moet rechtsbescherming herstellen, maar de BRS ziet een verschil en knelpunt tussen juridische en feitelijke bescherming. Een effectanalyse toegespitst op de effecten voor de 4 provincies en 53 gemeenten ontbreekt. Zonder expliciete belangenafweging is toetsing aan artikel 8.17 lid 7 Wet luchtvaart onvoldoende inzichtelijk. Daarom verzoekt de BRS deze effecten inzichtelijk te maken.

Het rechtszekerheidsbeginsel vereist begrijpelijke normen en handhaving. De BRS ziet daarom graag beantwoord hoe het ontwerpbesluit aan het rechtszekerheidsbeginsel voldoet en hoe handhavingsstappen inzichtelijk worden voor omwonenden.

Volgens studie van To70 (rapport 25.171.04, december 2025) worden op sommige punten grenswaarden verhoogd, wat meer geluidsbelasting en daarmee overlast kan toestaan. Daarnaast is onduidelijk hoe gebieden waar het niet stiller wordt (of de situatie verergert) worden gecompenseerd.

De BRS vraagt onderbouwing hoe grenswaarden relateren aan leefomgeving en gezondheid en hoe twee systemen (grenswaarden en preferent baangebruik) samen werken, mede gezien de observaties uit de Uitvoeringstoets van LVNL (zie paragraaf 5).

**3.2 Actualisatie blootstelling-responsrelatie**

De BRS onderschrijft actualisatie van gelijkwaardigheidscriteria, maar constateert dat de BR-relatie ontbreekt. RIVM-rapport 2022-0007 concludeert dat de BR-relatie uit 2002 geen adequate beschrijving meer is.

Er dient een juiste toetsing te zijn opgenomen of met deze wijziging van het LVB een minimaal gelijkwaardig beschermingsniveau wordt geboden als met het vigerend LVB. De BRS onderschrijft deze lijn (waarbij gekeken wordt naar actualisatie van criteria voor geluid en externe veiligheid, voor woningsituatie 2024 en voor lokale

luchtverontreiniging voor nieuwe emissie kentallen) om de gelijkwaardigheid van het beschermingsniveau te actualiseren. Maar het is daarin natuurlijk van belang dat deze zoveel mogelijk recht doet aan de feitelijke situatie.

De BRS ziet graag beantwoord hoe groot de afwijking in aantal ernstig gehinderden wordt én of beleidsdoelen en fair balance toetsing betrouwbaar zijn zonder actuele BR-relatie.

De BRS verlangt dat de actuele BR-relatie onderdeel wordt en meegewogen wordt in de toetsing of aan de geluidsdoelstelling wordt voldaan en de bepaling of en welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

Het Plan van Aanpak Monitoring Balanced Approach stelt dat referenties identiek moeten blijven, terwijl het woningbestand en BR- verouderd zijn. De BRS pleit dus voor gebruik van actuele BR-relatie, actuele woningbestanden en daarnaast ook een netwerk van meetpunten ten behoeve van beleid en handhaving en rechtsbescherming en dit onderdeel te maken van het beoordelen van de te behalen (geluids)doelstelling.

De BRS vraagt hoe de gezondheidsmonitors uit 2020 en 2024 zijn gebruikt.

**3.3 Groeiverdiensystematiek**

Volgens het groeiverdienmodel wordt geluidswinst na behalen van 20% reductie gelijkelijk verdeeld tussen sector (via groei naar maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen) en omgeving (via verstilling).

De BRS vraagt hoe het TVG geschikt is als indicator voor een eerlijke 50/50 verdeling.

Volgens de Staat van de Luchtvaart van ILT hangt ervaren hinder vooral samen met frequentie en tijdstip van overvliegen en zijn effecten van vlootvernieuwing niet of nauwelijks merkbaar of waarneembaar voor mensen.

Het Rapport van M+P (M+P.MRS.24795.01.1, mei 2025) laat zien dat geluidsdaling, en met name bij het landen, dicht bij de banen vaak niet hoorbaar is en er meer effect op grotere afstand lijkt op te treden. Groei kan dicht bij de banen juist tot meer hinder leiden.

De BRS stelt dat eerst iedereen in de Schipholregio erop vooruit moet gaan ten opzichte van het LVB 2008, met als prioriteit herstel van verslechterde situaties rond secundaire banen.

Zolang er geen zekerheid is over krimpende milieucontouren en geen structurele gezondheidsverbetering is aangetoond is een maximumaantal vliegbewegingen nodig voor de omgeving en

omwonenden. De BRS pleit voor vasthouden aan maximaal 478.000 vliegbewegingen totdat structurele gezondheidsverbetering is aangetoond én een eventueel groeipad te betrekken bij het ontwikkelen van het nieuwe geluidsstelsel (waarbij gestuurd gaat worden op (milieu)normen).

Het Masterplan Schiphol–Centrum (november 2025) stelt dat groei in passagiersvolume tot 2050 mogelijk is zonder meer vluchten. Ook zijn meer vluchten niet per se noodzakelijk voor het behouden van de hub-functie gezien het LVB-besluit (mei 2025) met daarin maximaal 478.000 vluchten op jaarbasis.Als toch vastgehouden wordt aan een groeisystematiek pleit de BRS voor gecontroleerde vrijgave op basis van jaarlijkse monitoring. In het ontwerp-LVB is dit deels opgenomen via een combinatie van monitoring en toetsing op het beginpunt en automatisme van de overige terugkeerfases, maar kaders voor toetsing ontbreken.

Daarnaast vraagt de BRS hoe uitvoering van convenanten wordt geborgd nu er geen bindende afspraken met KLM zijn en leveringen van nieuwe toestellen vertraging oplopen en het onduidelijk is welke alternatieve maatregelen hiervoor in de plaats komen.

De BRS vraagt hoe het coalitieakkoord met daarin 478.000 bewegingen vastgelegd zich verhoudt tot het groeiverdienscenario.

**4. Voorkoming slaapverstoring en nachtelijke hinder**

Volgens de impactanalyse nachtmaatregelen Schiphol en onderzoek van GGD-GHOR heeft nachtelijk vliegverkeer grote gezondheidseffecten. World Health Organisation (WHO)-advieswaarden voor slaapverstoring worden overschreden, zowel in de directe omgeving, maar ook in regio's ver buiten de luchthaven.

Het ontwerp-LVB beoogt 15% reductie van ernstig gehinderden via maximaal 27.000 nachtvluchten, weren van lawaaiige toestellen en inzet van een stillere vloot.

Met KLM zijn geen bindende afspraken gemaakt en de door KLM toegezegde alternatieve maatregelen zijn niet inzichtelijk. De BRS vraagt om duidelijkheid over aard, effectiviteit en toezicht.

De BRS roept op tot bindende maatregelen voor daadwerkelijke rust in de nacht en (vroege) avond zonder verschuiving naar randen van de nacht of secundaire banen.

Het coalitieakkoord noemt minimaal 50% verstilling in de nacht en een nachtsluiting van 00-05 uur. De BRS vraagt hoe zich dit verhoudt tot maatregelen die onderdeel zijn van dit ontwerp-LVB.

**5. Handhaving en uitvoerbaarheid**

Volgens de HUF-toets van ILT zijn onderdelen van het stelsel niet handhaafbaar. Zonder duidelijke methode voor de Zich Ontwikkelende Geluidsbelasting (ZOG) kan niet worden vastgesteld of Schiphol binnen geluidsgrenzen blijft.

ILT constateert onder meer dat:

- Regels voor groot baanonderhoud te complex zijn;
- Geen voorgeschreven methode voor ZOG is opgenomen;
- Er geen meldplicht is bij afwijking van preferent baangebruik.

LVNL stelt in haar Uitvoeringstoets dat het ontwerp-LVB en de Regeling Milieu Informatie (RMI) op essentiële onderdelen nog niet is uitgewerkt, waaronder de combinatie van handhavingspunten en preferent baangebruik, monitoring en bevoegdheden.

LVNL noemt onder andere:

- de grote kans op overschrijden handhavingspunten;
- het niet kunnen sturen op twee stelsels;
- het ontbreken van ervaring met ZOG.

Stuurmaatregelen kunnen leiden tot meer overlast voor meer omwonenden als deze noodzaken tot inzet van minder preferente banen, terwijl meer geluid preferente banen beschikbaar zijn.

De BRS is daarom zeer bezorgd over de uitvoerbaarheid. Sancties op emissies (waaronder geluid) moeten gericht zijn op beperking van overlast en niet op het afkopen van overschrijdingen.

Het is onduidelijk hoe handhaving plaatsvindt bij combinatie van preferent baangebruik, handhavingspunten en ZOG. Omwonenden moeten begrijpelijk en tijdig geïnformeerd worden bij dreigende overschrijdingen.

Ook is onduidelijk hoe het beheersplan binnen drie weken wordt beoordeeld, hoe lang het geldt en welke consequenties optreden als het niet effectief blijkt.

## 6. Innovatie en verduurzaming als randvoorwaarde voor toekomstbestendig luchthavengebruik

De BRS verzoekt om innovatie en verduurzaming explicieter te koppelen aan de uitvoering en verdere ontwikkeling van het LVB, zodat gerealiseerde vooruitgang structureel bijdraagt aan hinderreductie, emissievermindering en een toekomstbestendig evenwicht tussen luchthaven en omgeving.

In Nederland houden meerdere programma's en projecten zich bezig met verduurzaming en innovatie in de luchtvaart. Denk aan Luchtvaart in de Toekomst en de Duurzame Luchtvaarttafel. Het ministerie heeft ook een Innovatiestrategie Luchtvaart gepubliceerd. De beoogde resultaten van deze projecten zijn in dit concept-LVB niet meegenomen en daarmee niet in de besluitvorming geborgd, bijvoorbeeld bij de geluidsbelasting of de uitstoot van ZZS. Wij pleiten voor een integrale aanpak van verduurzaming en innovatie door de activiteiten uit deze rijksprogramma's ook op Schiphol te faciliteren en uitkomsten uit deze projecten waar mogelijk in het LVB op te nemen.

## 7. Overig

### 7.1 Baanonderhoud

De BRS vindt dat de gevolgen van het baanonderhoud niet eenzijdig op de omwonenden moeten worden afgewenteld. De BRS steunt daarom het voornemen om nader te onderzoeken welke maatregelen mogelijk en wenselijk zijn in het kader van mitigatie van ervaren hinder door verplaatsing van vliegverkeer als gevolg van baanonderhoud, en blijft daarover graag in gesprek. Het aanpassen van het proces van besluitvorming voorafgaand aan de vaststelling van een tijdelijke regeling zodat meer ruimte voor consultatie wordt geboden kan eveneens op steun van de BRS rekenen.

In de BRS bestaat terughoudendheid met betrekking tot het verlenen van ontheffingen voor het in gebruik nemen van start - en landingsbanen die volgens het LVB in de nachtperiode gesloten zijn. Met name bij het verlenen van dit type ontheffing verzoekt de BRS uitdrukkelijk te motiveren waarom de inzet van die banen in de nacht noodzakelijk en onvermijdelijk is. De BRS beveelt daarnaast aan steeds kritisch de doorlooptijd van de voorgenomen werkzaamheden in ogenschouw te nemen en daarbij desgewenst externe expertise te betrekken. De BRS vraagt tot slot het onderscheid tussen regulier en groot onderhoud te verduidelijken."

### 7.2 Vlieghoogten

Een toegestane afwijking van 300 voet op de vlieghoogte en de regel dat boven 1700 voet geen afwijking wordt gemeld geeft volgens de BRS te veel bewegingsruimte aan LVNL en gezagvoerders en moet worden hersteld.

Ook vraagt de BRS aandacht voor de ongewenst grote bewegingsruimte om laag te vliegen. Zeer regelmatig wordt al vanaf grote afstand (ca. 25 km) van de luchthaven op 600 m hoogte genaderd richting landingsbaan. Dit zorgt voor veel overlast voor omwonenden. De BRS vraagt naar inzet en mogelijkheden om deze overlast structureel te verminderen en daartoe een norm vast te leggen of aan te scherpen zodat deze werkwijze aan banden wordt gelegd.

### 7.3 Regeling Milieu Informatie (RMI)

In de RMI worden staats-, militaire-, douane-, politie- en maatschappelijke vluchten nu expliciet uitgezonderd van geluidsberekeningen. In de vigerende RMI is dat niet zo. Dit leidt tot een ongewenste verruiming van de geluidsruimte voor handelsverkeer hetgeen de BRS ongewenst vindt.

**Beoordelings- en afwegingskader maatregelen bij baanonderhoud Schiphol – Samenvatting**

**Doel**
Dit beoordelings- en afwegingskader is opgesteld om voorgestelde maatregelen van Schiphol in het kader van baanonderhoud op een eenduidige, transparante en bestuurlijk verdedigbare wijze te beoordelen.
Het kader ondersteunt de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) bij het vormen van een consistent standpunt richting Schiphol en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, en voorkomt beoordeling per afzonderlijke maatregel zonder samenhang.

**Uitgangspunt**
Bij baanonderhoud leidt afwijkend baangebruik tot aanzienlijke en vaak langdurige hinder voor de omgeving. Bij het verlenen van vrijstellingen en ontheffingen is het van belang dat sprake is van een zorgvuldige afweging tussen operationele noodzaak en bescherming van de leefomgeving, in lijn met het *fair balance*-principe.
Niet alle door Schiphol voorgestelde maatregelen dragen in gelijke mate bij aan hinderbeperking. Daarom maakt dit kader expliciet onderscheid tussen verschillende typen maatregelen.

**Categorisering van maatregelen**
Alle voorgestelde maatregelen worden eerst ingedeeld in één van de volgende categorieën:
**1. Mitigerende maatregelen**
Maatregelen die gericht zijn op daadwerkelijke beperking van hinder, zoals vermindering van geluidbelasting, beperking van nachtelijke inzet, verkorting van de hinderperiode of een eerlijkere verdeling van overlast.
**2. Compenserende maatregelen**
Maatregelen die de hinder niet verminderen, maar gericht zijn op het verzachten van gevolgen voor individuen of groepen, zoals cadeaubonnen, hotelovernachtingen of het aanbieden van alternatieve werkplekken.
**3. Communicatieve maatregelen**
Maatregelen gericht op informatievoorziening en procesondersteuning, zoals nieuwsbrieven, websites of bewonersbijeenkomsten.
Alleen mitigerende maatregelen tellen mee bij de beoordeling of sprake is van voldoende hinderbeperking. Compenserende en communicatieve maatregelen kunnen uitsluitend aanvullend zijn.

**Beoordeling van mitigerende maatregelen**
Mitigerende maatregelen worden inhoudelijk beoordeeld aan de hand van zes criteria:

1. **Effectiviteit voor de omgeving**
   De maatregel moet aantoonbaar bijdragen aan vermindering van hinder en mag niet uitsluitend leiden tot verplaatsing daarvan.
2. **Proportionaliteit**
   De zwaarte van de maatregel moet in verhouding staan tot de duur en intensiteit van de overlast.
3. **Fair balance**
   De maatregel dient bij te dragen aan een evenwichtige verdeling van lasten en mag geen structurele ongelijkheid tussen gebieden versterken.
4. **Tijdelijkheid en precedentwerking**
   De maatregel moet strikt projectgebonden zijn en mag geen precedent scheppen voor regulier gebruik.
5. **Uitvoerbaarheid en afdwingbaarheid**
   De maatregel moet concreet, realistisch en juridisch houdbaar zijn en mag niet uitsluitend bestaan uit inspanningsverplichtingen.
6. **Transparantie en toetsbaarheid**
   Het moet vooraf en achteraf vast te stellen zijn of de maatregel is toegepast en welk effect zij heeft gehad.
   Maatregelen die onvoldoende scoren op effectiviteit of fair balance worden niet als passend beschouwd.

**Beoordeling van compenserende maatregelen**

Compenserende maatregelen worden afzonderlijk beoordeeld en wegen niet mee als hinderbeperking.
De beoordeling richt zich op:

- passendheid bij de aard van de hinder
- vrijwilligheid (geen impliciete afkoop of acceptatie)
- bereik en toegankelijkheid
- evenredigheid
- tijdelijke en projectgebonden toepassing

Compensatie kan nooit het ontbreken van effectieve mitigatie vervangen.

**Weging en eindoordeel**
Bij de integrale beoordeling gelden de volgende uitgangspunten:

- Effectieve mitigatie is randvoorwaardelijk
- Fair balance weegt zwaar in de bestuurlijke afweging
- Compensatie en communicatie zijn aanvullend, niet vervangend

Per maatregel wordt expliciet vastgesteld of deze:

- acceptabel is
- voorwaardelijk acceptabel is (met aanvullende eisen)
- onvoldoende is

De voorwaarden worden concreet benoemd.

---

**Beoordelings- en afwegingskader - Uitwerking**
voor mitigatie- en compensatiemaatregelen bij baanonderhoud Schiphol

**1. Doel en functie van het kader**
Dit beoordelings- en afwegingskader heeft tot doel om voorgestelde maatregelen van Schiphol in het kader van baanonderhoud op een eenduidige, transparante en bestuurlijk verdedigbare wijze te beoordelen.
Het kader beoogt:

- consistentie in beoordeling tussen jaren en projecten
- onderscheid tussen daadwerkelijke hinderbeperking en flankerende maatregelen
- een expliciete afweging in het licht van het *fair balance*-principe
- onderbouwing van bestuurlijke standpunten richting ministerie en Schiphol

Het kader voorkomt beoordeling per afzonderlijke maatregel zonder samenhang, en maakt inzichtelijk waarom maatregelen wel of niet als passend worden beschouwd.

**2. Stap 0 – Categorisering van maatregelen**
Elke door Schiphol voorgestelde maatregel wordt eerst ingedeeld in één van de onderstaande categorieën.

**2.1 Mitigerende maatregelen**
Maatregelen die beogen de **feitelijke hinder te beperken**, door:

- vermindering van geluidbelasting
- beperking van nachtelijke hinder
- verkorting van de hinderperiode
- beperking van hinderpieken
- eerlijkere verdeling van hinder

Alleen maatregelen in deze categorie tellen mee bij de beoordeling of sprake is van voldoende hinderbeperking.

**2.2 Compenserende maatregelen**
Maatregelen die de hinder **niet verminderen**, maar gericht zijn op het **verzachten van de gevolgen** voor individuen of groepen.
Voorbeelden:

- cadeaubonnen of vergoedingen
- hotelovernachtingen

- aanbieden van alternatieve werkplekken
- faciliteiten of services tijdens de onderhoudsperiode
  Deze maatregelen zijn aanvullend van aard en kunnen niet worden aangemerkt als hinderbeperking.

**2.3 Communicatieve maatregelen**
Maatregelen gericht op informatievoorziening en procesondersteuning, zoals:
- nieuwsbrieven
- websites en dashboards
- bewonersbijeenkomsten
- publiekscampagnes
  Deze maatregelen dragen bij aan begrip en voorspelbaarheid, maar hebben geen mitigerend effect.

**Uitgangspunt:**
Communicatieve en compenserende maatregelen kunnen het ontbreken van effectieve mitigatie niet compenseren.

**3. Stap 1 – Inhoudelijke beoordeling van mitigerende maatregelen**
Mitigerende maatregelen worden beoordeeld aan de hand van zes inhoudelijke criteria.

**3.1 Effectiviteit voor de omgeving**
In welke mate vermindert de maatregel daadwerkelijk de ervaren hinder?
Beoordeling richt zich onder meer op:
- aantoonbare reductie van ernstig gehinderden
- vermindering van nachtelijke belasting
- beperking van extreme hinderpieken
- verbetering van voorspelbaarheid
  Een maatregel moet meer opleveren dan een theoretisch of marginaal effect.

**3.2 Proportionaliteit**
De maatregel moet in verhouding staan tot:
- de duur van het onderhoud
- de intensiteit van het afwijkend baangebruik
- de zwaarte van de hinder voor de omgeving
  Symbolische of minimale ingrepen zijn onvoldoende bij langdurige of intensieve overlast.

**3.3 Fair balance (evenwichtsbeginsel)**
De maatregel wordt beoordeeld op haar bijdrage aan een eerlijke verdeling van lasten.
Aspecten:
- concentratie van hinder bij specifieke gemeenten of wijken
- herhaalde belasting van dezelfde gebieden
- spreiding in tijd en ruimte
  Maatregelen mogen geen structurele ongelijkheid bestendigen of versterken.

**3.4 Tijdelijkheid en precedentwerking**
Beoordeeld wordt of:
- de maatregel strikt tijdelijk en projectgebonden is
- geen precedent ontstaat voor regulier gebruik
- geen sluipende beleidswijziging optreedt
  Afwijkingen mogen niet normaliseren.

**3.5 Uitvoerbaarheid en afdwingbaarheid**
De maatregel moet:
- concreet zijn geformuleerd
- operationeel uitvoerbaar zijn
- juridisch houdbaar zijn
- niet uitsluitend gebaseerd zijn op inspanningsverplichtingen

Vrijblijvende toezeggingen worden niet als volwaardige mitigatie beschouwd.

**3.6 Transparantie en toetsbaarheid**
Voor elke maatregel moet vooraf duidelijk zijn:
- wanneer zij wordt toegepast
- hoe toepassing wordt gemonitord
- hoe effect achteraf wordt geëvalueerd
  Zonder toetsbaarheid is bestuurlijke controle niet mogelijk.

**4. Stap 2 – Beoordeling van compenserende maatregelen**
Compenserende maatregelen worden afzonderlijk beoordeeld en nooit meegewogen als hinderbeperking.
De toetsing richt zich op:

**4.1 Passendheid**
Sluit de compensatie aan bij de aard en zwaarte van de hinder?
Bij structurele of langdurige hinder is louter symbolische compensatie onvoldoende.

**4.2 Vrijwilligheid**
Compensatie mag niet impliciet leiden tot acceptatie van hinder of afstand van rechten.

**4.3 Bereik en toegankelijkheid**
Beoordeeld wordt:
- wie in aanmerking komt
- of selectiecriteria transparant zijn
- of kwetsbare groepen niet worden uitgesloten

**4.4 Evenredigheid**
De compensatie moet in redelijke verhouding staan tot de ervaren overlast.

**4.5 Tijdelijkheid**
Compensatie is projectgebonden en mag geen structureel “hinderbudget” worden.

**5. Stap 3 – Weging**
Bij de integrale beoordeling gelden de volgende uitgangspunten:
- Effectiviteit en fair balance wegen het zwaarst
- Onvoldoende mitigatie kan niet worden gecompenseerd door compensatie of communicatie
- Compensatie kan uitsluitend aanvullend zijn
  Een maatregel die onvoldoende scoort op effectiviteit of fair balance kan niet worden “gerepareerd” met andere typen maatregelen.

**6. Stap 4 – Eindoordeel per maatregel**
Per maatregel wordt expliciet vastgesteld:
- **Acceptabel**
- **Voorwaardelijk acceptabel** (met concrete aanvullende eisen)
- **Onvoldoende**
  Bij een voorwaardelijk oordeel worden de voorwaarden expliciet benoemd.

Excellentie,

De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft met belangstelling kennisgenomen van het ontwerp-Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB) 2026 en maakt gebruik van de mogelijkheid om hierop een zienswijze in te dienen.

Allereerst willen wij u bedanken voor de gesprekken die hierover zijn gevoerd tijdens het traject van informele consultatie en voor de dialoog die momenteel wordt voortgezet met uw ministerie en de NOVEX-Schipholregio. De BRS waardeert deze open uitwisseling, die bijdraagt aan wederzijds begrip over de belangen en zorgen rond Schiphol.

De BRS spreekt ook waardering uit voor het feit dat na jaren van onzekerheid wordt gewerkt aan een juridisch verankerd besluit voor Schiphol, waarmee een einde komt aan het anticiperend handhaven en getracht wordt de rechtsbescherming voor omwonenden te herstellen.

Schiphol zorgt voor een goede internationale bereikbaarheid. Veel bedrijven, inwoners en reizigers maken gebruik van de voorzieningen op de luchthaven en hechten waarde aan de mogelijkheden op het gebied van werk, transport en reizen. De sterke economie in de regio rond Schiphol is mede aan deze internationale functie te danken, zoals recentelijk ook onderschreven in het rapport Wennink. Tegelijk heeft de luchthaven een grote impact op de leefomgeving. De BRS acht het daarom noodzakelijk dat Schiphol in balans en op een duurzame wijze in haar context functioneert. Vanuit dat uitgangspunt constateert de BRS dat het voorliggende besluit op wezenlijke punten onvoldoende zekerheid biedt dat de beoogde verbetering van de leefomgeving daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Juist omdat het LVB richtinggevend is voor de komende jaren, twijfelt de BRS of het voorstel in zijn huidige vorm maatschappelijk uitlegbaar en bestuurlijk robuust is. Met onze zienswijze willen we bijdragen aan versterking van dit LVB.

**1. Samenhang van het stelsel en ruimtelijke doorwerking in de regio**

De BRS maakt zich zorgen over de samenhang en bestuurlijke robuustheid van het voorgestelde stelsel. Het LVB en het Luchthavenindelingbesluit (LIB) vormden historisch één samenhangend juridisch kader voor zowel de luchthavenoperatie als de ruimtelijke bescherming van de omgeving. Het wijzigen van het LVB zonder gelijktijdige aanpassing van het LIB kan leiden tot inconsistentie in contouren en tot onduidelijkheid voor gemeenten, initiatiefnemers en omwonenden. Een samenhangende ontwikkeling van beide besluiten is daarom essentieel voor een navolgbaar en uitlegbaar stelsel.

Deze spanning wordt zichtbaar in onder meer de publicatie van geluidcontouren in de Centrale Voorziening Geluidgegevens, die lijken te zijn gebaseerd op andere uitgangspunten dan het voorliggende LVB. Dit heeft gevolgen voor ruimtelijke plannen, gebiedsontwikkeling en woningbouw en kan het vertrouwen in de voorspelbaarheid van overheidsbesluitvorming onder druk zetten. Vooral omdat dit LVB de basis gaat vormen voor het nieuwe LIB, en het nieuw geluidnormenstelsel

Daarnaast zijn in het ontwerp-LVB en de milieueffectrapportage dat de ruimtelijke doorwerking van beleidskeuzes onderbelicht. Hoewel ruimtelijke beperkingen formeel in het LIB worden vastgelegd, vormt het LVB hiervoor het inhoudelijke kader. Wijzigingen in geluidbelasting, veiligheidscontouren en rekenmethoden werken indirect door in beperkingengebieden en ruimtelijke afwegingen. Daarbij komt dat meerdere trajecten – waaronder de actualisatie van het LIB, mogelijke aanpassing van cumulatiemethoden en de ontwikkeling van een nieuwe

blootstelling-responsrelatie – gelijktijdig lopen zonder dat de gezamenlijke ruimtelijke effecten integraal worden beschouwd. De BRS verzoekt daarom om de ruimtelijke consequenties van het LVB explicieter en in samenhang te beoordelen. Vooral gezien de ambities van het kabinet ten aanzien van de woningbouwopgaven.

**2. Gezondheid, leefomgeving en krimpende milieucontouren als leidend uitgangspunt**

De BRS benadrukt dat gezondheid en leefomgeving een centrale plaats moeten krijgen in de beoordeling van het luchthavengebruik. Uit jurisprudentie volgt dat een fair balance vereist is waarbij de belangen van omwonenden gelijkwaardig onderdeel zijn van het besluitvormingskader.

De impact van Schiphol reikt verder dan geluid en omvat onder meer (ultra)fijnstof, stikstof, geur, $CO_2$-uitstoot en externe veiligheid. De BRS is nadrukkelijk voorstander van het realiseren van krimpende milieucontouren, waarbij de totale belasting door alle emissies — inclusief geluid — aantoonbaar afneemt. Het ontwerp-LVB toetst deze aspecten vooral technisch en juridisch en vertaalt deze nog onvoldoende naar richtinggevende beleidskeuzes, waardoor de ontwikkeling naar krimpende milieucontouren onvoldoende wordt geborgd. De BRS pleit daarom voor een integrale benadering waarin gezondheid, luchtkwaliteit en leefomgeving expliciet sturend worden gemaakt. Daarbij is actualisatie van rekenmethoden en indicatoren noodzakelijk; zonder een actuele blootstelling-responsrelatie en actuele gegevens over woningen en bevolking bestaat het risico dat hinder en gezondheidseffecten structureel worden onderschat.

**3. Normering, geluid en groeiverdiensystematiek in balans met leefomgeving**

De BRS ziet dat het ontwerp-LVB verschillende instrumenten introduceert om geluid te beperken, maar constateert dat de samenhang tussen deze instrumenten onvoldoende duidelijk is. Uitsluitend een per saldo benadering van geluid doet onvoldoende recht aan de ervaren hinder, die ook wordt bepaald door frequentie, piekbelasting en tijdstip van overvliegen.

De nieuwe grenswaarden worden op sommige locaties ruimer vastgesteld; locaties waar de groei de afgelopen jaren onevenredig is neergeslagen met overschrijding van handhavingspunten tot gevolg. Met dit LVB wordt op deze locaties een hogere geluidsbelasting gelegaliseerd. De BRS maakt zich daarover ernstige zorgen. De vraag ontstaat of de handhavingspunten met grenswaarden primair een beschermingsnorm vormen of vooral ten doel hebben om operationele ruimte voor de luchthaven te accommoderen. De BRS pleit juist voor een systematiek die omwonenden beschermt tegen geluidshinder met daarbij een systematiek waarin grenswaarden en totaal volume geluid meebewegen met gerealiseerde verstilling en bijdragen aan het verkleinen van milieucontouren, waarbij ook woningbouwontwikkeling gebaat is.

Ten aanzien van de groeiverdiensystematiek benadrukt de BRS dat eerst aantoonbare verbetering voor omwonenden moet zijn gerealiseerd voordat groei kan worden overwogen. Zonder duidelijke toetsingscriteria, transparante monitoring en juridisch afdwingbare afspraken over vlootvernieuwing bestaat het risico dat geluidswinst leidt tot uitbreiding van capaciteit zonder dat de ervaren hinder afneemt. In dat licht acht de BRS het logisch om een eventueel groeipad te koppelen aan de ontwikkeling van het nieuwe geluidsstelsel, waarin gestuurd wordt op (milieu)normen.

De BRS acht het daarom noodzakelijk vast te houden aan een maximum van 478.000 vliegtuigbewegingen - en niet de 500.000 zoals opgenomen in dit LVB - zolang geen structurele vermindering van hinder en aantoonbare krimp van milieucontouren is gerealiseerd.

**4. Voorkoming van slaapverstoring, nachtelijke hinder en bescherming van rustperioden**

Nachtelijk en avond- vliegverkeer heeft een disproportionele impact op gezondheid en slaapverstoring. Uit analyses van GGD-GHOR blijkt dat de WHO-richtlijn voor slaapverstoring in delen van de regio wordt overschreden. Hoewel het ontwerp-LVB inzet op reductie van nachtelijke hinder, onder andere via een maximum van 27.000 vliegbewegingen en maatregelen gericht op verstilling — zoals benoemd in het coalitieakkoord — ontbreekt voldoende zekerheid dat dit daadwerkelijk leidt tot meer rust voor omwonenden.

Afspraken over vlootvernieuwing en het versneld weren van lawaaiige toestellen zijn nog onvoldoende juridisch geborgd en voor een deel van de voorgestelde alternatieve maatregelen ontbreken bindende kaders. Hierdoor bestaat het risico dat de verwachte reductie van nachtelijke hinder niet aantoonbaar wordt gerealiseerd. Maatregelen moeten daarom bijdragen aan daadwerkelijke vermindering van slaapverstoring, aan krimpende milieucontouren en mogen niet leiden tot verschuiving van hinder naar de randen van de nacht, de avondperiode of naar secundaire banen.

**5. Handhaving en uitvoerbaarheid als randvoorwaarde voor rechtsbescherming**

Effectieve rechtsbescherming vereist een uitvoerbaar en handhaafbaar stelsel. Uit uitvoerings- en handhaafbaarheidstoetsen blijkt dat onderdelen van het ontwerp-LVB nog onvoldoende concreet zijn uitgewerkt, waardoor toezicht en handhaving worden bemoeilijkt.

De BRS vraagt daarom om duidelijke methoden voor monitoring en evaluatie, transparante informatievoorziening aan omwonenden en een systeem waarin overschrijdingen daadwerkelijk leiden tot corrigerende maatregelen. Zonder deze basisvoorwaarden dreigt een situatie waarin bescherming vooral op papier bestaat en onvoldoende rechtsbescherming biedt.

**Tot slot**

De BRS wil met deze zienswijze bijdragen aan een LVB dat niet alleen een einde maakt aan het juridische vacuüm, maar ook daadwerkelijk leidt tot verbetering van de leefomgeving, een betere balans tussen wonen en vliegen en herstel van vertrouwen bij omwonenden.

In de bijgevoegde Annex zijn de gedetailleerde observaties van de BRS op het ontwerp-LVB en de milieueffectrapportage opgenomen.

Hoogachtend,

namens alle leden van de Bestuurlijke Regie Schiphol,

Esther Rommel

Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

**Annex – Nadere uitwerking zienswijze ontwerp-LVB Schiphol**

**Deze bijlage is onlosmakelijk onderdeel van de zienswijze.**

Deze BRS-zienswijze gaat in op onderstaande hoofdonderwerpen, overeenkomstig de structuur van de hoofdbrief:

1. **Samenhang van het stelsel en ruimtelijke doorwerking in de regio**
2. **Gezondheid en leefomgeving als uitgangspunt**
3. **Normering, geluid en groeiverdiensystematiek**
4. **Voorkoming van slaapverstoring en nachtelijke hinder en bescherming van rustperioden**
5. **Handhaving en uitvoerbaarheid**

**Overig: baanonderhoud, vlieghoogten en RMI.**

De uitwerking betreft geen uitputtende lijst. Dit is niet mogelijk gezien de complexiteit, de hoeveelheid informatie en het korte tijdsbestek. Daarnaast worden perspectieven geschetst in het coalitieakkoord “Aan de slag, Bouwen aan een beter Nederland”; deze zienswijze richt zich primair op hetgeen nu voorligt in het ontwerp-LVB 2026.

**1. Samenhang van het stelsel en ruimtelijke doorwerking in de regio**

**LVB en LIB**

Het LVB en LIB zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en vormen samen het juridisch kader voor de regulering van Schiphol: het LVB regelt de operatie op de luchthaven en het LIB de ruimtelijke inkadering in de omgeving. Beide besluiten zijn gebaseerd op artikel 8.15 respectievelijk artikel 8.16 van de Wet luchtvaart en zijn bij de totstandkoming van het eerste LVB (2003) gelijktijdig vastgesteld en in procedure gebracht. Ook bij eerdere wijzigingen zijn LVB en LIB steeds gelijktijdig aangepast. Het doorbreken van deze praktijk zonder deugdelijke motivering acht de BRS onbegrijpelijk en inconsistent.

De BRS stelt dat de LIB-contouren niet aansluiten bij de operatie zoals deze onder anticiperend handhaven wordt gevoerd. MER-effectstudies tonen effecten op geluid, externe veiligheid en ruimtelijke ordening, waardoor het LIB momenteel de verkeerde gebieden beschermt en beperkt.

Daarnaast constateert de BRS een strijdigheid met de Omgevingswet op het gebied van externe veiligheid en geluid; gemeenten moeten met verschillende systemen en kaders werken.

Beleidskeuzes in het LVB hebben directe werking voor het LIB. Een zorgvuldige afweging van alle belangen bij het LVB vereist daarom ook een beschouwing van de ruimtelijke gevolgen en de woningbouwopgave.

De voorgestelde wijziging van het LVB zonder aanpassing van het LIB en duidelijkheid over cumulatiemethoden ondermijnt volgens de BRS de rechtsbescherming van omwonenden. Voor initiatiefnemers en gemeenten ontbreekt een helder toetsingskader; voor eigenaren is er geen duidelijkheid over beperkingen op eigen grond en voor omwonenden geen transparante ruimtelijke bescherming.

Toegenomen geluidbelasting en veiligheidsrisico's kunnen ertoe leiden dat beperkingengebieden groter worden, wat negatieve gevolgen kan hebben voor woningbouwmogelijkheden. Gezien de woningbouwopgave acht de BRS nieuwe beperkingen onwenselijk. Daarvoor is het nodig dat de milieucontouren aanzienlijk krimpen.

De BRS roept daarom op om de actualisatie van de LIB-contouren voort te zetten en gelijktijdig of zo snel na het LVB ook het LIB aan te passen.

**Geluidcontouren Schiphol in CVGG**

Op 9 december 2025 zijn geluidcontouren gepubliceerd in de Centrale Voorziening Geluidgegevens (CVGG). De contouren hebben directe gevolgen voor lopende en toekomstige woningbouwplannen.

Het LVB heeft gevolgen voor ruimtelijke ordening via verplichte cumulatie. Binnen de 48 Lden-contour moet luchtvaartgeluid worden betrokken bij gecumuleerd geluid van meerdere bronnen. Hoewel cumulatie in het MER is berekend, zijn hieraan geen beleidsconclusies verbonden. Nieuwe rekenmethoden en een nieuwe blootstelling-responsrelatie en onduidelijkheid over invulling van cumulatie kunnen extra onzekerheid veroorzaken voor gebiedsontwikkeling.

De BRS voorziet dat beleidskeuzes rond beperkingengebieden, cumulatiemethoden en BR-relatie afzonderlijk worden ontwikkeld zonder integrale beschouwing van ruimtelijke effecten en verzoekt deze effecten alsnog integraal te beschouwen waarbij de BRS geen voorstander is om de BR-relatie te gebruiken in het berekenen van de bijdrage van vliegtuiggeluid aan de gecumuleerde geluidsbelasting.

**2. Gezondheid en leefomgeving als uitgangspunt**

In de rechterlijke uitspraak van 20 maart 2024 (RBV vs de Staat) stelt de rechtbank dat een fair balance vereist is waarbij gezondheid en leefomgeving evenwaardig worden meegenomen in de beoordelingskaders. Gezondheidseffecten en hinder mogen niet slechts als nevenbelang worden beschouwd, maar moeten centrale beoordelingscriteria vormen bij besluiten zoals het LVB.

De hiervoor gehanteerde MGR voegt geluidsbronnen samen en toon geen inzicht in welke gezondheidsschade aan vliegtuiggeluid als bron is toe te rekenen hetgeen wel noodzakelijk is voor deze afweging. Daarom vraagt de BRS een expliciete onderbouwing waarom de MGR desondanks toch kan voldoen aan de eisen die de rechtbank op 20 maart 2024 aan de fair-balance-afweging heeft gesteld, evenzo in lijn met het EVRM en de jurisprudentie van het EHRM.

De impact van Schiphol omvat naast geluid ook (ultra)fijnstof, stikstof, geur, $CO_2$ en externe veiligheid. De BRS roept op hinderreductie integraal te benaderen en de exclusiviteit van de huidige systematiek van het per saldo aantal ernstig gehinderden te heroverwegen (zie paragraaf 3.1), mede omdat de gebruikte dosis-effectrelaties verouderd zijn (zie paragraaf 3.2).

De BRS pleit ervoor luchtkwaliteit en gezondheid nadrukkelijker en sturend te betrekken bij besluitvorming. Hoewel luchtkwaliteit formeel wordt getoetst aan wettelijke normen, blijft deze toetsing volgens de BRS vooral technisch-juridisch en onvoldoende richtinggevend voor beleidskeuzes.

De BRS maakt zich zorgen dat op sommige locaties een relevante toename van $NO_2$-concentraties kan optreden zonder beleidsmatige consequenties, waardoor volksgezondheid ondergeschikt kan blijven aan de luchthavenoperatie.

De BRS pleit voor eenduidige en meetbare normen voor alle emissies met gevolgen voor gezondheid, milieu en klimaat en acht het noodzakelijk alle emissies volwaardig mee te wegen in verduurzamingskeuzes en de luchtvaartsector op te nemen in het Schone Lucht Akkoord.

De BRS verzoekt het Rijk het LVB aan te scherpen zodat luchtkwaliteit en gezondheid niet alleen randvoorwaardelijk worden getoetst, maar daadwerkelijk richtinggevend zijn.

De BRS constateert dat emissienormen voor CO, NOx, VOS, $SO_2$ en PM10 ongewijzigd zijn gebleven ten opzichte van het LVB 2008 (zoals ook is vastgesteld in de Staat van de Luchtvaart 2023). Het systeem van relatieve grenswaarden gekoppeld aan absolute emissieplafonds blijft gehandhaafd. De BRS vraagt toelichting waarom deze normen niet zijn aangescherpt en verzoekt dit alsnog te doen.

De BRS pleit voor een centrale plek voor gezondheid bij nieuwe rekenmethoden, met een duidelijke rol voor de GGD.

In het coalitieakkoord is opgenomen dat de $CO_2$-uitstoot van burgerluchtvaart in 2030 lager moet zijn dan in 2024 op Schiphol. In het ontwerp-LVB ontbreekt echter een $CO_2$-norm of doelstelling. De BRS verzoekt om normstelling en monitoring van $CO_2$-emissie op te nemen.

**3. Normering, geluid en groeiverdiensystematiek**

**3.1 Geluidgrenswaarden en lokale effecten**

Het nieuwe LVB is bedoeld om, conform artikel 8.17 lid 7 Wet luchtvaart, een beter beschermingsniveau tegen geluid te bieden dan het vigerende LVB. Een per saldo benadering via jaargemiddelde geluid (ingevuld via het Totaal Volume Geluid (TVG) doet volgens de BRS onvoldoende recht aan ervaren hinder.

Het LVB legt normen vast via Totaal Volume Geluid (TVG), grenswaarden per handhavingspunt, preferent vliegen en een maximumaantal vliegbewegingen. De BRS herkent dat elke factor een eigen onlosmakelijke rol in de totale normering heeft. De BRS vraagt toevoeging van ervaren hinder als expliciete factor.

Hoewel de vloot stiller wordt, zijn frequentie en onvoorspelbaarheid toegenomen. Een belangrijke constatering is dat (volgend uit de Aldersparadox), stillere vliegtuigen juist leiden tot méér geluidshinder en overlast - omdat er meer mee gevlogen wordt binnen de beschikbare geluidsruimte. Ook is bekend dat een aantal (grote) vliegtuigen de meest geluid-preferente route niet kunnen nemen en de verwachting is dat dat bij de door Schiphol gewenste inzet van nog grotere vliegtuigen toeneemt. Voldoen aan gelijkwaardigheidscriteria leidt volgens de BRS niet automatisch tot minder hinder.

Grenswaarden zijn gebaseerd op hoogste waarden uit gevoeligheidsanalyses. Studie van To70 (rapport 25.171.04, december 2025) laat zien dat sommige grenswaarden hoger worden dan in het vigerende LVB (nieuwe grenswaarde geprojecteerd op vigerende handhavingspunten): deze stijging is bijvoorbeeld ruim 4 dB op handhavingspunt 20 en 1,63 dB op punt 25. Deze laatste is 45,5% meer geluid dan in het LVB 2008 en dus nog een forse verhoging ten opzichte van de overschrijdingen van de afgelopen jaren. In het kader van de omgevingswet is een grenswaarde voor geluid gedefinieerd als het maximaal toelaatbare geluidsniveau om de gezondheid door

geluidsoverlast te beperken. De BRS vraagt zicht af of de grenswaarden zoals in het LVB worden beschreven nog voldoen aan de definitie en betekenis van beschermingsnormen uit de omgevingswet, of dat ze meer worden afgeleid uit de operationele ruimte voor de operatie voor Schiphol? De BRS vraagt een verklaring waarom de norm is gebaseerd is op één jaar (2024) waarin bovendien een forse overschrijding is opgereden en het effect dat dit heeft op de hoogte van de vastgestelde grenswaarden. Ook wordt een breed scala aan variaties als “normaal gebruik” aangeduid. De BRS vraagt om verduidelijking van het onderscheid tussen “normaal gebruik” en afwijkingen.

Het TVG wordt als vaste waarde gehanteerd zonder automatische verlaging bij verstilling. De BRS pleit voor een dalende TVG-systematiek, dalende grenswaarden en toevoeging van LaMax voor piekgeluiden.

Volgens de Nota van Toelichting is een evaluatiebepaling opgenomen voor actualisatie van locaties van handhavingspunten en grenswaarden om zo te anticiperen op toekomstige woningbouw. De BRS vraagt om verduidelijking hoe dit in praktijk uitwerkt.

**Herstel rechtspositie omwonenden**

Het ontwerp-LVB moet rechtsbescherming herstellen, maar de BRS ziet een verschil en knelpunt tussen juridische en feitelijke bescherming. Een effectanalyse toegespitst op de effecten voor de 4 provincies en 53 gemeenten ontbreekt. Zonder expliciete belangenafweging is toetsing aan artikel 8.17 lid 7 Wet luchtvaart onvoldoende inzichtelijk. Daarom verzoekt de BRS deze effecten inzichtelijk te maken.

Het rechtszekerheidsbeginsel vereist begrijpelijke normen en handhaving. De BRS ziet daarom graag beantwoord hoe het ontwerpbesluit aan het rechtszekerheidsbeginsel voldoet en hoe handhavingsstappen inzichtelijk worden voor omwonenden.

Volgens studie van To70 (rapport 25.171.04, december 2025) worden op sommige punten grenswaarden verhoogd, wat meer geluidsbelasting en daarmee overlast kan toestaan. Daarnaast is onduidelijk hoe gebieden waar het niet stiller wordt (of de situatie verergert) worden gecompenseerd.

De BRS vraagt onderbouwing hoe grenswaarden relateren aan leefomgeving en gezondheid en hoe twee systemen (grenswaarden en preferent baangebruik) samen werken, mede gezien de Uitvoeringstoets van LVNL (zie paragraaf 5).

**3.2 Actualisatie blootstelling-responsrelatie**

De BRS onderschrijft actualisatie van gelijkwaardigheidscriteria, maar constateert dat de blootstelling-responsrelatie ontbreekt. RIVM-rapport 2022-0007 concludeert dat de BR-relatie uit 2002 geen adequate beschrijving meer is.

Er dient een juiste toetsing te zijn opgenomen of met deze wijziging van het LVB een minimaal gelijkwaardig beschermingsniveau wordt geboden als met het vigerend LVB. De BRS onderschrijft deze lijn (waarbij gekeken wordt naar actualisatie van criteria voor geluid en externe veiligheid, voor woningsituatie 2024 en voor lokale luchtverontreiniging voor nieuwe emissie kentallen) om de gelijkwaardigheid van het beschermingsniveau te actualiseren. Maar het is daarin natuurlijk van belang dat deze zoveel mogelijk recht doet aan de feitelijke situatie.

De BRS ziet graag beantwoord hoe groot de afwijking in aantal ernstig gehinderden wordt

en of beleidsdoelen en fair balance toetsing betrouwbaar zonder actuele BR-relatie.

De BRS verlangt dat de actuele BR-relatie onderdeel wordt en meegewogen wordt in de toetsing of aan de geluidsdoelstelling wordt voldaan en de bepaling of en welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

Het Plan van Aanpak Monitoring Balanced Approach stelt dat referenties identiek moeten blijven, terwijl het woningbestand en dosis-effectrelatie verouderd zijn. De BRS pleit dus voor gebruik van actuele BR-relatie, actuele woningbestanden en daarnaast ook een netwerk van meetpunten ten behoeve van beleid en handhaving en rechtsbescherming en dit onderdeel te maken van de beoordelen van de te behalen (geluids)doelstelling.

De BRS vraagt hoe de gezondheidsmonitors uit 2020 en 2024 zijn gebruikt.

**3.3 Groeiverdiensystematiek**

Volgens het groeiverdienmodel wordt geluidswinst na behalen van 20% reductie gelijkelijk verdeeld tussen sector (via groei naar maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen) en omgeving (via verstilling).

De BRS vraagt hoe het TVG geschikt is als indicator voor een eerlijke 50/50 verdeling.

Volgens de Staat van de Luchtvaart van ILT hangt ervaren hinder vooral samen met frequentie en tijdstip van overvliegen en zijn effecten van vlootvernieuwing niet of nauwelijks merkbaar of waarneembaar voor mensen.

Rapport van M+P (M+P.MRS.24795.01.1, mei 2025) laat zien dat geluidsdaling, en met name bij het landen, dicht bij de banen vaak niet hoorbaar is en er meer effect op grotere afstand lijkt op te treden. Groei kan dicht bij de banen juist tot meer hinder leiden.

De BRS stelt dat eerst iedereen in de Schipholregio erop vooruit moet gaan ten opzichte van het LVB 2008, inclusief herstel van verslechterde situaties rond secundaire banen.

Zolang er geen zekerheid is over krimpende milieucontouren en geen structurele gezondheidsverbetering is aangetoond is een maximumaantal vliegbewegingen nodig voor de omgeving en omwonenden. De BRS pleit voor vasthouden aan maximaal 478.000 vliegbewegingen totdat structurele gezondheidsverbetering is aangetoond én een eventueel groeipad te betrekken bij het ontwikkelen van het nieuwe geluidsstelsel (waarbij gestuurd gaat worden op (milieu)normen).

Als toch vastgehouden wordt aan een groeisystematiek pleit de BRS voor gecontroleerde vrijgave op basis van jaarlijkse monitoring. In het ontwerp-LVB is dit deels opgenomen via een combinatie van monitoring en toetsing op het beginpunt en automatisme van de overige terugkeerfases, maar kaders voor toetsing ontbreken.

Het Masterplan Schiphol-Centrum (november 2025) stelt dat groei in passagiersvolume tot 2050 mogelijk is zonder meer vluchten. Ook zijn meer vluchten niet noodzakelijk voor het behouden van de hub-functie gezien het LVB-besluit (mei 2025) met daarin maximaal 478.000 vluchten op jaarbasis.

Daarnaast vraagt de BRS hoe uitvoering van convenanten wordt geborgd nu er geen bindende afspraken met KLM zijn en leveringen van nieuwe toestellen vertraging oplopen en het onduidelijk is welke alternatieve maatregelen hiervoor in de plaats komen.

De BRS vraagt hoe het coalitieakkoord met daarin 478.000 bewegingen vastgelegd zich verhoudt tot het groeiverdienscenario.

**4. Voorkoming slaapverstoring en nachtelijke hinder**

Volgens de impactanalyse nachtmaatregelen Schiphol en onderzoek van GGD-GHOR heeft nachtelijk vliegverkeer grote gezondheidseffecten. WHO-advieswaarden voor slaapverstoring worden overschreden, zowel in de directe omgeving, maar ook in regio's ver buiten de luchthaven.

Het ontwerp-LVB beoogt 15% reductie van ernstig gehinderden via maximaal 27.000 nachtvluchten, weren van lawaaiige toestellen en inzet van stillere vloot.

Met KLM zijn geen bindende afspraken gemaakt en de door KLM toegezegde alternatieve maatregelen zijn niet inzichtelijk. De BRS vraagt om duidelijkheid over aard, effectiviteit en toezicht.

De BRS roept op tot bindende maatregelen voor daadwerkelijke rust in de nacht zonder verschuiving naar randen van de nacht of secundaire banen.

Het coalitieakkoord noemt minimaal 50% verstilling in de nacht en een nachtsluiting van 00–05 uur. De BRS vraagt hoe zich dit verhoudt tot maatregelen die onderdeel zijn van dit ontwerp-LVB.

**5. Handhaving en uitvoerbaarheid**

Volgens de HUF-toets van ILT zijn onderdelen van het stelsel niet handhaafbaar. Zonder duidelijke methode voor de Zich Ontwikkelende Geluidsbelasting (ZOG) kan niet worden vastgesteld of Schiphol binnen geluidsgrenzen blijft.

ILT constateert onder meer:

– regels voor groot baanonderhoud zijn te complex;

– geen voorgeschreven methode voor ZOG;

– geen meldplicht bij afwijking van preferent baangebruik.

LVNL stelt in haar Uitvoeringstoets dat het ontwerp-LVB en de Regeling Milieu Informatie (RMI) op essentiële onderdelen nog niet is uitgewerkt, waaronder de combinatie van handhavingspunten en preferent baangebruik, monitoring en bevoegdheden.

LVNL noemt onder andere:

– grote kans op overschrijden handhavingspunten;

– niet kunnen sturen op twee stelsels;

– ontbreken ervaring met ZOG.

Stuurmaatregelen kunnen leiden tot meer overlast voor meer omwonenden als deze noodzaken tot inzet van minder preferente banen, terwijl meer geluid preferente banen beschikbaar zijn.

De BRS is daarom zeer bezorgd over de uitvoerbaarheid. Sancties op emissies (waaronder geluid) moeten gericht zijn op beperking van overlast en niet op het afkopen van overschrijdingen.

Het is onduidelijk hoe handhaving plaatsvindt bij combinatie van preferent baangebruik, handhavingspunten en ZOG. Omwonenden moeten begrijpelijk en tijdig geïnformeerd worden bij dreigende overschrijdingen.

Ook is onduidelijk hoe het beheersplan binnen drie weken wordt beoordeeld, hoe lang het geldt en welke consequenties optreden als het niet effectief blijkt.

**Overig**

**Baanonderhoud**

De BRS vindt dat de gevolgen van het baanonderhoud niet eenzijdig op de omwonenden moeten worden afgewenteld. De BRS steunt daarom het voornemen om nader te onderzoeken welke maatregelen mogelijk en wenselijk zijn in het kader van mitigatie van ervaren hinder door verplaatsing van vliegverkeer als gevolg van baanonderhoud, en blijft daarover graag in gesprek. Het aanpassen van het proces van besluitvorming voorafgaand aan de vaststelling van een tijdelijke regeling zodat meer ruimte voor consultatie wordt geboden kan eveneens op steun van de BRS rekenen.

In de BRS bestaat terughoudendheid met betrekking tot het verlenen van ontheffing voor het in gebruik nemen van start – en landingsbanen die volgens het LVB in de nachtperiode gesloten zijn. Met name bij het verlenen van dit type ontheffing verzoekt de BRS uitdrukkelijk te motiveren waarom de inzet van die banen in de nacht noodzakelijk en onvermijdelijk is. De BRS beveelt daarnaast aan steeds kritisch de doorlooptijd van de voorgenomen werkzaamheden in ogenschouw te nemen en daarbij desgewenst externe expertise te betrekken. De BRS beveelt tot slot aan het onderscheid tussen regulier en groot onderhoud te verduidelijken."

**Vlieghoogten**

Een toegestane afwijking van 300 voet op de vlieghoogte en de regel dat boven 1700 voet geen afwijking wordt gemeld geeft volgens de BRS te veel bewegingsruimte aan LVNL en gezagvoerders en moet worden hersteld.

**RMI**

In de RMI worden staats-, militaire-, douane-, politie- en maatschappelijke vluchten nu expliciet uitgezonderd van geluidsberekeningen. In de vigerende RMI is dat niet zo. Dit leidt tot een ongewenste verruiming van de geluidsruimte voor handelsverkeer hetgeen de BRS ongewenst vindt.

**Minder hinder**

**Het Aldersakkoord**

Groei in combinatie met structurele vermindering van hinder
Aan het Aldersakkoord ligt de opvatting ten grondslag dat groei op Schiphol gepaard kan gaan met structurele vermindering van hinder. Het doel is dat er een situatie ontstaat waarbij groei van het vliegverkeer zich rechtstreeks vertaalt in een continue vermindering van het aantal gehinderden in de omgeving van de luchthaven.

- *In 2020 reductie van tenminste 5% ernstig gehinderden*
  Het akkoord omvat een *indicatief* pakket van hinderbeperkende maatregelen. Uitvoering van het pakket moet leiden tot een reductie van tenminste 5% ernstig gehinderden in de 48dB(Lden) ten opzichte van de grens voor gelijkwaardigheid. Als niet aan deze doelstelling wordt voldaan en er is geen sprake van overmacht zullen de sectorpartijen zelf de groei doelstelling ter discussie stellen.

5.1.2e legde mij het volgende uit.
In 2008 of 2012 werd een doorkijk van de 4
naar de 500.000 vluchten gegeven. De hinde
dan ook groeien. En Schiphol moest 5% min
hinder realiseren dan berekend werd bij de
van de groei. Die hinder reductie is gehaald.
5.1.2e
06/15/2021 12:33

Situatie 2021
De doelstelling van een reductie van tenminste 5% ernstig gehinderden is met een % van PM ruimschoots gerealiseerd. Dit is grotendeels toe te schrijven aan de vlootvernieuwing die in de afgelopen periode heeft plaatsgevonden. Destijds was de inschatting dat het totaalpakket van maatregelen nodig zou zijn om de doelstelling te kunnen realiseren. Dat heeft in werkelijkheid heel anders uitgepakt.
Hoe kijken we in deze context aan tegen het feit dat een deel van het indicatieve pakket van maatregelen niet is ingevoerd? Deze discussie spitst zich toe op de zuidoosthoek, omdat geen van de voor deze regio voorgestelde maatregelen uitvoerbaar is gebleken. Momenteel is er nog één maatregel voor deze regio in onderzoek.

In de Bijlage de lijst met het indicatieve pakket van maatregelen, zoals destijds bij het Convenant Hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn is opgenomen. Ook toegevoegd het overzicht van alle hinderbeperkende maatregelen die sinds 2007 aan de orde zijn geweest, opgesteld door het secretariaat ORS ten behoeve van de bespreking van het uitvoeringsplan Hinderreductie van Schiphol/LVNL in het Regioforum van juni 2020

Voortschrijdend inzicht
Alom wordt onderschreven dat de berekende hinder niet aansluit bij de hinder zoals die in de omgeving van Schiphol wordt beleefd. Piekniveau's en frequentie (of: onvoldoende rustmomenten) zijn ook belangrijke indicatoren voor ervaren hinder.
In de Luchtvaartnota neemt het Rijk daarom het voornemen op om geluidsbeleid te ontwikkelen dat beter aansluit bij de ervaren hinder en waarmee de sturingsmogelijkheden op hinder verbeteren. De Programmatische Aanpak Meten van Vliegtuiggeluid moet hieraan bijdragen. En ook zegt het Rijk hierbij het advies te betrekken van de WHO over de 45 Lden contour als grens voor het gebied waarbinnen vliegtuiggeluid significante effecten voor de volksgezondheid kan hebben.
Toch blijft het Rijk vasthouden aan de gedachte dat groei en vermindering van hinder samen kunnen gaan. Het Rijk introduceert de gedachte van het zogenaamde groeiverdienmodel, waarbij de luchtvaart kan groeien als er aantoonbare reductie van hinder plaatsvind. Welke methode het Rijk wil gebruiken om vast te stellen of sprake is van hinderreductie is nog onduidelijk. In de Luchtvaartnota wordt daar niet nader op ingegaan, maar wordt wel aangegeven dat vliegtuigen jaarlijks 1% stiller worden. In de Schipholbrief van 1 juli 2019 en in het ontwerp-LVB lijkt het Rijk vast te houden aan de huidige methodiek van de berekening van het aantal ernstig gehinderden (per saldo, binnen de 48 Lden contour). Ook de sector houdt hier aan vast.

Is in dit kopje de tabel uit het jaarverslag var
op te nemen, met de absolute aantal
gehinderden?
Zie toegevoegd figuurtje.
5.1.2e
06/15/2021 12:44

We zien met de nieuwe cumulatie methode
de hinder van het vliegverkeer veel groter is
is dat te rijmen met de afname van hinder?
Met een grotere contour zitten immers mee
mensen in de hinder.
Is het uitgangspunt van het woningbestand
2005 hier een mogelijke oorzaak?
5.1.2e
06/15/2021 11:47

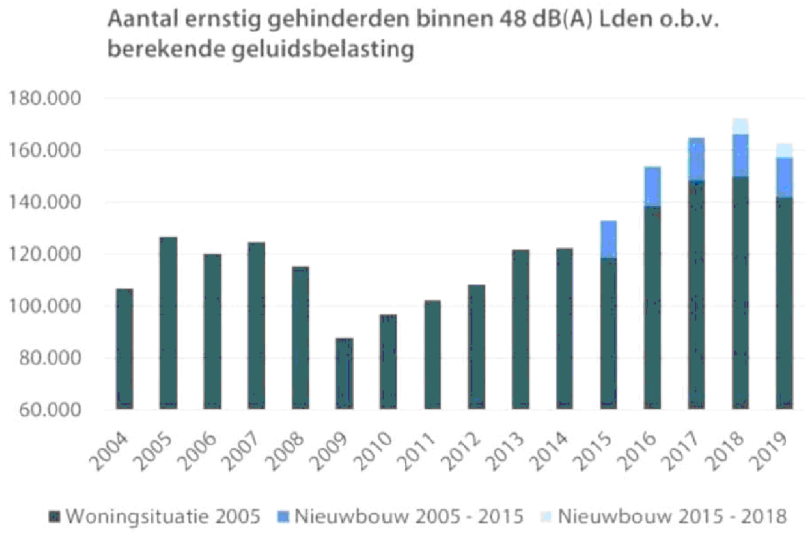
Binnen de ORS is een vaste set criteria afgesproken om hinderbeperkende voorstellen te beoordelen. Ook hierin ligt de focus op het per saldo effect op het berekende aantal ernstig gehinderden. De beoordelingscriteria op een rij:

- Een per saldo positief effect op de gelijkwaardigheidscriteria op basis van woningbestand 2005;
- Effect binnen de 48Lden-contour op basis van de actuele woningbouwsituatie;
- De mate van hinderverplaatsing;
- De effecten op het netwerk;

Echter, als een hinderbeperkend voorstel w
aangenomen, dan wordt het aantal gehinde
binnen de contour niet naar beneden bijges
De hinder wordt dan ook niet verminderd, n
dit kan weer opgevuld worden door meer te
vliegen.
5.1.2e
06/15/2021 11:48

- De effecten op de complexiteit van de operatie.

Sinds dit jaar zijn aan deze set criteria nieuw toegevoegd:
- Nieuw/uniek voorstel ten opzichte van eerder ingediende voorstellen;
- Nieuw/uniek voorstel ten opzichte het Minder Hinder pakket van Schiphol en LVNL




Figuur – aantal ernstig gehinderen binnen de 48 dB contour door de jaren heen
Bron: ORS jaarverslag 2019

Uit deze figuur blijkt dat de hinder is toegenomen. Dit sluit aan bij de beleving.

Veranderende context
De Omgevingswet vraagt een andere, integralere manier van kijken, waarbij gezondheid expliciet aandacht krijgt. Luchtvaart moet mee in deze samenhangende benadering. Dat luchtvaart geen status aparte kan hebben, zoals tot nu toe het geval is geweest, is inmiddels door verschillende toonaangevende instanties aangegeven (RLI, commissie MER, Cohen, Van Geel) en wordt ook door het Rijk zelf in de Luchtvaartnota onderschreven. Daarmee is er aandacht voor het gebrek aan wederkerigheid in de huidige regelgeving over luchtvaart.

Gezondheid is inmiddels een dominant thema. Het gaat niet alleen meer over de vraag of aan milieunormen. De insteek is veel breder, namelijk dat de leefomgeving waarin mensen wonen, werken en recreëren invloed heeft op hun gezondheid. RIVM zegt daarover: "Een gezonde leefomgeving is een leefomgeving die als prettig wordt ervaren, die uitnodigt tot gezond gedrag en waar de druk op de gezondheid zo laag mogelijk is."

Medische milieukunde (MMK) gaat over de invloed van de leefomgeving op de gezondheid van mensen.

BESCHERMEN
Belangrijke milieufactoren die invloed hebben op de gezondheid zijn luchtverontreiniging, geluidhinder en een ongezond binnenmilieu in huis.
BEVORDEREN

Het gaat hierbij ook om gezondheidseffecten als hinder en ongerustheid over milieufactoren. De leefomgeving kan ook helpen de gezondheid te bevorderen. Denk bijvoorbeeld aan de aanwezigheid van groen in de woonomgeving en goede fiets- en wandelroutes waardoor mensen meer gaan bewegen.

Uitgangspunten en inzichten van de BRS

Voortschrijdend inzicht is dat geluidbelasting en hinder twee verschillende onderwerpen zijn die tot nog toe te veel door elkaar heen lopen. Hinder is een samenspel van factoren, daarom is hinder niet geschikt als maat voor sturing op luchtvaart. Dat laat onverlet dat hinderreductie een belangrijke factor is in relatie tot een kwalitatieve leefomgeving maar dat kan niet opgehangen worden aan één factor (luchtvaartgeluid).

Als BRS pleiten wij er voor om deze twee uit elkaar te trekken en voor luchtvaart eerst de basis goed op orde te hebben: de bescherming tegen geluidbelasting vanwege luchtvaart.

Net als bij andere geluidsbronnen (zoals bijvoorbeeld wegverkeerslawaai) betekent dat een uitspraak over standaard- en grenswaarden, die wederkerig dienen te worden toegepast (bij wijzigingen in de omgeving en bij wijzigingen aan de bron). Dit vraagt om een fundamentele stelselwijziging van luchtvaartgeluid. Dit past ook in de context van de Omgevingswet. Luchtvaart wordt daar ook in ondergebracht (zie LVN).

Ik heb een voorbeeld toegevoegd, om richti
duiden. Of heb je dit bewuws acherwege ge
5 1 2e
06/15/2021 12:56

De fundamentele kritiek van de BRS op het huidige wettelijke stelsel voor luchtvaart is dat het de omgeving NIET beschermt:

- De gelijkwaardigheidscriteria beschermen de bestaande omgeving niet. De toets aan de gelijkwaardigheid is per saldo; lokaal mag de situatie verslechteren zolang per saldo aan de gelijkwaardigheid wordt voldaan; dit is niet conform hetgeen in het fysiek domein gangbaar is, namelijk dat er een standaardwaarde en grenswaarde is voor het geluid op de gevel van een specifieke woning.
- De ruimtelijke contouren zijn niet sturend voor de sector en beschermen de bestaande omgeving niet.
- Er is geen basisbeschermingsniveau waar de burger rechten aan kan ontlenen.

***Bouwstenen voor een nieuw stelsel:***

- een heldere, wederkerige norm op gevelniveau voor de geluidbelasting vanwege vliegverkeer die maximaal aanvaardbaar wordt geacht. Deze norm is sturend voor de sector (bij wijzigingen aan de bron/in het operationele concept) en voor de decentrale overheden (bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen);
- Er dient aandacht te komen voor het gegeven dat de rekenmodellen de invloed van de bebouwde omgeving niet meenemen. Er is dringend behoefte aan rekenmodellen die dat wel kunnen, zodat de geluidbelasting op gevelniveau kan worden uitgerekend en beoordeeld.
- de footprint in contouren op de grond behorende bij LVB1 is de nieuwe nul-situatie. Het LIB dient hierop te worden aangepast. De 48 Lden (of de 45 Iden contour) kan worden opgenomen als buitengrens van een aandachtsgebied luchtvaartgeluid. De 20 ke contour (de huidige begrenzing van LIB 5) kan daarmee komen te vervallen. Deze heeft geen enkele relatie meer met een geluid- of veiligheidscontour en schiet als sturingsinstrument dus zijn doel voorbij. Ten opzichte van deze nul-situatie dient er sprake te zijn van krimpende contouren. En de contouren dienen tevens sturend te zijn voor de sector.
- Met duidelijke normstelling worden excessen voorkomen, gesaneerd dan wel gecompenseerd. Sanering, isolatie en compensatie bij overschrijding van de norm is een wettelijke taak van het Rijk als bevoegd gezag voor Schiphol.

Naast een stelselherziening met aandacht voor geluidbelasting vragen wij ook aandacht voor een vitale en gezonde leefomgeving met het oog op hinderreductie:

- Vanuit de sector wordt er actief gezocht naar aanpassingen in de operatie om tot minder hinder te komen. Met dit Uitvoeringsplan Hinderreductie is daarmee een goede start gemaakt. Er dient aandacht te komen voor het afwegingskader en monitoring; de huidige rekenmethodiek voor het bepalen van het aantal ernstig gehinderden volstaat daarvoor niet. Er moet veel meer gekeken worden naar de feitelijke situatie ter plaatse.

- Aanvullend op wettelijke sanering, isolatie en compensatie kan het Omgevingsfonds een belangrijp instrument zijn om in te zetten in het kader van hinderreductie, mits voor een samenhangende, gebiedsgerichte aanpak wordt gekozen.
- Nu zijn de regels beperkend voor het behoud van vitaliteit in het gebied, wij vragen meer ruimte voor maatwerk om passende functies te kunnen toevoegen.

Wat vraagt dit van de BRS
De stellingname van de BRS betekent ook wat voor de manier waarop wij onze eigen afwegingen in het fysieke domein maken:

- in de wijde omgeving van Schiphol vliegtuiggeluid betrekken bij de afweging over nieuwe (woningbouw-)ontwikkelingen;
- én hebben daarbij aandacht voor cumulatie met andere geluidbronnen
- Vanuit de eigen verantwoordelijkheid inzetten op een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving waarin de druk op de gezondheid beperkt is.

Het uitgangspunt van minder hinder voor iedereen
Gegeven voortschrijdend inzicht en veranderende context, hoe geven we invulling aan het uitgangspunt uit de inzet van de BRS van minder hinder voor iedereen?
Het helpt ons zelf scherp onderscheid te maken tussen geluidbelasting en hinder als twee wezenlijk verschillende thema's.

Bij geluidbelasting gaat het over bescherming: waar mag een burger/woning maximaal aan worden blootgesteld?

- Het huidige wettelijke stelsel voor luchtvaart biedt geen bescherming voor de individuele inwoners.
  Conform onze zienswijzen hard duwen om parallel aan LVB1 vaart te maken met het aanpassen van het wettelijk stelsel voor luchtvaart in lijn met de Omgevingswetsystematiek:
  - Laat de per saldo benadering los;
  - Stel standaardwaarde en grenswaarden vast voor luchtvaartgeluid (maximale geluidbelasting op de gevel);
  - Wederkerigheid in het stelsel;
  - Stuur op reductie van geluidbelasting (minder geluid)

- Hinder en gezondheid
  - Aanvullend op geluidbeleid hinderbeleid, via hinderbeperkende maatregelen bij de bron en via Omgevingsfonds investeren in een kwalitatieve leefomgeving (minder hinder)

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

De leden van de BRS

**Bestuurlijke Regie Schiphol**

**Uw contactpersoon**

5.1.2e

BEL/GLK

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

1 februari 2025

**Betreft: Uitnodiging BRS-B 13 februari 2025**

Geachte leden van de BRS,

Hierbij nodig ik u uit voor een bijeenkomst van de BRS Bestuurlijk op **donderdag 13 februari 2025 van 09:30 tot 12:00 uur**.

Deze vergadering vindt fysiek plaats op het **Provinciehuis, zaal 1.5, Dreef 3, in Haarlem**.

## Agenda

### A. 09:30-10:15 - Reguliere BRS agenda

**1. Opening**

**2. Mededelingen**

- **Transitie Stichting Leefomgeving Schiphol (SLS) naar Omgevingsfonds per 1 januari 2025**

Op 1 januari jl. is het nieuwe Schiphol Omgevingsfonds van start gegaan. Het fonds, dat bedoeld is om de kwaliteit van de leefomgeving rond Schiphol te verbeteren, heeft een budget heeft van jaarlijks maximaal EUR 10 miljoen gedurende 7 jaar. De voorzitter van de BRS heeft zitting genomen in de raad van toezicht.

De komende maanden zullen worden besteed aan het voorbereiden en vaststellen van beleid, werkwijzen en Bestemmingsreglement. Hierin zullen de verschillende programma's worden gedefinieerd en uitgewerkt. Het ligt in de bedoeling om voort te bouwen op de programma's van SLS en om deze waar nodig te vernieuwen. Het loket van het Omgevingsfonds zal voor de zomer 2025 worden geopend, waarna de aanvragen voor de verschillende programma's kunnen worden ingediend.

- **Convenant reduceren vogelaanvaringen Schiphol**

Rijk, regio en Schiphol hebben overeenstemming bereikt over een nieuw convenant reduceren vogelaanvaringen Schiphol. Het convenant heeft tot doel de vliegveiligheid te verbeteren door het verminderen van vogelactiviteit (met name ganzen) in de nabijheid van de luchthaven.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 5.1.2e

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Voor inzet en uitvoering van concrete maatregelen sluit het convenant aan bij het Interprovinciaal Faunabeheerplan Ganzen 2025-2031 (Ganzenplan) en dat aanvullende maatregelen, waaronder de onderwerkregeling worden ingezet. Hierdoor worden oogstresten binnen 48 uur na de oogst ondergewerkt in de bodem.

Daarnaast gaan we ons gezamenlijk inzetten voor een ruimtelijk programma met diverse maatregelen gericht op de fysieke omgeving rondom Schiphol zodat deze minder aantrekkelijk wordt voor vogels. Bijvoorbeeld maatregelen op het gebied van ruimtelijke inrichting, landbouwbeheer en het voorkomen van ganzen aantrekkende activiteiten. Dit programma is mede onderdeel van het programma NOVEX regio Schiphol.

**3. Binnengekomen stukken**

- **Reactie op BRS-brief inzake tijdelijke ontheffingen voor baanonderhoud Schiphol in 2025** (bijlage 1)

Op 14 november jl. heeft de BRS een brief naar het ministerie van I&W gestuurd waarin de BRS verzoekt om integratie van toezeggingen, kritische beoordeling van het onderhoudsplan en betere afstemming op capaciteitsplannen om de overlast voor de omgeving te verminderen. Op 16 december ontvingen wij de bijgevoegde reactie. Inmiddels heeft de BRS ook weer gereageerd op de internet consultatie baanonderhoud. Deze brief heeft u reeds ontvangen via de email.

- **Moties gemeenten Uitgeest, Castricum, Heiloo** (bijlage 2)
- **Motie Uithoorn** (bijlage 3)
- **Moties cluster ZuidWest** (bijlage 4)

Omwonenden en bestuurlijke partijen in het invloedgebied van Schiphol erkennen het economische belang van de luchthaven. Tegelijkertijd spelen ook andere belangen een belangrijke rol. In de afgelopen periode hebben de gemeenteraden van Uitgeest, Castricum en Heiloo, Uithoorn, evenals die van Kaag en Braassem, Leiden, Oegstgeest en Teylingen, moties aangenomen die de zorgen benadrukken over de vraag of de komende besluitvorming in lijn zal zijn met de uitspraak van de Rechtbank Den Haag in de RBV-zaak.

Specifiek dringen deze moties erop aan dat economische belangen niet langer, zoals in het verleden, voorop worden gesteld, maar in een evenwichtige afweging (fair balance) met andere belangen worden meegenomen. De betrokken gemeenten roepen op tot samenwerking binnen het Bestuurlijk Regie Schiphol (BRS) om deze zorgen blijvend onder de aandacht van het ministerie te brengen.

Daarnaast heeft cluster ZuidWest de minister schriftelijk op de hoogte gesteld van deze zorgen. Ook is de minister geïnformeerd over de moties van de gemeenten Uitgeest, Castricum en Heiloo, met het verzoek te verduidelijken hoe recht wordt gedaan aan de uitspraak van de rechtbank en hoe hiermee de belangen van inwoners – met name op het gebied van hinder en gezondheidsschade door vliegverkeer – worden gewaarborgd.

- **Brief Provincie Zuid-Holland met zorg- en aandachtspunten nieuw luchthavenbesluit Schiphol** (bijlage 5)

In deze brief worden een aantal zorgpunten beschreven over het nieuwe handhavingsstelsel voor het luchthavenverkeersbesluit van Schiphol (LVB). Deze zorgen worden gedeeld door de bestuurders van de clusters Zuid West en Groene Hart en omwonenden. Tevens nodigen we de minister uit voor een werkbezoek om hier verder over te kunnen spreken. Deze brief is afgestemd met de voorzitters van clusters Zuid West en Groene Hart, en wordt mede door hun ondersteund. Dit wordt ook expliciet vermeld in de brief en bij de ondertekening. Ook is de brief in conceptvorm getoetst bij bewonersorganisaties.

**4. Vaststellen verslag 5 december 2024** (bijlage 6: conceptverslag)

**5. Openbaar maken BRS-B verslagen**

Recentelijk vroeg een raadslid van de gemeente Kaag en Braassem om het verslag van de BRS-B vergadering van 23 oktober waarin een kennismakingsgesprek met minister Barry Madlener had plaatsgevonden. De huidige verslaglegging van BRS-B vergaderingen bevat gedetailleerde discussies met naamvermelding, wat kan leiden tot terughoudendheid bij bestuurders. Geheimhouding is echter juridisch niet afdwingbaar. Hoe gaan we hier in het vervolg mee om?

Opties:

1) Gedetailleerd verslag zonder naamvermelding (max-variant)
2) Ingedikt, feitelijk verslag met alleen de essentie (medium-variant)
3) Besluitenlijst zonder discussiecontext (minimum-variant)

Aanbeveling: Kiezen voor optie 2 (medium-variant) om kernoverwegingen vast te leggen zonder onnodige details, wat de openheid binnen de bestuurlijke kolom behoudt en het leeswerk beperkt.

**B. 10:15-12:00 - Gasten**

**6. Presentatie Lelystad**

Tijdens de BRS-B van 16 mei jl. werd vastgesteld dat de BRS wil onderzoeken of de luchthaven Lelystad een rol kan spelen in het verminderen van de hinder rond Schiphol, bijvoorbeeld door het verplaatsen van nachtvluchten op Schiphol naar de dag van Lelystad. De heer Niall Buissing van Lexavia, een luchtvaart adviesbureau, komt een toelichting geven op de (on)mogelijkheden.

**7. Ministerie I&W: Actuele zaken en handhavingsstelsel**

Het ministerie van IenW praat de BRS bij over de recente ontwikkelingen m.b.t. de actualiteiten (i.e. stavaza LVB) en het Handhavingsstelsel. Daarna is er ruimte voor vragen en discussie. Bespreekpunten:

1) Actualiteiten
2) Bredere context LVB wijziging / doorkijk toekomst
3) Stand van zaken LVB
4) Handhavingsstelsel
5) Vervolgproces en inspraak

Ad 4. De punten die BRS graag wil behandelen zien op:

- Elementen stelsel (TVG, gw in hhp, baangebruikregels)
- Welke bescherming gaat hiervan uit (juridisch en materieel)?
- Wat betekent dit stelsel voor verdeling van geluid over de omgeving; hoe verschilt dat wel/niet van de huidige praktijk?
- Hoe wordt de hoogte van de grenswaarden bepaald? Wat zijn de invoergegevens? Welke keuzes maakt IenW nog over operationele marges, weer etc.?
- Hoe zit het met gezondheidseffecten anders dan geluid?
- Hoe ziet de handhaving eruit?

**8. Rondvraag en afsluiting (inclusief lunch)**

Eerstvolgende bijeenkomst: 8 mei 2025

Met vriendelijke groet,

E. Rommel
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

# BRS Werkgroep dinsdag 15 april

09.30 – 10.30 uur, via Teams

Voorgezeten door 5.1.2e

1. **Doorkijkje agenda BRS-B – donderdag 8 mei**
   - Conceptagenda: Conceptagenda BRS-B 13 februari 2025.docx
   - NOVEX Schiphol: ge-update monitor?
     - 5.1.2e afspraak eerste week juni met 5.1.2e en 5.1.2e
     - 5.1.2e bestuurlijk overleg leefomgeving 2 juni. VRO lobbyen dat NOVEX schiphol niét op de agenda komt
     - 5.1.2e VRO heeft nauwelijks afstemming met IenW, dus inderdaad van belang.
     - [Actie 5.1.2e Met 5.1.2e contact opnemen, opvolger 5.1.2e 5.1.2e teammanager van omgevingsmanagers Rijk (tegenhanger 5.1.2e
     - BESLUIT: de monitor komt te vroeg om 8 mei te bespreken, maar we zullen een mededeling doen dat we ermee bezig zijn en het onderwerp in juli op de agenda komt.
   - Procesvoorstel voorbereiding zienswijzen
     - 5.1.2e is voorzichtig bezig met een draaiboek
     - 5.1.2e hier ook proces en BRS inzet bespreken m.b.t. zienswijzen, en uitleg geven wat er met LVB-zienswijze is misgegaan.
     - [Actie 5.1.2e vraag 5.1.2e na te gaan bij 5.1.2e wat planning LVB is
     - 5.1.2e voor bestuurders zijn exacte data niet interessant, meer proces op hoofdlijnen.
   - Binnengekomen stukken: is de wens dat we uitgebreid bij deze stukken gaan stilstaan.
     - BESLUIT: ter kennisname bestuurlijk rondsturen en ambtelijk afhandelen.
   - Bezoek IenW – wat willen we?
     - BESLUIT: algemene update op alle dossiers (e.g. stelsel, LVB, LRH)
     - 5.1.2e provincies en de betrokken gemeenten (+-25) zijn al ingelicht
     - 5.1.2e actualiteiten toevoegen, e.g. bezoek minister Madlener over BA
   - Recente reacties gemeenten BRS-zienswijze LVB (plafond), 5.1.2e
   - Vragen we iemand om een presentatie te doen?
     - BESLUIT: voor 8 mei niet haalbaar
   - Hebben we 2.5 uur nodig?
     - 5.1.2e procesvoorstel voorbereiding zienswijzen als apart agenda punt, niet onder mededelingen.
     - BESLUIT: 2 uur vergadering van maken

2. **Governance en proces zienswijze procedure**
   - 5.1.2e maakt hier een draaiboek voor.

3. **Klankbordgroep Hoger Naderen Schiphol**
   - Toelichting 5.1.2e leertraject Hoger Naderen Zwanenburgbaan. 5.1.2e mailde dat er een klankbordgroep komt, wie moet daar in vanuit de regio, provincie, MRS, sector etc.
   - 5.1.2e voorstel gegadigden:
     - Provincie Noord-Holland (1x): 5.1.2e

    - Omgevingsdienst IJmond (1x), namens Alkmaar, Castricum, Uitgeest: 5.1.2e
    - Gemeente Purmerend/Zaanstad (1x), namens Purmerend, Edam-Volendam, Wormerland, Zaanstad (1): 5.1.2e
        - 5.1.2e geeft Purmerend terug aan 5.1.2e , omdat die niet valt onder ambtelijke verantwoordelijkheid van 5.1.2e
    - Regio West-Friesland (1x), namens Koggenland: moet 5.1.2e vervanger voor vinden.
- 5.1.2e punt SUGOL verhoogd voor de nacht zodat ze CDA kunnen vliegen richting polderbaan of zwanenburgbaan (vanuit ORS tijd). Wat is hier mee gebeurd?
    - 5.1.2e bocht Zwanenburgbaan is geëvalueerd
    - 5.1.2e eventueel zoeken op Minder Hinder programma

**4. Werkbezoek NLR**

- Donderdag 22 mei, 10.00 - 12.00 (lunch/uitloop tot 13.00 uur)
- Zijn er specifieke onderwerpen die we willen bespreken?
    - [Actie allen] laat het 5.1.2e weten voor dinsdag 22 april
    - 5.1.2e plek voor 30 man, werkgroep is normaal +-15; willen we specifiek mensen er bij uitnodigen, of BRS-A breed uitnodigen en hopen dat we op een max van 30 man uitkomen.
    - 5.1.2e zeker delen, op volgorde van binnenkomst tot 30 man.
- 5.1.2e zelfde datum als mini BRS, tijdstip om 15.15
- 5.1.2e en 5.1.2e en 5.1.2e kunnen er niet bij zijn
- [Actie 5.1.2e 5.1.2e vragen uitnodiging rond te sturen

**5. Wat komt er op ons af (vergaderingen, seminars, besluitvorming)?**

- Planning: Planning BRS Werkgroep 2024.docx (sharepoint.com)
- 5.1.2e donderdag 24 mei 11.00 bijeenkomst ministerie over nieuwe geluidsstelsel, 5.1.2e kan het BRS ambtelijk niet volledig meemaken.
    - 5.1.2e geld ook voor 5.1.2e en mij
- [Actie 5.1.2e BOL overleg toevoegen in planning
- 5.1.2e overleg met LVNL (samen met 5.1.2e over veiligheidsmaatregel over de nachtroute over de Polderbaan.
    - [actie 5.1.2e agenderen voor volgende werkgroep vergadering
- 5.1.2e zonnepanelen Haarlemmermeer; zon nu zo hoog dat er geen probleem meer is. Moeilijk gesprek tussen Schiphol, gemeente en ontwikkelaar. Er waren geen normen, dus ligt nu vraag bij ministerie om te komen met normen. Er moet iets gebeuren aan demontage om september problemen te voorkomen.
- 5.1.2e aankomende debatten: verduurzaming luchtvaart 11 juni en vliegveiligheid 18 juni, luchtvaart debat in september.
    - 5.1.2e debat vorige week; Schiphol | Debat Direct
    - 5.1.2e informele verslag komt volgende week, goed om toezeggingen te lezen

**6. W.v.t.t.k.**

- 5.1.2e Welke gemeenten hebben een zienswijze ingestuurd voor STOER
    - 5.1.2e gemeente Leiden, 5 bewonersorganisaties Zuid-Holland
    - 5.1.2e vijf omgevingsdiensten Zuid Holland
    - 5.1.2e gemeente Uithoorn en gemeente Utrecht

    - 5.1.2e wordt veel gezegd over isolatie, wat je in deze regio dus wel wil doen
    - 5.1.2e geluid moet meegenomen worden in onze regio
    - 5.1.2e schrappen regeling alleen is niet voldoende
    - 5.1.2e Zeeuw belafspraak met wethouder op 16-04-2025
- 5.1.2e geluidsbelasting kaarten die moeten worden vastgesteld voor 2021, op basis waarvan een actieplan gemaakt moet worden. Nieuwe rekenmethode voor vanuit EU zorgt er voor dat er 5x meer gehinderde zijn door vliegtuiggeluid.
    - 5.1.2e moet officieel gepubliceerd worden op een website; google europese geluidskaart gemeente
    - 5.1.2e zijn ze al gepubliceerd? Hoe gaan die gemeenten er mee om dat er door de nieuwe rekenregel meer gehinderden zijn
    - 5.1.2e gezegd dat de twee methoden niet te vergelijken zijn
- Minister Madlener komt 22 mei besluit BA toelichten
    - [Actie I 5.1.2e als mededeling opnemen in BRS-B 8 mei
- 5.1.2e woensdag in de commissie van Uithoorn is initiatiefvoorstel ingediend om een handhavingsverzoek over overschrijding handhavingspunt 25 te gaan indienen bij ILT en minister. Al paar jaar overschrijding van 20% , ILT baalt dat ze er niks aan kunnen doen. Volgende week in de raad, maar gezien de bespreking in de commissie verwachten we dat het door gaat.
    - 5.1.2e heeft met preferentie regels te maken dat er niet gehandhaafd kan worden.
- Differentiatie van de Nederlandse vliegbelasting,
    - 5.1.2e eventueel niet aanwezig
    - 5.1.2e eventueel verslag lezen voldoende ter informatie
- [Actie allen] vakanties invullen: BRS werkgroep - vakanties 2025.xlsx
    - 5.1.2e voorstel om reces periodes toevoegen aan dit bestand

**7. Actietabel**

| | Actie | Vergadering | Deadline |
|---|---|---|---|
| **Allen** | Lezen van de toezeggingen door IenW in het formele verslag van 19 maart: Technische briefing & Bestuurlijk Overleg programma<br><br>Luchtruimherziening | 25-03-2025 | 22-04-2025 |
| | Bekijken handleiding SharePoint BRS werkgroep | 08-04-2025 | 14-08-2025 |
| | Onderwerpen werkbezoek NLR mailen naar 5.1.2e | 15-04-2025 | 21-04-2025 |
| | Vakanties invullen | 15-04-2025 | |
| 5.1.2e | Wens BRS m.b.t. participatie en interbestuurlijke samenwerking bespreken met 5.1.2e | 25-03-2025 | |
| | Draaiboek voor zienswijze procedure | 01-04-2025 | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Navragen 5.1.2e m.b.t. rapport en presentatie van de bestuurlijke informatiesessies 27 & 31 maart | 01-04-2025 | |
| | Laatste versie monitor van output agenda NOVEX op SharePoint zetten | 08-04-2025 | |
| | Agenderen 'handleiding gebruik SharePoint' | 08-04-2025 | |
| | Bezoek Minister Madlener opnemen in BRS-B als mededeling | 15-04-2025 | |
| 5.1.2e | Afspraak inplannen met 5.1.2e m.b.t. bijpraten cumulatie luchtvaartgeluid | 01-04-2025 | |
| | In planning zetten bilateraal overleg stelselherziening | 08-04-2025 | 14-04-2025 |
| 5.1.2e | Delen lijst met beurzen voor jongerenparticipatie | 01-04-2025 | |
| | BOL overleg toevoegen in planning | 25-04-2025 | |
| 5.1.2e | Contact 5.1.2e stelselherziening | 08-04-2025 | |
| | 5.1.2e vragen uitnodiging NLR bezoek rondsturen BRS-A breed | 15-04-2025 | |
| | 5.1.2e vragen om 5.1.2e te spreken m.b.t. planning LVB | 15-04-2025 | |
| | Agenderen bezoek 5.1.2e en 5.1.2e LVNL veiligheidsmaatregelen | 15-04-2025 | 21-04-2025 |
| 5.1.2e | Contact opnemen 5.1.2e m.b.t. NOVEX Schiphol monitor | 15-04-2025 | |

**Reactie Amsterdam op de Stelselontwerp regulering vliegtuiggeluid - Eerste ambtelijke uitwerking (botsproefversie november 2023)**

1. Gpp-systematiek algemeen

Voor het ontwerp van het voorgenomen stelsel wordt aangesloten bij de geluidsystematiek van andere bronsoorten zoals gereguleerd in de Omgevingswet (rijksweg, spoorweg en industrie). Hierbij wordt opgemerkt dat de bronsoort luchtvaart verschilt van andere bronsoorten zoals wegen en spoorwegen. Het voorgenomen stelsel zal daarom op inhoudelijk punten afwijken.

Voor spoor – en wegverkeer bestaat de gpp systematiek nu ca. 10 jaar. Wij vragen aandacht voor een evaluatie van deze gpp-systematiek en deze input te gebruiken bij het vormgeven van de gpp-systematiek bij vliegtuiggeluid. Vanuit de uitvoeringspraktijk geven wij hierbij alvast enkele kanttekeningen bij de gpp-systematiek aan.

- *Onbenutte ruimte*

Een heikel punt die lokale overheden ervaren bij de gpp-systematiek, is dat in de praktijk (in ieder geval bij spoor) een groot verschil kan ontstaan tussen de theoretische gebruiksruimte en de feitelijke geluidsituatie. Dat heeft tot gevolg dat gemeenten in de gebiedsontwikkeling met onbenutte gebruiksruimte rekening moeten houden. Daardoor kunnen minder woningen worden gerealiseerd of worden er (woon)gebouwgebonden maatregelen getroffen die veel geld kosten, de ruimtelijke kwaliteit of wooncomfort niet verhogen terwijl deze maatregelen feitelijk niet nodig zijn. De 5 jaarlijkse evaluatie kan aanleiding zijn de (structureel) onbenutte ruimte uit de gpp-systeem te halen. Zie onze opmerkingen over evaluatie hierna.

- *Gpp wijziging nav nieuwe gegevens*

Een ander discutabel punt van de gpp-systematiek in het algemeen, is de mogelijkheid om gpp's te verhogen zonder een beoordeling van het geluid in de omgeving n.a.v. nieuwe gegevens (in dit geval over het geluid van vliegtuigen, zoals beschreven in par. 3.9.2). We begrijpen dat de activiteit niet wijzigt, maar de geluidbelasting en daarmee de gevolgen voor woningbouw veranderen degelijk. Het zou daarom goed zijn om bij de keuze om gpp te verhogen wel meer 'integraal' naar het vraagstuk te kijken. De negatieve gevolgen voor de woningbouw zouden eventueel toch aanleiding kunnen zijn om de activiteit te beperken. Het is ook inconsistent dat bij de 5-jaarlijkse evaluatie wel naar het balans beschermen-benutten-bouwen wordt gekeken, maar in dit geval niet.

Belangrijk is wel dat het besluit gebruiksruimte in beginsel vaker en eenvoudiger kan worden gewijzigd dan het GPP-besluit. Uitgangspunt van het nieuwe stelsel is dat de minister – binnen de ruimte die het GPP-besluit biedt – een instrument heeft om te kunnen sturen en bijsturen op de afname van de geluidbelasting. Betekent dat meer ruimte voor de omgeving?

2. Monitoring en evaluatie

De vaststelling van de maximale geluidbelasting in het gebied rond de luchthaven vraagt om een afweging tussen benutting van de luchthaven, beschermen van de gezondheid van omwonenden en gebruik van ruimte rondom de luchthaven voor woningbouw. Ook de ruimtelijke ontwikkelingen worden gemonitord en

betrokken bij de vijfjaarlijkse verplichte evaluatie van het besluit over de inpassing van de luchthaven. Ook tussentijds moet bijsturing mogelijk zijn.

Evaluatie is een belangrijk instrument in het nieuwe stelsel. We zouden daarom graag in de nadere uitwerking van het stelsel een versterking van dit punt willen zien. Graag denken wij hierover mee. Mogelijke elementen kunnen zijn:

- een expliciete bevoegdheid voor gemeenten om bij onbenutte ruimte ook tussentijds een verlaging gpp's te kunnen verzoeken;
- Mogelijkheid om gpp ook tussentijds te wijzigen;
- Rol van regio/gemeenten bij vaststelling gpp's en de evaluatie;
- Bezwaar/ beroep tegen het gpp en evaluatiebesluit.

Betrek bij de evaluatie ook overige bestuurlijke afspraken, zoals de jaarlijkse rapportageverplichting vanuit de bestuurlijke afspraken wonen/vliegen en de afspraak (november 2020, herbevestigd in BO VRO 21 december 2023) om de ontwikkelingen van het geluidstelsel nauw te volgen mede ten aanzien van de effecten voor de woningbouw.

Het is van belang het systeem in zijn totaliteit mee te nemen in de evaluatie, zowel de werking van gpp als de cumulatie vliegverkeergeluid. (Zie gecumuleerd geluid ook nog hierna.)

3. Maatgevende situatie en woningbouw

Volgens mij is dit een oproep die juist in strij
met het doel van GPP's. Je stelt GPP's in om
zekerheid naar de omgeving te bieden wat b
de geluidbelasting. Als je dan je omgeving ga
inrichten op de gebruiksruimte, dan heb je g
zekerheid, want die ruimte varieert.
5 1 2 5 1 2e
01/18/2024 15:06

In verband met het punt 'onbenutte ruimte' onder 1 vragen we ook om verduidelijking of de 'maatgevende situatie'. De maatgevende situatie vormt de basis voor de '1-dB-contour-kaart' die in RO-procedures moet worden toegepast. Wordt de maatgevende situatie gebaseerd op het (meer ruime) gpp-besluit of op het (strakkere) gebruiksruimte-besluit? Wij pleiten voor dat laatste; dat borgt ook wel een maximale geluidbelasting en tegelijkertijd wordt hiermee dus voorkomen dat gemeenten onnodig met te hoge geluidbelasting rekening moeten houden.

De maatgevende situatie is gebaseerd op een maximale worst-case situatie m.b.t. onzekerheden (meteo en spreiding). Dat is een prima uitgangspunt als je doel is dat de gpp-waarden nooit mogen worden overschreden. De vraag is echter of het ihkv RO-afweging wenselijk is om ook dergelijke 'maximale worst case' benadering te kiezen of uit te gaan van een meer realistische prognose van de te verwachten geluidhinder. Wij pleiten voor dat laatste en vragen daarom om de '1-dB-contour-kaart' daarop te baseren.

4. Beschermingsniveau

- Het is positief dat er meer aandacht komt voor de bescherming van het individu. Desalniettemin is het ook belangrijk om een goede afweging te maken op het 'totaal niveau', vanuit een evenwichtige toedeling van functies aan locaties en een veilig en gezonde leefomgeving. Komen de gelijkwaardigheidscriteria of het uitgangspunt van geluid-prefentiëel baangebruik nog terug? Als ja, hoe en waar?
- De maximale geluidbelasting van een individueel overvliegend vliegtuig (LAmax) blijkt een betere indicatie te geven van de ervaren hinder door luchtvaartgeluid dan de jaargemiddelde geluidbelasting (Lden). In paragraaf 3.10.3 blijkt dat het mogelijk is om in het besluit gebruiksruimte aanvullende bepalingen over hinderindicatoren als frequentie en piekbelasting op te nemen. Met oog op de ervaring

van hinder lijkt het ons relevant om deze indicatoren daadwerkelijk het besluit gebruiksruimte op te nemen.

5. Grondgeluid

Uit de begripsbepalingen in het document volgt dat luchtverkeergeluid ook het zogenaamde grondgeluid omvat, zijnde het geluid van vliegtuigen op startbanen, landingsbanen en taxibanen. Daarmee wordt de geïmpliceerd dat grondgeluid ook binnen het toepassingsbereik van de stelselherziening valt. Grondgeluid heeft echter andere eigenschappen dan geluid van vliegtuigen in de lucht. Het is laagfrequent en bij meewindcondities en winterse omstandigheden kan grondgeluid zich tot over enkele kilometers verplaatsen en daarmee in een groot gebied hinder veroorzaken. Voor grondgeluid gelden tot op heden geen normen en is geen passend beoordelingskader beschikbaar. Uit het document blijkt niet in hoeverre de voorgenomen stelselherziening ook voorziet in een normering en geluidaandachtsgebied voor grondgeluid. Ook is niet duidelijk hoe e.e.a. zich verhoudt tot bestaande geluidgevoelige gebouwen en het toestaan van nieuwe geluidgevoelige gebouwen. Anders dan in paragraaf 1.5 wordt gesteld kan grondgeluid (in tegenstelling tot geluid van vliegtuigen in de lucht) wel worden beperkt door maatregelen die de overdracht verminderen.

6. Maatregelen bij verhoging gpp

Het stelsel biedt de mogelijkheid om de gpp's te verhogen. We vragen bij de nadere uitwerking aandacht voor de afwegingscriteria. De huidige versie bevat alleen een vrijblijvend geformuleerde motiveringsplicht (waarom geluid toeneemt en welke maatregelen zijn getroffen). De gpp-systematiek bij andere bronnen bevat hardere verplichtingen om geluidbeperkende maatregelen te treffen.

7. Gecumuleerd geluid

Uitgangspunt is om gecumuleerd geluid geen onderdeel te laten zijn van de beoordeling bij het nemen van gpp-besluit. Het is ons vooralsnog moeilijk de gevolgen hiervan te overzien, maar het gebrek van wederkerigheid baart ons zorgen.

Voor gemeenten is inderdaad luchtverkeer bepalend bij het gecumuleerde geluid. Dat kan leiden tot de situatie dat bv geluidreducerende maatregelen bij wegverkeer, niet terug te zien zijn in het gecumuleerd geluidniveau.

Het is ons niet duidelijk hoe de voorgenomen stelselherziening zich verhoudt tot de eventuele nieuwe rekenregels voor cumulatie van luchtvaartgeluid. Op basis daarvan zou luchtvaartgeluid veel zwaarder gaan meewegen in de cumulatieve geluidbelasting. Dat bij de RO-afweging voor het toestaan van nieuwe geluidgevoelige gebouwen zou moeten worden uitgegaan van volledige benutting van gpp's leidt niet alleen tot een overschatting van de feitelijke geluidbelasting, maar in geval van inwerkingtreding nieuwe rekenregels voor cumulatie, ook tot een onevenredig hoge cumulatieve geluidbelasting. De samenhang tussen de voorgenomen stelselherziening en de eventuele nieuwe rekenregels voor cumulatie is dan ook een belangrijk aandachtspunt. Graag zien we een nadere analyse hiervan, mede in samenhang met de lopende discussie over de aanpassing van de rekenmethode voor cumulatie (andere weging luchtvaartgeluid) bij woningbouw.

Tevens verdient het aanbeveling het systeem van gecumuleerd geluid te betrekken in de evaluatie van gehele geluidstelsel vliegverkeergeluid, in samenhang met systeem van gpp's.

8. Toelating van nieuwe geluidgevoelige gebouwen

- Betekent het aansluiten bij Ow-systematiek dat er bv. ook mogelijk wordt om overschrijdingen van de grenswaarde te accepteren bij niet-geluidgevoelige gevels (met al dan niet bouwkundige maatregelen)?
- Er wordt nagedacht om (t.o.v. andere bronnen) nadere voorwaarden te stellen aan het toelaten van geluidgevoelige gebouwen bij overschrijding van de standaardwaarde (maar bij onderschrijding van de grenswaarde). We missen een onderbouwing waarom bij luchtvaart nadere voorwaarden aan de orde zijn. De genoemde voorbeelden in par. 4.1.5 vinden wij in ieder geval niet reëel. Het eerste voorbeeld (alleen in bestaand stedelijk gebied) gaat veel verder dan de bestuurlijke afspraken over 'wonen-vliegen' bij Schiphol (zowel het gebied als de kring van geluidgevoelige gebouwen). Het tweede voorbeeld (geluidluwe buitenruimte) lijkt ons technisch zeer ingewikkeld bij overvliegende vliegtuigen (het moet dan een overdekt buitenruimte zijn) en past niet in een compacte stad als Amsterdam.
- Het is ons niet duidelijk hoe gezamenlijk geluid (de basis voor geluidwering) wordt bepaald als de nieuw te bouwen woning in het geluidaandachtsgebied van een luchthaven valt maar verder buiten andere aandachtsgebieden. Wordt dat bepaald aan de hand van de '1-dB-contour-kaart'?
- In par. 5.2.2 wordt het voorkomen van 'nieuwe hinder' als doel van het nieuwe stelsel genoemd. Dit lijkt ons per definitie niet haalbaar; zelfs op grote afstanden van Schiphol kunnen gevoelige mensen hinder ervaren. Graag dergelijke termen niet gebruiken.
- Het is ons ook niet duidelijk wie welke gegevens moet aanleveren voor de monitor ruimtelijke ontwikkelingen. Wat wordt gedaan met die gegevens? Waarom hier aanvullende regels t.o.v. andere geluidbronnen?
- De blootstelling aan luchtvaartgeluid kan (aanzienlijk) worden beperkt door het treffen van geluidadaptieve maatregelen, zoals een aangepaste positionering en vormgeving van bebouwing, oriëntatie van de woningen en het gevel- en het groenontwerp. De mogelijkheden van geluidadaptief bouwen komen onvoldoende tot uitdrukking in het document. Dit lijkt ons wel relevant omdat dit kan worden betrokken in de RO-afweging voor het toestaan van nieuwe geluidgevoelige gebouwen in het geluidaandachtsgebied.

9. Handhaving

Lijkt het meest heikel punt. Hoe kan ILT de nalevingsrapportages controleren als ze geen inzicht meer krijgen van de operatie (zoals bangebruik)? Heeft Schiphol voldoende sturingsmogelijkheden op de luchtvaartmaatschappijen?

10. Samenhang met Novex Schiphol

Het systeem moet politieke houvast bieden door als Rijksoverheid meer regie te gaan nemen met betrekking tot maatregelen op en ruimtelijke ontwikkelingen rond luchthavens (dit sluit tevens aan bij de gedachte achter de gebiedsagenda die in het kader van NOVEX Schiphol wordt opgesteld). Wat wordt bedoeld met 'regie'? En hoe verhoudt zich dit tot het uitgangspunt van de Omgevingswet 'decentraal, tenzij'?

Verzoek om nader in te gaan op de samenhang tussen de beoogde stelselherziening en de actiepunten ten aanzien van geluid zoals opgenomen in de Uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio (7 december jl.):

voorbereiden beleid voor aandachtsgebieden, isolatieprogramma en verminderen grondgeluidhinder. Ten aanzien van het actiepunt 'programma systeemconcept geluid en normstelsel' is in de Uitvoeringsagenda specifiek opgenomen dat er aandacht moet zijn voor het creëren van draagvlak bij bewoners. Uit de voorgenomen stelselherziening blijkt onvoldoende hoe hier invulling aan wordt gegeven.

11. Overig

- Komt er nog een luchthavenbesluit voor Schiphol? Soms wordt over luchthavenbesluit gesproken, bv. als het gaat om de betere koppeling met isolatie. Of wordt daarmee het besluit gebruiksruimte bedoeld?
- Blijft voor regionale luchthavens alles hetzelfde? Worden ze ook omgezet naar de Ow of blijven ze in Wlv? Wordt de 'normstelling' / verplichte contouren voor deze luchthavens herzien?

# Memo BRS Economie & Luchtvaart

Versie 5, 1 juli 2021

## Aanleiding

Binnen de Bestuurlijke Regie Schiphol (hierna: BRS) is uitgesproken om enkele thema's te verdiepen. Dit memo dient als onderlegger en startpunt van één van de thema's van deze verdieping.

**Doel: Economische ontwikkeling en duurzame connectiviteit van de Schipholregio met een gezonde arbeidsmarkt**

Vanuit het primair kernbelang dat Schiphol als multimodaal knooppunt met een uitgebreid netwerk van (inter)continentale bestemmingen bijdraagt aan de internationale verbondenheid van de regio.
Met name deze 'bestemmingsmachine' is van groot belang voor de internationale positionering (het vestigingsklimaat en de concurrentiepositie) van de regio en de hiermee gepaard gaande werkgelegenheid en economische ontwikkeling.

Schiphol draagt bij aan de internationale verbondenheid van de regio. Het is een multimodaal knooppunt (1) met een uitgebreid netwerk van (inter)continentale bestemmingen.
Met name dit netwerk is van groot belang voor de internationale positionering van de regio. Het versterkt het vestigingsklimaat (2) en de concurrentiepositie. Het zorgt voor veel werkgelegenheid (3) en is belangrijk voor de economische ontwikkeling van de regio.
Schiphol is een plek waar alle modaliteiten samen komen, dit versterkt de internationale hubfunctie en de internationale connectiviteit van Nederland (4).

1. Knooppunt

Er bestaat een sterke wisselwerking tussen de netwerkkwaliteit van Schiphol en het ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat. In de afgelopen decennia is dat netwerk sterk uitgebreid en daarmee behoort Schiphol tot de luchthavens met de meeste (directe) bestemmingen van Europa.
Maar de economie rondom Schiphol staat onder druk. Enerzijds zet de impact van COVID-19 en daarbij het instorten van de passagiersmarkt op Schiphol en de noodzakelijke staatssteun aan KLM het klassieke hub-and-spoke model onder druk.
Anderzijds is er druk van andere beleidsopgaven, zoals gezondheid, milieu en hinder, nut en noodzaak van transferpassagiers, de wens voor het verplaatsen van vakantievluchten naar Lelystad en hinder van toeristen in de binnenstad van Amsterdam e.d.

2. Vestigingsklimaat

Het multimodale netwerk van Schiphol is van belang voor de internationale positionering en de economie van de regio. Dit netwerk staat voortdurend onder druk, terwijl het welzijn, de economie en behoefte van onze regio leidend zou moeten zijn. Hierbij past zoveel mogelijk aanpassingsvermogen en mogelijkheden tot sturing op dit netwerk.
Het groot aantal bestemmingen is tevens voor de luchtvrachtsector van belang, er is sprake van een hoogwaardig logistiek luchtvrachtproduct op Schiphol. De luchtvracht op Schiphol Luchtvrachtsector is goed voor ongeveer 25 procent van de totale directe werkgelegenheid en toegevoegde waarde die Schiphol biedt[1].

[1] Decisio, 2019



783990 0145

De hoogwaardige dienstverlening van de luchtvrachtsector past bij belangrijke pijlers van de economie, zoals de bloemensector, de high-tech industrie en de medische sector.

3. Arbeidsmarkt

Het netwerk van Schiphol zorgt voor veel werkgelegenheid en is belangrijk voor de economische ontwikkeling van de regio en is een leer-werkmotor gebleken.

Enkele kerncijfers[2]:
Op en rond de luchthaven werken ruim 68.000 personen aan het 'luchthavenproduct Schiphol'. Deze 68.000 banen (circa 57.000 fte) is de directe werkgelegenheid gerelateerd aan Schiphol. De indirecte (achterwaartse) werkgelegenheid betreft banen bij toeleveranciers van deze bedrijven en organisaties (en de toeleveranciers daarvan). Het gaat om ruim 45.000 banen (36.000 fte).
In totaal gaat het om 114.000 banen (93.000 fte). De toegevoegde waarde die hiermee samenhangt bedraagt € 10,4 miljard.
Inclusief regionale luchthavens is de werkgelegenheid die direct en indirect samenhangt met luchthavenactiviteiten in Nederland circa 100.000 fte.

*Directe werkgelegenheid (Decisio 2019)*




Schiphol biedt vooral veel werkgelegenheid op de regionale arbeidsmarkt voor lager en middelbaar opgeleid personeel. Schiphol geeft tevens vorm aan de inclusieve arbeidsmarkt voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Tegelijkertijd staat de werkgelegenheid onder druk door de Coronacrisis.

4. Connectiviteit / Netwerk / Selectiviteit

Er is momentum om naar Schiphol als een multimodaal knooppunt te kijken. Daarbij staat vanuit de regio niet alleen het belang van Schiphol en haar netwerk als uitgangspunt voorop, maar de connectiviteits*behoefte* van de regionale economie en breder in Nederland. Schiphol is ondersteunend hieraan, waarbij ook andere luchthavens en andere modaliteiten (substitutie) beter benut kunnen worden.

[2] Actualisatie economische betekenis Schiphol - Decisio, 7 oktober 2019



783990 0145

Het zoeken is naar het maatschappelijk / economisch meest optimale netwerk. Het model voor die optimalisatie heeft meerdere variabelen en teruglopende randvoorwaarden. De variabelen zijn onder andere de bestemmingen en de frequentie op die bestemmingen, de (zich ontwikkelende) vraag naar die bestemmingen (in samenhang met de economische ontwikkelingen). De randvoorwaarden zijn de teruglopende impact op de leefomgeving (gezondheid, klimaat en hinder).
Deze terugkerende behoefte inventarisatie moet een plek krijgen. De kracht van luchtvaart is de potentie van flexibiliteit ten opzichte van andere modaliteiten die een vaste infrastructuur nodig hebben. Door het gebrek aan sturingsmogelijkheden kan deze flexibiliteit nu alleen niet benut worden. Zo kun je sturen op bestemmingen en/of de intensiteit van bestemmingen. Hier is dan ook een de combinatiemogelijkheid met internationaal treinverkeer te maken.
In de bijlage bij dit memo is een Factsheet over selectiviteit opgenomen.

## Instrumenten

**Netwerkkwaliteit en selectieve ontwikkeling Schiphol**

Het belang van Schiphol is gelegen in internationale connectiviteit. Bij selectieve ontwikkeling moet er voorrang zijn voor vluchten met de grootste waarde voor de kwaliteit van het bestemmingennetwerk en daarmee de Nederlandse economie. (Zie ook het Factsheet in bijlage) Gebruik Schiphol selectief; ten behoeve van de economie en niet ten behoeve van bestemmingen die daar niets aan bijdragen.
Een effectief sturingssysteem op selectiviteit past hierbij. Zo kan ten behoeve van selectiviteit schuifruimte gecreëerd worden via andere luchthavens en andere modaliteiten (treinen en, wellicht in de toekomst, elektrisch vliegen.)
Instrumenten als het Beleidskader netwerkkwaliteit van het Rijk en de Europese Slotverordening komen eraan. Dit is niet in handen van de BRS-overheden, maar inzet op een effectieve lobby ten behoeve van onze MRA-economie door (individuele) BRS-leden kan als aanjager van dit instrumentarium dienen.

**Lelystad Airport**

Opening van Lelystad Airport kan betekenen dat daar vakantievluchten opgevangen worden, zodat Schiphol zich kan richten op het versterken van zijn internationale hub-functie ten behoeve van het vestigingsklimaat.
Het openen van Lelystad Airport zorgt, in combinatie met andere maatregelen (zoals geen groei van Schiphol), ook voor minder druk op de omgeving van Schiphol.

**Regionale luchthavens**

De regionale luchthavens richten zich op het bieden van toegevoegde waarde voor de regio en zijn proeftuinen voor innovatie, bijvoorbeeld voor hybride en elektrisch vliegen. De Nederlandse luchthavens werken daarbij samen als één systeem.

**Substitutie en multimodaliteit**

Schiphol is een plek waar alle modaliteiten samen komen, reizigers op zowel de internationale trein als het vliegtuig kunnen stappen. Het stoppen van internationale treinen op Schiphol versterkt de internationale hubfunctie en de internationale connectiviteit van Nederland.
Het belang van Schiphol is gelegen in internationale connectiviteit, zowel per vliegtuig, als per trein. Hierbij past een visie waarbij alle modaliteiten in samenhang met elkaar worden bekeken. Ook is het verbeteren van de bereikbaarheid per ov een belangrijke factor voor iedereen die werkt in de Schipholregio. Het verbeteren van de OV-bereikbaarheid heeft ook invloed op de veiligheid.



783990 0145

Enorme reizigersstromen kunnen veiliger worden afgewenteld als de vervoerssoorten in samenhang met elkaar bekeken worden.

**Innovatie en nieuwe ontwikkelingen**
In de toekomst worden commerciële luchtvaartactiviteiten zoals surveillance, inspectie en survey in steeds grotere mate overgenomen door drones. Dat zal de druk op de grotere luchthavens doen afnemen, doordat drones minder hinder veroorzaken en vanaf andere terreinen kunnen starten en landen.

De elektrificatie van de luchtvaart heeft een soortgelijk effect. Elektrische vliegtuigen en Urban Air Mobility vliegtuigen kunnen vanaf kleinere luchthavens starten en landen en veroorzaken daarbij ook minder hinder. In combinatie met lagere operationele kosten wordt de business case voor regionale en fijnmazige netwerken daarmee interessant. Daardoor bestaat de mogelijkheid, dat binnen Europa de regionale luchthavens een groter deel van de vluchten kunnen gaan opnemen en Schiphol zich meer gaat richten op intercontinentale bestemmingen en zakelijk verkeer vanuit de regio.

**Instrumenten arbeidsmarkt**
Gemeenten in de arbeidsmarktregio Groot-Amsterdam hebben samen met sociale partners, UWV en private partijen het Regionaal Werkcentrum Groot-Amsterdam geopend. Het werkcentrum verbindt werkgevers die door de coronamaatregelen geen werk voor hun personeel hebben, met werkgevers die juist mensen zoeken. Het doel: de oplopende werkloosheid beperken door personeel van werk naar werk te begeleiden. Op Schiphol is een dependance van dit werkcentrum ingericht.
Ook een skills-gerichte aanpak via bijvoorbeeld House of Skills zou een instrument kunnen zijn voor een goed functionerende arbeidsmarkt rondom Schiphol.
Nederland zou voortrekker binnen Europa kunnen zijn om hoge sociale normen in de luchtvaart te stimuleren en misstanden zoals schijnconstructies te bestrijden. Met sociale vestigingseisen wordt een gelijk speelveld gerealiseerd, sociale standaarden beschermd en wordt de vliegveiligheid verder verbeterd.

## Links met andere programma's binnen de regio

De regio werkt samen met het Rijk in het MIRT-gebied ZWASH (Zuidwestkant Amsterdam Schiphol Hoofddorp) en het programma SBaB (Samen Bouwen aan Bereikbaarheid) aan de ontwikkeling van de kerncorridor Schiphol als de internationale entree van Nederland.
Een goede en veilige landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven moeten worden meegewogen in alle besluiten. Om alle reizigers aan te kunnen, moet bij station Schiphol en station Amsterdam-Zuid de capaciteit worden vergroot. Tot 2030 wordt er daarom zowel aan de weg als aan het spoor gewerkt. Op Schiphol wordt de overstap voor reizigers verbeterd, de A10-zuid wordt verbreed en in een tunnelbak gelegd en station Zuid wordt grondig vernieuwd, met twee sporen voor internationale treinen.
Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp zijn effectieve en urgente oplossingen voor de bereikbaarheidsknelpunten en verstedelijkingsopgaven.
Door het uitbreiden van het metronet worden reizigersstromen anders verdeeld over trein, bus en tram, waarmee meer ruimte ontstaat voor treinverkeer op het (inter)nationale netwerk. Dit faciliteert de geplande woningbouw, de groei in werkgelegenheid en draagt bij aan het internationale vestigingsklimaat.

De 'Economische Schaalsprong MRA' gaat uit van het versterken van de internationale positie als economische topregio met hoge leefkwaliteit. We staan echter voor urgente, grote en complexe opgaven. Daardoor komen deze positie en de leefkwaliteit onder druk te staan en dat geldt ook voor het welvaarts- en welzijnsniveau van de mensen die in de MRA wonen en werken. Om die opgaven met het oog op de langere termijn van een passend antwoord te voorzien, worden in twee leidende principes gehanteerd: de toekomstbestendige metropool en de evenwichtige metropool.

Deze overkoepelende ambitie – werken aan een internationale topregio met hoge leefkwaliteit door te investeren in een toekomstbestendige en evenwichtige metropool – geeft richting aan de regionale samenwerking.

Op het gebied van duurzaamheid zijn gezamenlijke programma's van belang zoals de MRA Green Deal, faciliteert en ondersteunt. Dit onderdeel kent tevens een nauwe verbondenheid met de ontwikkelingen in de haven van Amsterdam.

# Factsheet Selectiviteit (Bijlage bij BRS Memo Economie & Luchtvaart)

Mei 2021

*Bronnen:*
Memo Selectief gebruik van capaciteit: een luchthavensysteem 31-10-2007
Lessen uit buitenlandse voorbeelden 5-11-2007

*Selectief met capaciteit: formele en informele maatregelen*

Er kan binnen een stelsel van (nabij gelegen) luchthavens op verschillende manieren selectief met de beschikbare capaciteit worden omgegaan. Het distribueren van verkeer over bepaalde luchthavens kan:

- Informeel (of indirect): door openingstijden, tariefdifferentiatie, geboden faciliteiten, gerichte acquisitie etc.
- Formeel (regulatoir): door distributieregels die zijn aangemeld bij de Europese Commissie.

De formele manier, met distributieregels, wordt veelal gezien als 'het luchthavensysteem'. Eigenlijk moet het stelsel van beschouwde luchthavens worden gezien als het luchthavensysteem waarop informeel en formeel gestuurd kan worden.
Distributieregels kunnen er voor zorgen dat er verdeling van vliegverkeer plaats vindt, hieraan zitten echter veel internationaal-juridische haken en ogen. Distiributieregels hebben slechts kans van slagen als er draagvlak is bij luchtvaartmaatschappijen, luchthavenexploitant en slotcoördinatie comité.

Informele maatregelen zijn juridisch eenvoudiger en daarom op korte termijn effectiever. Naast informele- en formele maatregelen kan bij een slotgecoördineerde luchthaven (Schiphol, Rotterdam en Eindhoven) ook gestuurd worden in de toewijzing van slots door de formulering van 'local rules' in de slot-toewijzing[2].
Waarschijnlijk zal uiteindelijk een mix van selectiviteitsmaatregelen nodig zijn waarbij informele maatregelen en local rules bij de slot toewijzing, indien nodig, ondersteund kunnen worden door distributieregels.

*Toetsing van distributieregels bij de Europese commissie*

Distributieregels moeten door de Nederlandse overheid worden aangemeld bij de Europese Commissie, waarna de Europese Commissie deze regels zal behandelen volgens de EU verordening 2408/92. In de praktijk toetst de Europese Commissie de distributieregels aan: non-discriminatie, transparantie, consistentie, proportionaliteit en effect op de interne markt. Na toetsing publiceert de commissie het besluit in 'the Official Journal of the European Union'. Bij een positief besluit is een formeel luchthavensysteem een feit. Tegen het besluit van de Commissie is beroep bij het Europese Hof mogelijk.
Op dit moment is een nieuwe EU verordening in voorbereiding waarin de toetsing van de commissie meer geëxpliciteerd is ten op zichte van de oude verordening. In de nieuwe verordening worden eisen gesteld aan het verzorgingsgebied dat bediend wordt door het luchthavensysteem en worden kwaliteitseisen gesteld aan de infrastructurele verbinding met het verzorgingsgebied en tussen de luchthavens onderling. De toetsingstermijn onder de nieuwe verordening is 6 maanden en gedurende de toetsingstermijn mogen de voorgestelde regels niet toegepast worden. Informeel is aangekondigd dat de Commissie

nieuwe aanvragen waarschijnlijk zal aanhouden en zal toetsen onder de nieuwe verordening, die naar verwachting medio 2008 van kracht is.

## Buitenlands voorbeelden (2007)

**Luchthavensysteem Milaan**

In Milaan werd beoogd om intercontinentaal en Intra-europees verkeer te verplaatsen van de 'oude' luchthaven Linate naar de verder weg gelegen nieuwe internationale luchthaven Malpensa. Hiervoor werden regels opgesteld waarbij alleen maatschappijen met een volume van meer dan 2 mln. passagiers per jaar werden toegelaten op Linate. Na bezwaren van verschillende luchtvaartmaatschappijen werden deze regels door de Europese Commissie en het Hof verworpen. De regel was discriminerend naar maatschappij (in de praktijk voldeed alleen een verbinding van Alitalia aan deze eis) en strijdig met het proportonaliteitsbeginsel (verplaatsing had geleidelijker gekund en wellicht ook met andere middelen).
Na aanpassing van de regels is het aantal dagelijkse vluchten dat een maatschappij mag uitvoeren tussen Linate (de luchthaven dichtbij Milaan) en een andere luchthaven nu (getrapt) afhankelijk van het jaarlijkse aantal passagiers op de betreffende verbinding. Daarnaast zijn er alleen narrow body vliegtuigen toegestaan (met één gangpad) op Linate. Dit betekent in de praktijk dat er voor internationaal verkeer van Linate alleen naar relatief grote Europese steden wordt gevlogen. Door de distributieregels wordt intercontinentaal, internationaal en vrachtverkeer verschoven van Linate naar Malpensa.

**Parijs**
Rond parijs zijn het de luchthavens Charles de Gaulles en Orly die een belangrijke rol spelen in het luchthavensysteem. In mindere mate is de zakenluchthaven Le Bourget die dichtbij het zakencentrum La Défense ligt daar ook onderdeel van. Deze is gesloten voor commercieel verkeer en wordt vooral gebruikt door business jets.
Alle drie de luchthavens zijn eigendom van Aeroports de Paris, een geprivatiseerd overheidsbedrijf.
Er zijn distributieregels geformuleerd die er voor zorgen dat een maatschappij niet meer dan 4 vluchten per dag per route van en naar Orly mag verzorgen. Verder zijn er grenzen gesteld aan het aantal vervoerde passagiers vanaf Orly.
Er mogen bijvoorbeeld:

- meer dan 250.000 passagiers van Orly naar Londen Heathrow, Barcelona en een flink aantal franse bestemmingen,
- tussen 101.000 en 250.000 passagiers van Orly naar: Nimes, Athene, Grenoble,
- maximaal 100.000 passagiers van Orly naar alle overige bestemmingen.

Dit heeft tot gevolg gehad dat het aantal Europese vluchten op Orly is gegroeid voor een beperkt aantal bestemmingen en dat veel van deze bestemmingen slechts één of enkele malen per week bediend worden. Het aantal intercontinentale vluchten op Charles de Gaulles is sterk gegroeid. Eind jaren 70 is Air France (toen nog een staatsbedrijf) gedwongen om te verplaatsen van Orly naar Charles de Gaulles, waarbij extra kosten werden opgebracht door de Staat. Dit is naast de distributieregels voor Orly een belangrijke impuls geweest voor de ontwikkeling van Charles de Gaulles als belangrijkste luchthaven.

**Frankfurt**
Frankfurt Hahn ligt 125 km van Frankfurt Main, beide luchthavens zijn in bezit van dezelfde exploitant (Fraport A.G).
Frankfurt Main en Frankfurt Hahn functioneren als een informeel luchthavensysteem. Er is geen sprake van distributieregels, maar door gunstige tarieven en een nachtoperatie trekt Hahn bepaald type verkeer aan zoals low cost carriers en vrachtverkeer. Frankfurt Main heeft geen nachtsluiting, maar maatschappijen moeten een hoge heffing betalen als ze 's-nachts op Main vliegen.
Het systeem werkt niet als 'reliever' voor Main: het merendeel van het aangetrokken verkeer zijn nieuwe toetreders. In de toekomst zal wellicht nog sterker worden gestuurd op de verplaatsing van vrachtverkeer naar Hahn. Het huidige capaciteitsprobleem op Frankfurt zorgt er vooralsnog voor dat full service activiteiten naar Munchen vertrekken (en niet naar Hahn).

Betrokken partijen zullen in onderling overleg moeten komen tot selectiviteitsmaatregelen die resulteren in de verplaatsing van verkeer waardoor er capaciteit op Schiphol wordt gecreëerd. Hierbij moet gekeken worden naar formele en informele wijze van distributie.

Betrokken partijen zullen in onderling overleg moeten komen tot selectiviteitsmaatregelen die resulteren in de verplaatsing van verkeer waardoor er capaciteit op Schiphol wordt gecreëerd. Hierbij moet gekeken worden naar formele en informele wijze van distributie.

***Reflectie 2021:***
*Bij selectiviteit stonden dus vooral capaciteit en schaarste op Schiphol centraal. Als nu een ander doel centraal komt: welke vluchten dragen bij aan de (regionale) economie, wat is de identiteit van een luchthaven, i.r.t. uitspraken over wat Nederland wil accommoderen vanuit hinderbeperking en klimaat, dan is de beoordeling wellicht ook anders nu. Europa heeft bovendien nu ook stevige klimaat ambities waardoor ook in Europa op een andere manier tegen selectiviteit kan en moet worden aangekeken.*

2008:
De direct betrokkenen (luchtvaartmaatschappijen, de luchthaven(s), mogelijk het Rijk en de reizigers zelf) zullen op het moment dat schaarste optreedt definitieve keuzes maken. Dan wordt de nuance tussen 11% niet mainport gebonden verkeer en de 23% niet netwerk gebonden verkeer ingevuld. Die keuze wordt ook ingegeven door motieven die niet direct te herleiden zijn uit de visie van KLM en Schiphol of de studie van het Rijk. Bij selectiviteit zal rekening worden gehouden met elementen als: connectiviteit en hinderbeperking. Slotregulering op beide motieven wordt in onderzoek genomen.

Selectiviteit en allocatie van verkeer in de toekomst is een zaak van markt en overheid. Daarom is een commissie onder leiding van de slotcoördinator ingesteld. De werkgroep voor die adviseert over 1) instrumenten en rollen, 2) de mogelijkheden om selectief om te kunnen gaan met de schaarse ruimte op Schiphol en 3) mogelijk aanwending van (te

creëren capaciteit) elders (met name Lelystad en Eindhoven).
*De commissie o.l.v. de slotcoördinator M. van der Zee zal het onderwerp selectiviteit langs bovengenoemde lijnen verder in kaart te brengen voor eind maart 2008.*

De Luchtvaartnota van het Rijk moet antwoord gaan geven hoe de uitplaatsing vorm kan worden gegeven en wie daarvoor aan de lat staan.

*Uit de Luchtvaartnota 2009:*
"Selectiviteit Om tot een optimale netwerkkwaliteit in Nederland te komen is het nodig dat de vraag (naar luchtvaartverbindingen) en het aanbod (aan luchthavencapaciteit) goed op elkaar worden afgestemd. Daarnaast wil het kabinet dat in Nederland alleen de meest duurzame luchtvaart wordt geaccommodeerd. Instrumenten voor selectiviteit bedienen beide doelen.

Na de huidige terugval van de vraag zal bij een aantrekkende economische ontwikkeling schaarste optreden in de in Nederland beschikbare luchthavencapaciteit. Ook na de geplande capaciteitsuitbreiding op de luchthavens van nationale betekenis. Dat betekent in principe dat luchtvaart waarvoor in Nederland geen ruimte is, zich zal verplaatsen naar het buitenland of zal verdwijnen (vraaguitval). Om een optimale netwerkkwaliteit te realiseren moet er beleid worden gevoerd om de beschikbare luchthavencapaciteit zoveel mogelijk te benutten voor die luchtvaartverbindingen, die: • het hoogst staan in de prioriteitstelling voor netwerkkwaliteit en • passen bij de nationale en regionale ruimtelijk-economische doelen.

Selectiviteit wordt primair door de luchthavens vormgegeven. Het Rijk kan in zijn rol als bevoegd gezag (voor luchthavens en luchtruim), wetgever en infrastructuurprovider (landzijdige bereikbaarheid) wel bepaalde luchthavenontwikkelingen stimuleren of ontmoedigen. Het stimuleren en effectueren van verplaatsing van luchtvaartmaatschappijen van luchthaven A naar luchthaven B kan effectiever door de luchthavenexploitanten worden vormgegeven dan door de overheid. Om mainportgebonden verkeer op Schiphol te krijgen en te houden en daarbij de schaarse capaciteit op Schiphol optimaal te benutten, zet het kabinet in op selectieve ontwikkeling van Schiphol. Om deze selectieve ontwikkeling vorm te geven moeten twee sporen in samenhang worden voorbereid: (1) stimuleringsmaatregelen voor ontwikkeling op de luchthavens van nationale betekenis en restrictief beleid voor Schiphol en (2) noodzakelijke capaciteit en functies op luchthavens van nationale betekenis. Deze twee sporen moeten zodanig worden voorbereid dat - zodra de marktontwikkeling weer is aangetrokken en het volumeplafond op Schiphol in zicht komt (95% van de 510.000 vliegtuigbewegingen) - via een symbolische druk op de knop het stimuleringsbeleid zal leiden tot de gewenste herverdeling van verkeer over de gewenste luchthavens. Een selectief beleid voor Schiphol heeft immers alleen kans van slagen als voor het faciliteren van niet-mainportgebonden verkeer, afhankelijk van de marktvraag in de omvang van circa 70.000 vliegtuigbewegingen, door het Rijk mogelijkheden voor luchtvaartpartijen worden gecreëerd. Hierbij wordt in lijn met het Aldersadvies in de eerste plaats gedacht aan een vergroting van het aandeel burgerverkeer op de militaire luchthaven Eindhoven en aan de verdere ontwikkeling van de luchthaven Lelystad. De stimuleringsmaatregelen en restrictieve maatregelen worden door de NV Luchthaven Schiphol voorbereid (waarbij het

Rijk vanuit de gewenste effectiviteit betrokken is). De noodzakelijke capaciteit en functies op luchthavens van nationale betekenis worden door het Rijk (samen met andere benodigde partijen) voorbereid. Hierbij geldt dat het lopende traject (advisering door de heer Alders) voor de gewenste ontwikkeling van de luchthavens Eindhoven en Lelystad richtinggevend is.

**Maatregelen voor het realiseren van een selectieve verdeling van verkeer**

1. *Uitbreiding regionale luchthavencapaciteit*
Vóór 31 december 2012 wordt de besluitvorming over mogelijke verdere capaciteitsuitbreiding op luchthavens van nationale betekenis voorbereid. Het kabinet is bereid tot verdere capaciteitsuitbreiding op de luchthavens van nationale betekenis tot en met 2020.

2. *Luchtruimindeling ten behoeve van selectiviteit*
Uitbreiding van operaties op specifieke luchthavens van nationale betekenis vereist een aanpassing door het Rijk (in internationaal verband) van het luchtruim opdat het verkeer van en naar Schiphol geen hinder ondervindt.

3. *Operationele maatregelen ten behoeve van selectiviteit*
Luchtvaartpartijen geven uitvoering aan een adequate beschikbaarheid van start- en landingsbanen, luchtverkeersleiding- en grondafhandelingscapaciteit, conform de specificaties van het niet-mainportgebonden verkeer.

*4. Restrictieve ontwikkeling van Schiphol*
Tot en met het gebruiksjaar 2020 wordt de ontwikkeling op Schiphol als volgt begrensd:

- een maximaal verkeersvolume van 510.000 vliegtuigbewegingen (exclusief "general aviation") per jaar in de periode 2010 tot en met het gebruiksjaar 2020, passend binnen de grenzen van gelijkwaardigheid;
- vanaf 2012 tot en met 2020 wordt het verkeersaanbod in de nacht en de vroege ochtend begrensd tot maximaal 32.000 vliegtuigbewegingen per jaar in de periode van 23.00 uur tot 07.00 uur.

*5. Stimulering luchtvaartmaatschappijen*
Rijk en Schiphol zullen, bij het gradueel en oplopend beschikbaar komen van capaciteit op luchthavens van nationale betekenis, de op Schiphol opererende luchtvaartmaatschappijen oproepen om, met inachtneming van de economische en operationele randvoorwaarden en de mogelijkheid competitief te zijn en te blijven in de markt voor luchtvervoer, hun eigen niet-mainportgebonden verkeer te stimuleren gebruik te maken van deze regionale capaciteit.

*6. Stimulering niet-mainportgebonden verkeer*
Schiphol Group ontwikkelt vóór 2012 een pakket stimuleringsmaatregelen en operationele restricties waardoor het voor niet-mainportgebonden verkeer dat vanaf de luchthaven Schiphol opereert aantrekkelijk wordt om gebruik te maken van de uitbreiding van de regionale luchthavencapaciteit.

*7. Stimulering mainportgebonden verkeer*
Schiphol Group werkt in samenwerking met de relevante partijen en andere
betrokkenen een voorstel uit op basis waarvan bij toewijzing van nieuwe slots het
hub- en mainportgebonden verkeer gestimuleerd wordt. Schiphol Group zet dit voorstel om in een lokaal richtsnoer voor slotallocatie.

*8. Monitoring*
Er is bepaald dat er tweemaal per jaar overleg wordt gevoerd tussen het Rijk en Schiphol over de voortgang van de uitvoering van de afspraken uit het convenant, de marktontwikkelingen en de capaciteitsontwikkelingen en de daaraan verbonden procedures.

***Reflectie 2021:***
*Weten we wat de vraag naar (luchthaven)verbindingen is?*

*Er zitten in de selectiviteitsteksten van 2008 over sturen op duurzame luchtvaart ook mogelijkheden om te sturen op de nacht. Deze mogelijkheden zouden opnieuw moeten worden bekeken. De nachttarieven zouden duurder kunnen, en dan niet alleen voor bepaalde vliegtuigtypes maar voor alle vliegtuigtypes. Met als doel meer rust in de nacht.*

Wat ook interessant is, ten aanzien van selectiviteit is hoe vliegtuigbewegingen en het aantal bestemmingen zich tot elkaar verhouden. In 2012 kon je vanaf Schiphol naar 317 bestemming direct vliegen. Er waren toen 423.500 vliegtuigbewegingen. In 2019 kon je vanaf Schiphol naar 332 bestemmingen direct vliegen bij 496.826.

**Aantallen vliegtuigbewegingen en bestemmingen op Schiphol 2007 - 2021**

| | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aantal vtb | 227.304 | 496.826 | 499.444 | 496.748 | 478.864 | 450.697 | 484.250 |
| Aantal directe bestemmingen | 316 | 332 | 327 | 326 | 322 | 322 | 319 |
| Aantal ICA | 135 | 138 | 135 | | | | |
| Aantal niet ICA | 181 | 194 | 192 | | | | |
| Aantal passagiers (miljoen) | 20,9 | 71,7 | 71,1 | 68,5 | 63,6 | 64 | 61 |
| Aantal transfer passagiers | 42,1% | 36,1% | 36,6% | 36,9% | 37,8% | 39,5% | 40% |

| | 2013 | 2012 | 2011 | 2010 | 2009 | 2008 | 2007 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aantal vtb | 425.565 | 423.400 | 420.250 | 386.316 | 391.265 | 428.332 | 435.972 |
| Aantal directe bestemmingen | 323 | 317 | 313 | 301 | 284 | 262 | 267 |
| Aantal passagiers (miljoen) | 52,6 | 51 | 49,8 | 48,3 | 46,2 | 50,1 | 50,4 |

*Bron: Schiphol Group en CBS*
*https://www.schiphol.nl/en/schiphol-group/page/facts-and-figures/*
*https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/37478hvv/table?fromstatwe*

# Concept Agenda BRS 25 maart 2021

**09.30 – 11.00 uur, via teams**

**Ter informatie**

1. Opening en mededelingen
    a. Stand van zaken cumulatie luchtvaartverkeergeluid
    b. Vervolg van Geel

**Ter besluitvorming**

2. Verslag 28 januari 2021

3. Vaststellen zienswijze op LVB 1

**Ter discussie**

4. Positionering BRS in de interbestuurlijke kolom

    Als BRS zetten we in op interbestuurlijke afstemming. Maar wat vraagt interbestuurlijke samenwerking van ons als BRS bestuurders? Hoe stellen we ons op? Hoe verhoudt zich dat tot de politieke kaders die wij vanuit onze raden en staten mee krijgen?
    Stellen wij ons op als gesprekspartners met oog voor de complexiteit van de opgaven en de afwegingen die dat vraagt? Waarbij wij vanuit de BRS de focus leggen op de uitlegbaarheid, transparantie en wederkerigheid van het stelsel en de zorgvuldigheid van de afwegingen die worden gemaakt? Of gaan we op de onderwerpen die de komende jaren op tafel komen harde eisen stellen? Een open of gesloten houding van de BRS zal ontegenzeggelijk tot een vergelijkbare houding bij het Rijk en de Sector leiden.

    Er zijn bovendien onderwerpen waar de belangen van BRS-leden verschillen: verschuivingen tussen primaire- en secundaire banen, binnen- versus buitengebied. En er zijn onderwerpen waar door de jaren heen soms verschuivingen van standpunten zijn, waardoor keuzes misschien minder voor de hand liggen, zoals bijvoorbeeld wel of geen steun voor Lelystad.

    Het is niet erg dat deze verschillen er zijn, maar bij brieven en standpunten die de BRS opstelt ligt de keuze voor: ligt de focus op het weergeven en opsommen van alle verschillende (en soms conflicterende) belangen? Of positioneert de BRS zich als pleitbezorger van het overkoepelende gezamenlijke belang, waarbij er uiteraard ruimte wordt gelaten aan de individuele leden om eigen (aanvullende) zienswijzen met lokale punten in te dienen?
    Dat laatste houdt ook in dat de BRS geen stellingnames doet die zeer ligt gevoelig bij sommige BRS-leden of waarmee sommige bestuurders niet "thuis kunnen komen".

    **Voorgenomen besluit:**
    - de BRS legt de focus op het gezamenlijke belang met als aandachtspunten uitlegbaarheid, transparantie, wederkerigheid van het stelsel en zorgvuldige integrale afweging van alle in het geding zijnde belangen
    - de BRS laat het aan regio's en gemeenten om hun specifieke lokale punten in eigen zienswijzen te formuleren of op een andere manier onder aandacht te brengen, en doet geen uitspraken die te gevoelig liggen bij leden van de BRS.

- de BRS gaat met een open houding de gesprekken aan met Rijk en Sector over de toekomst van Schiphol, het luchtruim, de RO, etc. We zijn concreet en duidelijk over onze belangen en wensen, maar gaan niet voorafgaand al eisen stellen.

**2 voorbeelden ter illustratie**

*Minder hinder voor iedereen*
Een slogan als minder hinder voor iedereen was gekoppeld aan de groei maar wordt nu als randvoorwaarde in vrijwel elke discussie opgevoerd. Daarmee zetten we onszelf volledig vast. Want elke maatregel zorgt voor verschuiving. Als we ons daar per definitie tegen afzetten geldt dat ook voor maatregelen die voor heel veel mensen heel veel voordelen opleveren. Onze inzet is, streven naar minder hinder, verschuivingen moeten proportioneel zijn en negatieve effecten moeten via maatregelen op de grond worden gecompenseerd. Zie ons punt over individuele bescherming!

*Lelystad*
De openstelling van Lelystad is onderdeel van de oorspronkelijke Aldersafspraken. Het doel achter de openstelling was tweeledig: selectieve ontwikkeling van Schiphol door uitplaatsing naar Eindhoven en Lelystad. En, bescherming van de omgeving Schiphol, uitbreiding op Schiphol boven de 500.000 werd destijds als disproportioneel geschat. Inmiddels zijn we tien jaar verder en laat 'voortschrijdend' inzicht zien dat een aantal dingen destijds niet goed zijn ingeschat waardoor je ook andere keuzes zou kunnen maken. Veel politieke partijen zijn daarom anders naar het instrument Lelystad gaan kijken.

Voor de BRS (de gezamenlijkheid) gaat het niet om de instrumentkeuze maar om de doelen die je met die instrumenten wil realiseren. Selectief gebruik van Schiphol en verbetering van de leefomgeving in de Schipholregio staan nog steeds overeind.

Minder hinder in de nacht via een nachtsluiting zorgt voor verschuiving naar de randen van de nacht, maar je kunt ook naar andere luchthavens verschuiven.

Lelystad biedt daarvoor nog steeds een oplossing, maar geen gedeelde oplossing. Als BRS kunnen we prima pleiten om alle opties integraal te wegen. Daarmee doen we recht aan ieders belangen zonder het intern op de spits te drijven.

**Tot slot**

5. Rondvraag

Onderwerp: zienswijze LVB

Excellentie,

Van 2 maart tot 29 maart 2021 ligt het concept Luchthavenverkeerbesluit ter consultatie voor. Een ieder kan zienswijzen indienen op de initiatiefwet. De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS*) maakt graag gebruik van deze mogelijkheid.

**Inleiding**
In 2008 is aan de toenmalige Alderstafel een aantal afspraken gemaakt over de ontwikkeling van Schiphol tot 2020. Schiphol mocht groeien tot 510.000 vliegbewegingen (later is dit aantal verlaagd naar 500.000), Lelystad en Eindhoven zouden worden ontwikkeld als overloopluchthavens, en er is afgesproken een experiment te starten met het Nieuwe Normen en Handhavingsstelsel (NNHS). In 2013 heeft de Alderstafel unaniem besloten aan het Kabinet te adviseren het NNHS in wet vast te leggen. In 2013 is door de Alderstafel eveneens geconstateerd dat bij verkeervolumes boven de 470.000 het gebruik van de secundaire banen aanzienlijk toeneemt (zie het Eindadvies van 8 oktober 2013). De regel voor het zogenaamde "gebruik van de vierde baan" is vervolgens in 2015 (zie het Advies van 9 januari 2015) hierop aangepast, waardoor het NNHS bleef functioneren, maar dus wel met een toenemende inzet van de secundaire banen. Als compensatie is toen het plafond voor Schiphol verlaagd van 510.000 vliegbewegingen naar 500.000 vliegbewegingen.

De afspraken aan de Alderstafel hadden als horizon 2020. Op dit moment denkt de minister na over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol ná 2020. De BRS heeft steeds gepleit om de vastlegging van het NNHS en de toekomstige ontwikkeling van Schiphol in twee afzonderlijke besluiten vast te leggen: eerst een LVB-1 met de wettelijke verankering van het NNHS op basis van 500.000 vluchten, en daarna pas een besluit over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol ná 2020. Dit onderscheid tussen de huidige situatie vastleggen en de kaders bepalen voor de toekomstige ontwikkeling staat wat de BRS betreft nog steeds. Deze brief bestaat daarom uit twee delen: het eerste deel is een reactie op het LVB-1 zoals dat nu ter inzage ligt. Het tweede deel van deze brief bevat enkele aandachtspunten die we nu alvast aan u meegeven voor wat betreft de kaderstelling voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol.

## Luchthavenverkeerbesluit LVB-1

LVB-1 zorgt voor de wettelijk borging van het Nieuwe Normen en Handhavingsstelsel, het maximum aantal vliegbewegingen (500.000 waarvan 29.000 in de nacht), en vormt de nieuwe nul-situatie voor LVB-2.
Het is goed dat er vaart wordt gemaakt met het LVB-1. Dat is belangrijk voor de rechtszekerheid van onze inwoners. Maar juist ten aanzien van die rechtszekerheid ziet de BRS een paar aandachtspunten:

**Met opmerkingen** [5 1 2e]: Handig voor jullie gemeenteraden dat ze in één zin lezen waar LVB-1 over gaat

**Geen LVB zonder LIB**
Bij een LVB hoort een LIB. Uit het LVB volgen geluid- en veiligheidscontouren. Wij lezen in het MER dat u niet voornemens bent om deze LVB contouren ook in het Luchthavenindelingbesluit (LIB) op te nemen (p.92). Wij zien in het MER ook dat de contouren in het huidige LIB niet meer kloppen en dat er overal verschuivingen zijn. Zo is de huidige LIB-4 contour fors groter dan op grond van het maximale scenario in het MER berekend is.

Deze situatie gaat des te meer wringen nu de geluidcontouren die uit dit LVB volgen vanaf 1-1-2022 worden opgenomen in de Centrale Voorziening Geluidgegevens (CVGG). Gemeenten moeten dan de nieuwe LVB contouren gebruiken bij geluidberekeningen -inclusief uitbreiding van het werkingsgebied naar de 48 Lden contour- terwijl gemeenten in de ruimtelijke ordening uit moeten gaan van de 'oude' LIB

contouren (waar de 48 Lden contour geen onderdeel van uitmaakt). De 48 Lden contour wordt de toetsingsgrens voor 'cumulatie' conform de Aanvullingsregeling geluid bij de Omgevingswet.

De BRS vindt het niet uit te leggen dat het LIB blijft op basis van de 'oude' contouren die inmiddels qua grootte en vorm niet meer aansluiten bij de huidige operatie van Schiphol. Daarom roept de BRS u op om tegelijkertijd met het LVB ook het LIB te actualiseren.

**Geen status aparte voor luchtvaart bij bescherming tegen geluidhinder**
Om mensen te beschermen tegen blootstelling aan geluid zijn er regels en normen. Voor weg-, spoor- en industrielawaai gelden er normen voor (individuele) woningen. Mensen weten waar ze aan toe zijn. Voor luchtvaart heeft de wetgever een andere systematiek gekozen. Hier gelden grenzen aan het totale aantal woningen dat per saldo een bepaalde geluidbelasting mag hebben. Mensen hebben geen zekerheid over het maximale geluid waaraan ze blootgesteld kunnen worden. Dit moet wat de BRS betreft anders.

Ook de heer Van Geel wijst in zijn advies "Schiphol vernieuwd verbinden" op het belang van individuele bescherming en wederkerigheid (gelijke behandeling) van alle sectoren in relatie tot de definitie van en regelgeving over blootstelling aan geluid en hinder. Transparantie over welke mate van belasting en hinder u voor individuele omwonenden acceptabel vindt — een objectieve norm zoals wij in andere sectoren ook hanteren - hoort daarbij, evenals helderheid over welke compensatie benadeelden (inwoners, grondeigenaren, ontwikkelaars) mogen verwachten. Ook om die reden vinden wij dat dit LVB vergezeld dient te gaan van een passend LIB; het LIB is namelijk het "schadeveroorzakend besluit". Zonder aanpassing van het LIB laat u iedereen die door het NNHS benadeeld wordt in de kou staan.

**Isolatie**
Bij een nieuw LVB hoort ook een nieuwe isolatieronde. De operatie in het NHHS zorgt voor verschuiving van de contouren. Als er gebieden zijn die nu alsnog binnen de contouren gaan vallen is isolatie op zijn plaats (zorgplicht). Aanvullend daarop is er ook veel verouderde isolatie. Ook daar vragen wij vanuit de zorgplicht van het Rijk aandacht voor. Wij verwachten dat u de isolatieronde voor dit LVB afgerond heeft voordat u een besluit neemt over een LVB-2.

**Van hinder naar gezonde leefomgeving**
De impact van Schiphol op de omgeving is breder dan alleen geluidbelasting. Het gaat ook om (ultra)fijnstof, stikstof en $CO_2$. Ten aanzien van de door u aangehaalde streefwaarden roepen wij u op om hinderreductie niet alleen te koppelen aan geluid maar naar hinder in de volle breedte te kijken en ook andere emissies hierin af te wegen. Het gaat immers om een gezonde leefomgeving. Gelet op het voorgaande spreekt het bovendien voor zich dat wij voor de streefwaarde voor het terugbrengen van geluidhinder af willen van de huidige systematiek van het per saldo aantal ernstig gehinderden. Waarbij wij er tevens op wijzen dat de dosis-effect relaties die u hierbij hanteert verouderd zijn en stammen uit de tijd van vóór de Polderbaan.

**LVB-1 als nieuw nulpunt voor de verdere ontwikkeling van Schiphol**
In de Luchtvaartnota geeft u aan bereid te zijn groei van Schiphol toe te staan als de hinder afneemt. Hiertoe wilt u een 'groeiverdienmodel' opstellen. Wat de BRS betreft wordt die afname van de hinder bepaald ten opzichte van de LVB-1, met NNHS en 500.000 vluchten, en niet ten opzichte van de zogenaamde gelijkwaardigheidscriteria. De milieu-effecten (geluid en uitstoot in brede zin) moeten ten opzichte van de "footprint" van LVB-1 omlaag. De BRS pleit in dat licht ook voor een nieuwe systematiek voor het bepalen van geluidhinder. We gaan daar later in deze brief uitgebreider op in.

**CHECK: Governance**
Bij de vaststelling van het LVB-1 treden ook de wettelijke passages over de ORS in werking. Gegeven de analyses van zowel van Geel als 5.1.2e vragen wij de minister om deze passages **NIET** in te voeren

**Toekomstige ontwikkeling Schiphol**

**Met opmerkingen** 5.1.2e Is dat niet te lief?

**Met opmerkingen** 5.1.2e : Mag ook wel sneller

**Met opmerkingen** 5.1.2e : Iets minder lief gemaakt en deadline erbij

**Met opmerkingen** 5.1.2e Dit ijkpunt klopt niet meer gezien de opmerkingen van Schiphol dat NNHS overboord wordt gegooid boven een (ons nog onbekend) omslagpunt. Dat omslagpunt zou het ijkpunt moeten zijn.
Wij hebben in BRS wg al eens gesproken over dat het bij het vergunde aantal moest liggen. 480?

**Met opmerkingen** 5.1.2e Ik merk veel onduidelijkheid bij collega's over het NNHS. Bespreken in werkgroep!

**Met opmerkingen** [ 5.1.2e k zou dit ook in het overloop stukje zetten: zouden we niet gewoon moeten zeggen:
Los van bovenstaande aandachtspunten zijn wij positief dat de operatie die we nu al meer dan acht jaar gedogen juridisch borgen. Dit laat onverlet dat er nog tal van vraagstukken zijn die nadere uitwerking behoeven om tot die betere balans tussen de luchtvaart en de omgeving te komen, zoals u in uw eigen Luchtvaartnota ook schetst. Dat er nu een piketpaal is geslagen met LVB1 biedt ons de ruimte om die vraagstukken stuk voor stuk bij de kop te pakken, conform de uitvoeringsagenda die u bij de Luchtvaartnoita hjeeft vastgesteld. Zoals: wederkerigheid, bescherming, bereikbaarheid, netwerkkwaliteit etc. Dan kan het verder heel kort bij één alinea blijven.

**Met opmerkingen** [ 5.1.2e : Bespreken in werkgroep!

**Met opmerkingen** 5.1.2e Misschien als opmerking Tot Slot?

**Met opmerkingen** [ 5.1.2e : Bespreken in werkgroep!

De BRS waardeert dat nu een LVB geslagen wordt op basis van de afspraken gemaakt aan de Alderstafel. Het NHHS is nu al flink wat jaren in gebruik en die lange experimenteerperiode heeft ook een aantal negatieve of ongewenste (bij)effecten aan het licht doen komen. Dit zit onder andere in het baangebruik, de wettelijk systematiek waarin "hinder" voorspeld en berekend wordt, en het (vrijwel) geheel ontbreken van instrumenten om te sturen op een selectief gebruik (een gebruik van Schiphol voor die verbindingen die economisch de meeste meerwaarde geven aan Nederland). Deze zaken zijn gegeven de doorlooptijd niet meer haalbaar om mee te nemen in het LVB-1 maar zijn wel belangrijk voor een eventueel besluit over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol. Daarom gebruiken we deze brief ook om u alvast enkele aandachtspunten voor de toekomst mee te geven.

Door corona is het gesprek over de toekomst stil komen te liggen. Wij willen graag dat u deze pas op de plaats benut om een aantal randvoorwaarden uit te werken voor een adequate bescherming van de omgeving en een goede netwerkkwaliteit.

**Bijschaving van het NNHS op baangebruik**
Zoals eerder gezegd heeft de lange experimenteerperiode met het NNHS een aantal negatieve en ongewenste (bij)effecten aan het licht doen komen. Als voorbeeld noemen wij de grote groei op de secundaire banen. Wat de BRS betreft vraagt het NNHS dus om bijschaving. Die bijschaving is niet meer haalbaar voor LVB-1, maar zal wat de BRS betreft wel een harde voorwaarde zijn voor een eventueel besluit over de toekomst van Schiphol. We denken daarover graag met u mee.

**Nieuwe systematiek voor geluidhinder in relatie tot groeiverdienmodel**
Uitstoot en hinder moeten omlaag. De BRS wil af van sturing via de huidige 'per saldo' benadering van het aantal berekende ernstig gehinderden volgens de methodiek van een jaargemiddelde geluidbelasting. Een jaargemiddelde belasting over een gemiddeld gebied zegt immers weinig over de daadwerkelijk ervaren hinder van individuele bewoners.

Als u toe wilt naar effectief minder (beleefde) hinder dan moet de systematiek anders. Naast het huidige (voorgeschreven) jaargemiddelde moet daarbij ook naar andere aspecten gekeken worden. Zoals het aantal rustmomenten, de hoogte van de piekbelasting, het tijdstip op de dag, etc..
De BRS wil hiervoor een gezamenlijke onderzoeksopdracht met u formuleren. De BRS wil dat de nieuwe systematiek voor het bepalen van de geluidhinder onderdeel wordt van het groeiverdienmodel dat u wilt opstellen.

**Integrale visie op netwerkkwaliteit, groeiverdienmodel en selectieve sturing**
Schiphol zorgt voor een goede internationale bereikbaarheid. Veel bedrijven, inwoners en reizigers maken gebruik van de voorzieningen op Schiphol en hechten waarde aan de mogelijkheden die Schiphol biedt op het gebied van werk, transport en reizen. De sterke economie in de regio rond Schiphol is mede te danken aan de luchthaven. Tegelijk heeft de luchthaven een grote impact op de leefomgeving. Wij vinden het daarom belangrijk dat Schiphol in balans en op een duurzame en selectieve wijze wordt ontwikkeld.
De enige manier om én de omgeving niet nog meer te belasten, én ruimte te houden voor het economische belangrijke internationale en zakelijk netwerk, is door **een scherpe integrale visie op de (internationale) netwerkkwaliteit** en door **selectief om te gaan met de capaciteit**. Hiertoe is een selectiviteitsinstrument nodig om te kunnen sturen op (de bijdrage aan) netwerkkwaliteit.
U geeft in de Luchtvaartnota aan een visie op netwerkkwaliteit te willen opstellen. Wij willen dat u actief gaat sturen op het gebruik van Schiphol. Ook met instrumenten die misschien nu nog niet wettelijk zijn geregeld. Per slot van rekening heeft de minister de bevoegdheid om wetten aan te passen. Daarom verwacht de BRS dat een dergelijk selectiviteitsinstrument onderdeel wordt van een besluit over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol.

Hoogachtend,

Etc.

**Met opmerkingen** 5.1.2e Praktisch klopt het, en heel goed om te benoemen, maar ik vind het te belangrijk om pas in de laatste alinea als voorbeeld mee te komen. Het is een essentiële fout in het systeem als er een intentie is, daar een systeem voor wordt gebouwd met een maximum aantal, maar dat dat helemaal niet mogelijk is om die intentie met dit systeem te halen.
Denk dat deze opmerking al eerder moet als zienswijze en hier herhaald kan worden.

**Met opmerkingen** 5.1.2e **]:** Alinea verplaatst

**Met opmerkingen** 5.1.2e De BRS is toch sowieso geen voorstander van groei? Er zijn tegenstanders en voorstanders binnen de BRS, maar als totaal is daar geen standpunt over.

**Met opmerkingen** 5.1.2e **:** Mee eens 5.1.2e Heb aanpassing 5.1.2e geweigerd.

**Met opmerkingen** 5.1.2e Tekstvoorstel 5.1.2e hierna toevoegen: " Voor een toekomstbestendig luchthavensysteem dat én bijdraagt aan het behoud van de connectiviteit van Schiphol én de hinder in de omgeving van Schiphol beperkt is de overeengekomen openstelling van Lelystad Airport nodig.

* BRS: samenwerkingsverband van vier provincies en 56 gemeenten.

# Bijeenkomst BRS Bestuurlijk

## De balans tussen een gezonde leefomgeving én een duurzame economie

*24 juni 2022*

Provincie Noord-Holland

# Welkom

Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol, Jeroen Olthof

Provincie Noord-Holland

# Programma bijeenkomst

| | |
|---|---|
| 09.40 uur | Blok 1 – Inzet BRS |
| 10.30 uur | Pauze |
| 10.45 uur | Blok 2 – Governance in de Schipholregio |
| 11.15 uur | Blok 3 – Hoe gaan we verder? |
| 12.00 uur | Lunch |
| 13.00 uur | Einde |

# BLOK 1

## Inzet BRS

Provincie Noord-Holland

# BRS – een inleiding

Wat is de Bestuurlijke Regie Schiphol?

- Bestuurlijk samenwerkingsverband/overleg
  - BRS-inzet
- Interbestuurlijke samenwerking
  - Sinds 1 januari 2022 – nu richting Bestuurlijk Akkoord Schiphol
- Bestuurders staan aan de lat voor een integrale afweging tussen maatschappelijke belangen.

# Wat is het gezamenlijke belang

De maatschappelijke belangen zijn groot, divers en schuren soms met elkaar. Het vinden van een goede balans hierin vraagt om interbestuurlijke afstemming tussen de diverse opgaven waar Rijk en regio samen in het gebied aan werken. De BRS streeft daarin naar:

*een balans tussen duurzame connectiviteit én een gezonde leefomgeving*

Hoe kunnen wij vanuit de bestuurlijke bevoegdheden het juiste gesprek voeren?

- Bevoegdheden die elkaar versterken en elkaar niet doorkruisen!

# Verandering maatschappelijke context

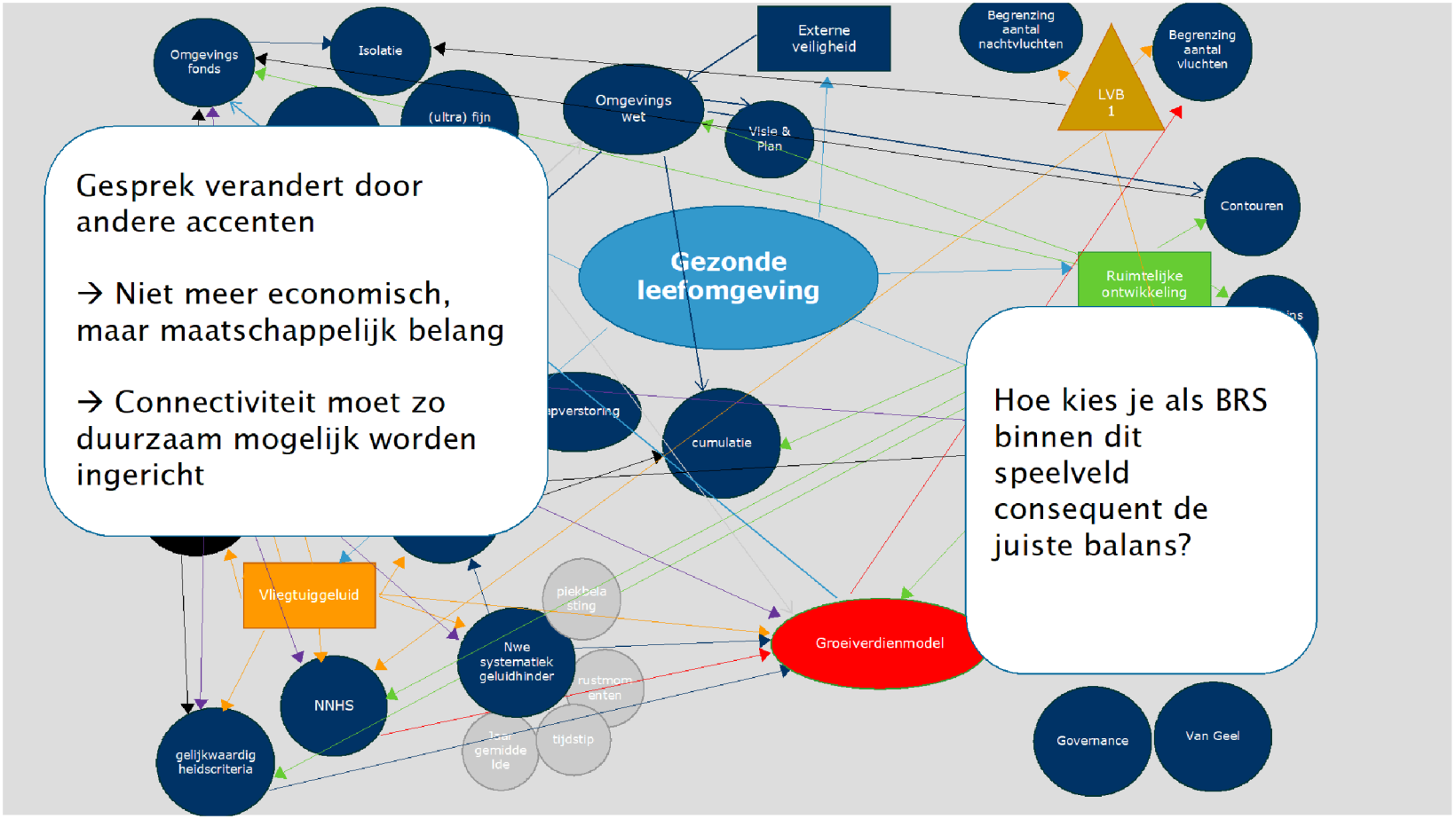
- Gezondheid staat steeds vaker centraal
  - Mede door veel aandacht voor klimaatverandering en verduurzaming, Groningen / Tata Steel / Stikstofproblematiek

- Maar gemeenten staan ook voor een forse woningbouwopgave

- Uitdaging steeds vaker om te voldoen aan scherpe (milieu)kaders
  - Europese Green Deal scherpt die kaders aan

- Alles hangt met alles samen

Luchtvaart is één van de knelpunten, niet hét knelpunt. Zorg voor samenhang. Zorg ervoor dat maatregelen niet stil staan omdat ze wachten op andere maatregelen, maar zorg ook dat maatregelen elkaar versterken


Omgevings fonds
Isolatie
(ultra) fijn
Externe veiligheid
Omgevings wet
Visie & Plan
Begrenzing aantal nachtvluchten
LVB 1
Begrenzing aantal vluchten
Contouren
Gezonde leefomgeving
Ruimtelijke ontwikkeling
Gesprek verandert door andere accenten
→ Niet meer economisch, maar maatschappelijk belang
→ Connectiviteit moet zo duurzaam mogelijk worden ingericht
cumulatie
Hoe kies je als BRS binnen dit speelveld consequent de juiste balans?
Vliegtuiggeluid
piekbela sting
Nwe systematiek geluidhinder
Groeiverdienmodel
NNHS
gelijkwaardig heidscriteria
tijdstip
Governance
Van Geel

Oog voor vraagstukken die ook ruimte nodig hebben

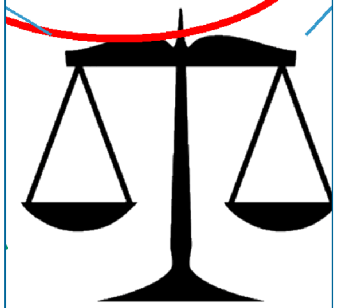
Neem luchtvaart op in het Schone Lucht Akkoord

Ruimtelijke ontwikkeling

Een prettige leefomgeving die uitnodigt tot gezond gedrag en waar de druk op de gezondheid zo laag mogelijk is

**BESCHERMEN**
Normering
De slag van milieu naar gezondheid

**BEVORDEREN**
Geluidadaptief bouwen (fieldlab),
groengebieden/recreatie

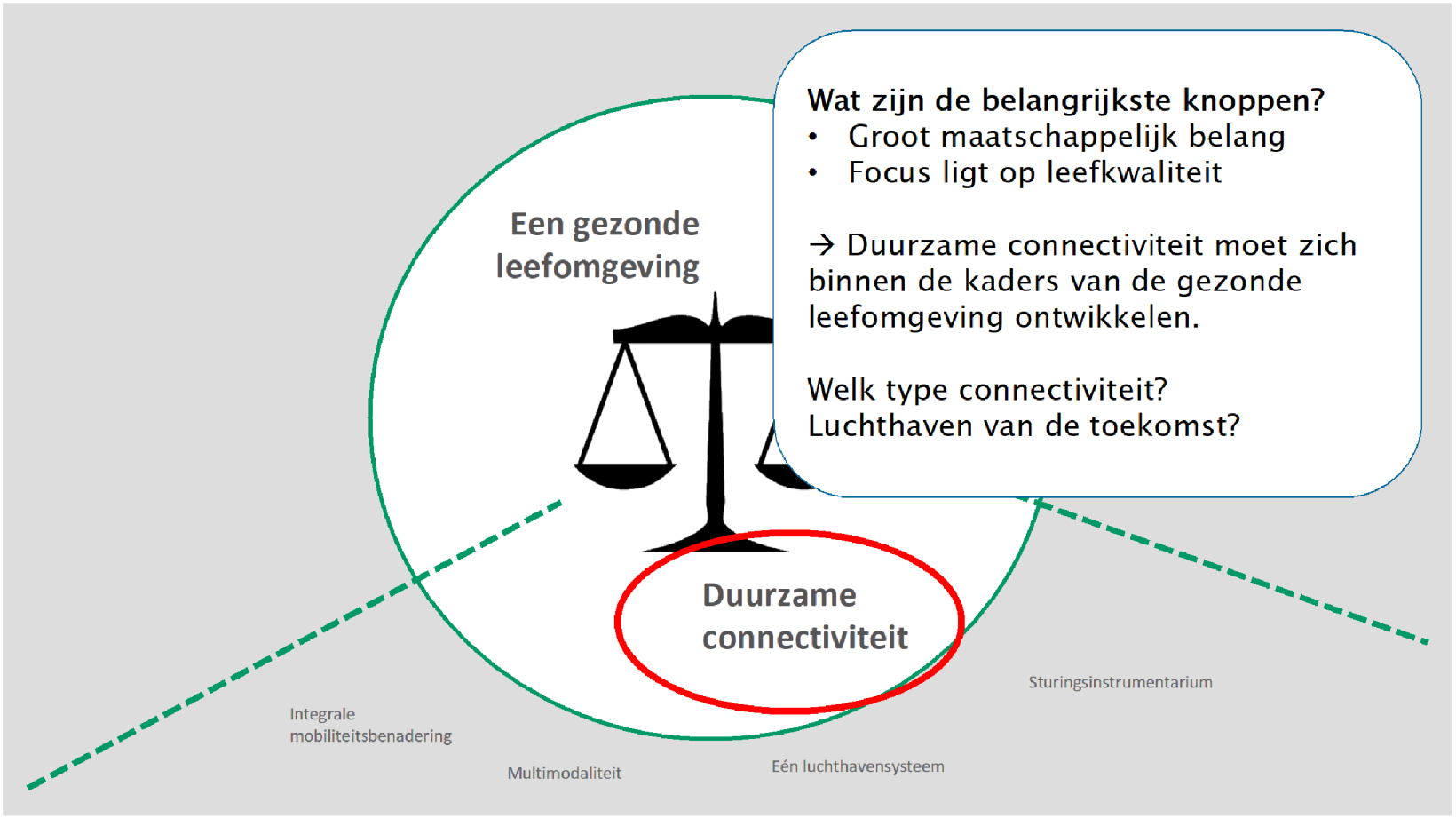


Een gezonde leefomgeving

Duurzame connectiv

Op 1 januari 2023 treedt de Omgevingswet in werking

- Omslag in kaderstelling
- Van normen voor het milieu naar normen voor gezondheid
  - Actief meewegen van gezondheid bij initiatieven
- OW vraagt gemeenten om (andere) ruimtelijke keuzes te maken
- Bandbreedte niet aanwezig bij vliegverkeer.
  - Gaat zorgen voor juridificering
- Woningbouwopgave




**Wat zijn de belangrijkste knoppen?**

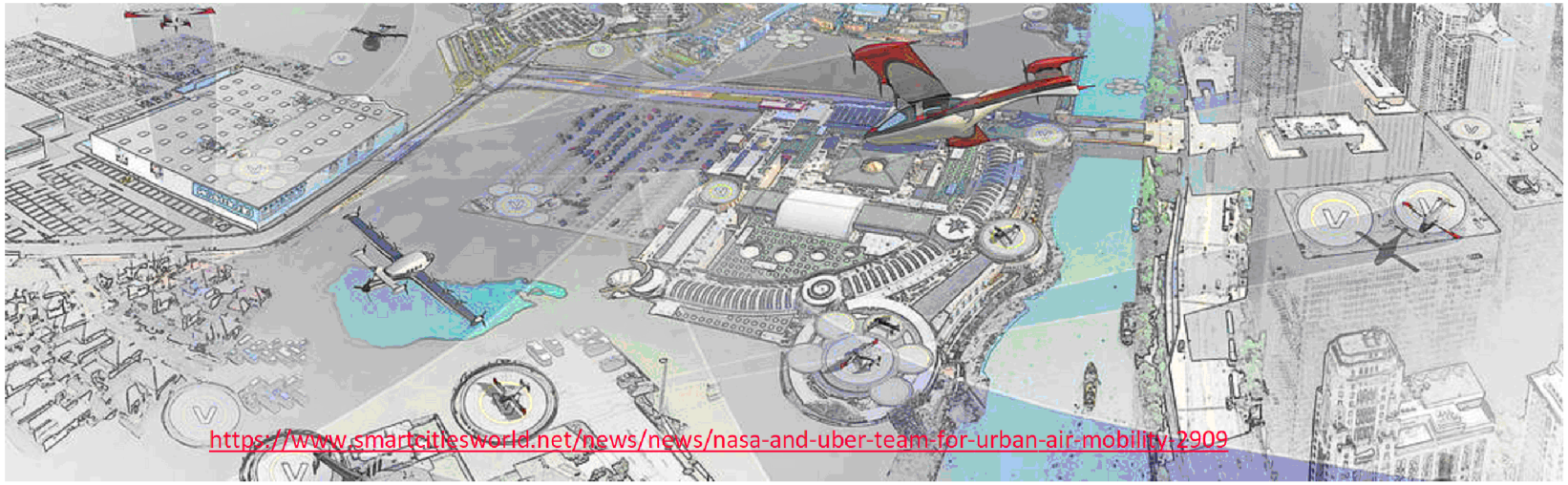
- Groot maatschappelijk belang
- Focus ligt op leefkwaliteit

→ Duurzame connectiviteit moet zich binnen de kaders van de gezonde leefomgeving ontwikkelen.

Welk type connectiviteit?
Luchthaven van de toekomst?

# Duurzame connectiviteit

## Building a sustainable and integrated transport system



https://www.smartcitiesworld.net/news/news/nasa-and-uber-team-for-urban-air-mobility-2909

Provincie Noord-Holland

# Maar wat als het duurzaam kan?



**Intercontinental** (+2000km)
twin aisle



**Continental** (500-2000km)
single aisle



**Regional** (150 - 500 km)
turbo prop



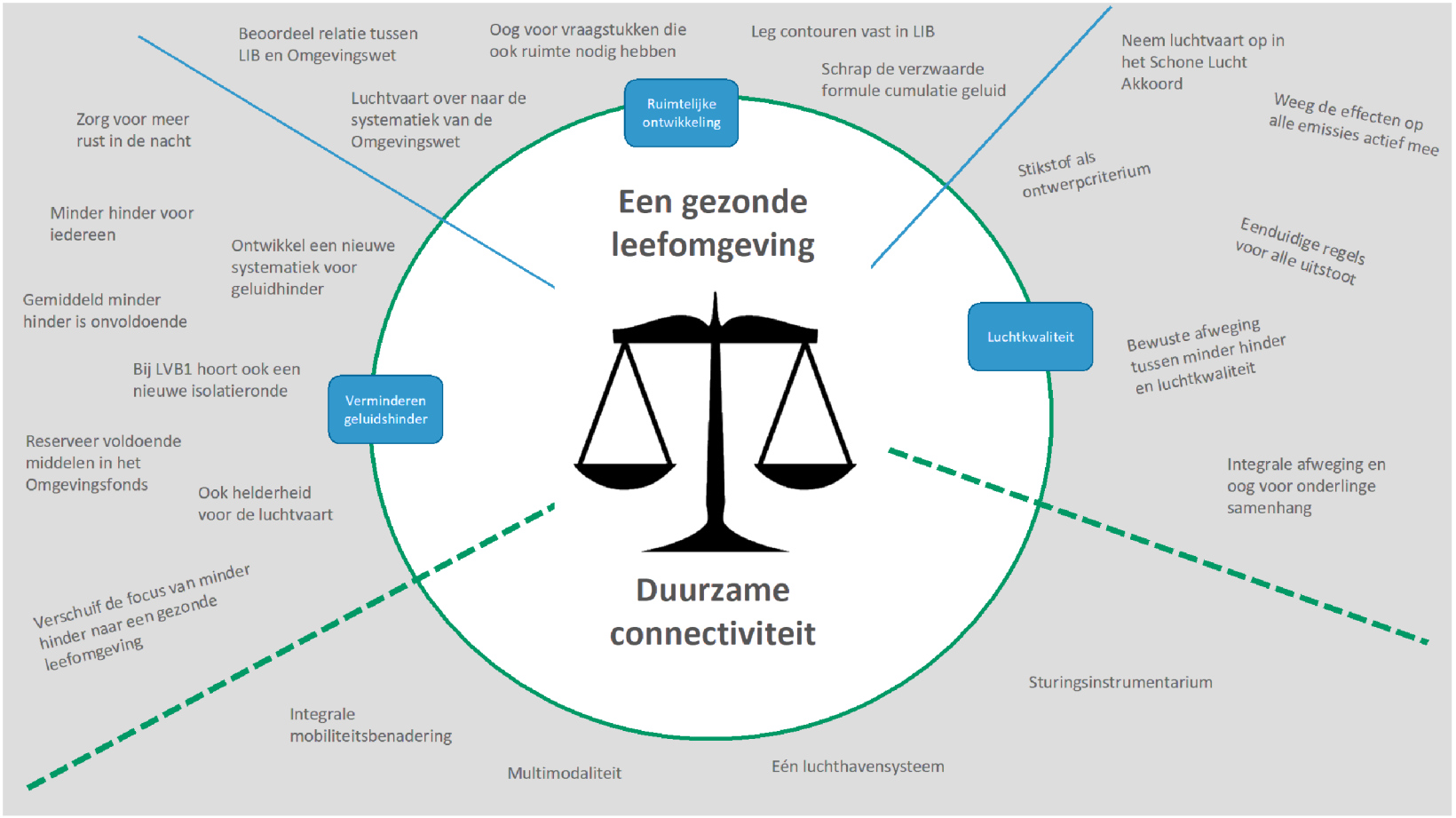
**Local** (25 – 150km)
Urban Air Mobility

Long range
- Biofuel solutions
- Synthetic Aviation Fuels (SAF)
- Hybrid Electric (Hydrogen liquid and gaseous)

Medium range
- Hybrid Electric (hydrogen + electricity)
- Hydrogen fuel cells (zero emissions)
- Batteries (zero emissions)

Short distance
- Batteries (zero emissions)

Provincie
Noord-Holland


Een gezonde leefomgeving
Duurzame connectiviteit
Ruimtelijke ontwikkeling
Luchtkwaliteit
Verminderen geluidshinder
Beoordeel relatie tussen LIB en Omgevingswet
Oog voor vraagstukken die ook ruimte nodig hebben
Leg contouren vast in LIB
Schrap de verzwaarde formule cumulatie geluid
Zorg voor meer rust in de nacht
Luchtvaart over naar de systematiek van de Omgevingswet
Minder hinder voor iedereen
Ontwikkel een nieuwe systematiek voor geluidhinder
Gemiddeld minder hinder is onvoldoende
Bij LVB1 hoort ook een nieuwe isolatieronde
Reserveer voldoende middelen in het Omgevingsfonds
Ook helderheid voor de luchtvaart
Neem luchtvaart op in het Schone Lucht Akkoord
Weeg de effecten op alle emissies actief mee
Stikstof als ontwerpcriterium
Eenduidige regels voor alle uitstoot
Bewuste afweging tussen minder hinder en luchtkwaliteit
Integrale afweging en oog voor onderlinge samenhang
Verschuif de focus van minder hinder naar een gezonde leefomgeving
Integrale mobiliteitsbenadering
Multimodaliteit
Eén luchthavensysteem
Sturingsinstrumentarium

# Dilemma's/vragen

1) Welke knoppen dragen bij aan de gewenste balans?
   - VOORBEELDEN: Minder vluchten, nachtvluchten, waterbed-effect

2) Hoe houden we onze uitgangspunten scherp?

3) Wat zijn we afgelopen tijd tegen gekomen en hoe zijn we daar mee omgegaan?

4) In de uitvoering focus op samenhang ipv sectorale uitvoering
   - Focus op reductie van luchtvaartgeluid draagt onvoldoende bij aan de balans

pauze

# BLOK 2

## Hoe is de governance rond Schiphol geregeld?

Provincie
Noord-Holland

# Waar we vandaan komen

## Een terugblik

Provincie Noord-Holland

# Omgevingsraad Schiphol

- Overleg tussen Rijk, provincies, gemeenten, Schiphol, LVNL, KLM, Barin, VNO-NCW, Milieufederatie en bewonersvertegenwoordigers
- ORS: College van Advies (Alderstafel) + Regioforum + werkgroepen
- Alderstafel /College van Advies bracht advies uit aan het Ministerie over ontwikkeling Schiphol
- Afspraak om de ORS na 3 jaar te evalueren

# BRS-visie op governance

- Scherpte in rollen en bevoegdheden

- Helder onderscheid tussen:
  - interbestuurlijke afstemming
  - participatie en omgevingsmanagement

# Rollen en bevoegdheden

- Rijk: bevoegd gezag; stelt kaders luchtvaart
- Sector (Schiphol en LVNL): verantwoordelijk voor operatie
- Decentrale overheden: bevoegd gezag voor ruimtelijke opgaven

- Rijk en sector:
  - organiseren wettelijk vereiste participatie over beleidsvoornemens
  - borgen omgevingsmanagement (informeren en betrekken)

# BRS-visie op omgevingsmanagement luchtvaart

- Bewonersparticipatie moet goed geregeld zijn
- Zo breed mogelijke betrokkenheid en open dialoog met de omgeving
- Omvorming Regioforum van exclusief naar inclusief podium voor open uitwisseling en dialoog
- Getrapte bewonersvertegenwoordiging werkt exclusiviteit in de hand
- Verbreding naar b.v. kennis- en onderwijsinstellingen
- **Gezamenlijke** adviesrol past hier niet in -> elke mening telt, bevoegd gezag maakt afweging
- Informatiehuis voor informatie- en kennisdeling voor alle partijen

# Evaluatie ORS door Van Geel

- Tussenrapport: analyse + oplossingsrichtingen
- Eindrapport (Schiphol vernieuwd verbinden):
  - Geen toekomst voor de ORS in de huidige vorm (onderling wantrouwen, geen gezamenlijk advies)
- Advies Van Geel: Splitsing in bestuurlijke lijn en participatie met omgeving (heeft lijn BRS overgenomen)

# Hoe is het nu?

## Een stand van zaken

Provincie Noord-Holland

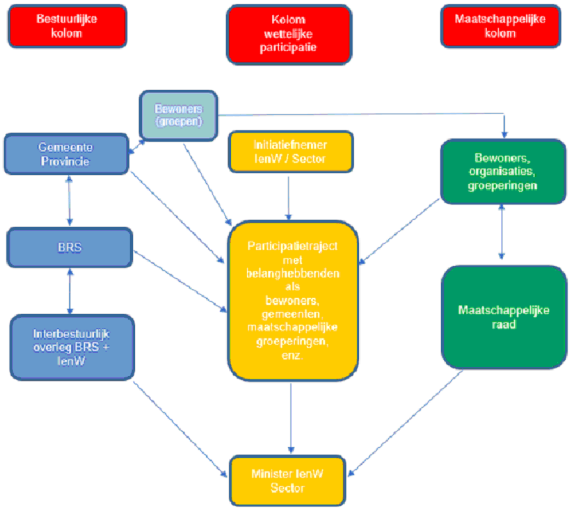
# Nieuwe structuur bestaat uit 3 pijlers

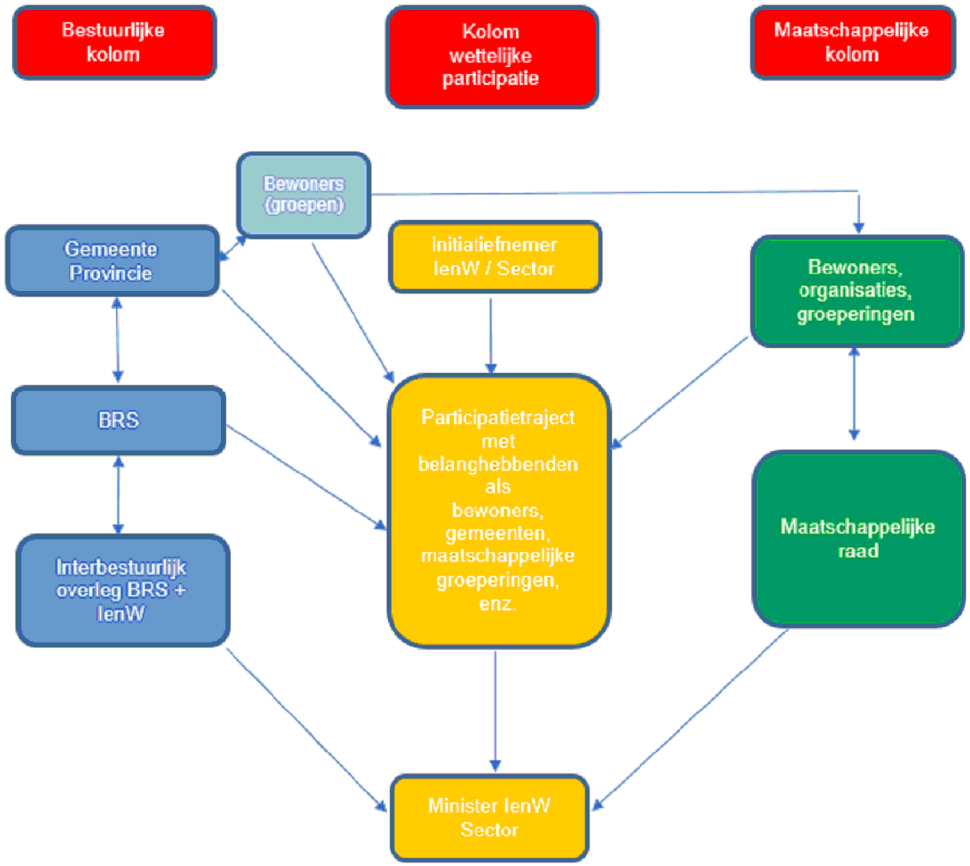
1) Interbestuurlijke samenwerking voor vroegtijdige bestuurlijke afstemming
   - afspraken tussen Rijk en BRS

2) Formele participatie/inspraak per besluitvormingstraject, georganiseerd door Rijk / sector

3) Maatschappelijke Raad voor maatschappelijke afstemming + Informatiehuis
   - BRS geen onderdeel MRS
   - MRS en Informatiehuis nog in ontwikkeling

# Nieuwe organisatiestructuur Schiphol op hoofdlijnen




Bestuurlijke kolom
Kolom wettelijke participatie
Maatschappelijke kolom
Bewoners (groepen)
Gemeente Provincie
Initiatiefnemer IenW / Sector
Bewoners, organisaties, groeperingen
BRS
Participatietraject met belanghebbenden als bewoners, gemeenten, maatschappelijke groeperingen, enz.
Maatschappelijke raad
Interbestuurlijk overleg BRS + IenW
Minister IenW Sector

# Interbestuurlijke samenwerking

Provincie
Noord-Holland

# Afspraken

1) Tijdige afstemming over m.n. regionale vraagstukken t.a.v. luchtvaart en regionale doorwerking van nationaal beleid (leefbaarheid, gezondheid, veiligheid, connectiviteit, enz)
2) Wederzijds informeren, meedenken, reflecteren
3) Nadruk op zorgvuldig proces, niet op het onderling eens worden
4) Afstemming over b.v.:
   - Ruimtelijke regels luchtvaart (LIB, LVB)
   - Basisleefkwaliteit in Schipholregio
   - Afstemming over programma's als Luchtruimherziening
   - Afstemming over ontwikkelingen in de regio zoals woningbouwopgave, omgevingsvisies
5) Rijk organiseert daarnaast formele participatie over beleidsvoornemens

6) Organisatiestructuur

- Bestuurlijk overleg 2x per jaar
  - In ieder geval minister I&W + voorzitter BRS
  - Verdere deelname afhankelijk van het onderwerp
- Periodiek ambtelijk overleg per thema of onderwerp

# Overzicht

- December 2019 Evaluatie en tussentijds advies governance en participatie (Van Geel)
- 5 februari 2020 Brief BRS tussenrapport Van Geel (governance en participatie)
- 24 september 2020 Visie BRS op toekomstige Governance
- December 2020 Schiphol Vernieuwd Verbinden – advies Van Geel
  Verbindingsplan Schiphol en omgeving 2021-2025
- 7 juni 2021 Brief BRS – beëindiging ORS lidmaatschap
- November 2021 Afsprakenkader interbestuurlijke samenwerking Schiphol
- 1 januari 2022 Start Interbestuurlijke Samenwerking
- Zomer 2022 Bestuurlijk Akkoord Schiphol

# BLOK 3

## Hoe gaan we verder?

Provincie Noord-Holland

# Hoe gaan we verder?

Verbreding en verdieping van de interbestuurlijke samenwerking.

Bestuursovereenkomst als startpunt van de NOVEX-Schiphol

Focus:

- Leefomgevingskwaliteit is leidend voor de ontwikkeling in de Schipholregio
- Integrale interbestuurlijke afstemming tussen alle betrokken ministeries en de regio.
- Organisatie vraagt goede afstemming tussen de bestaande Rijks-regioprogramma's waarbij de NOVEX-Schiphol zich richt op het scharnieren tussen de land- en luchtzijdige aspecten. De BRS is daarvoor het logische afstemmingsgremium.
- Deze structuur wordt het komende half jaar verder uitgewerkt. Waarbij we als regio ook scherp moeten kijken welke regionale inzet nodig is.

# Hoe gaan we verder?

Voor de zomer ligt er een concept bestuursovereenkomst.

Na de zomer, besluitvorming in de BRS over deze volgende stap in de interbestuurlijke samenwerking.

Parallel zijn de gesprekken en afstemming met de andere NOVEX-gebieden.

En wordt er een voorstel uitgewerkt voor de regionale samenwerking en afstemming binnen deze nieuwe structuur. Dat vraagt een andere inzet dan de huidige BRS organisatie.

# Belangrijkste luchtzijdige trajecten

Rijk geeft inhoudelijk richting aan de koers die zij willen inzetten in de Schipholregio.

1) (Uitvoeringsagenda) Luchtvaartnota 2020-2050

2) Luchthavenverkeersbesluit (LVB1)

3) Luchtruimherziening

# Hoe gaan we verder?

1) Hoe geven we de afspraken verder vorm met elkaar?

2) Welke onderwerpen vragen een verdiepingsslag?

3) Wat is de BRS inzet binnen de NOVEX Schiphol?
   - Afspraken over rollen
   - Meerwaarde/kracht BRS binnen NOVEX Schiphol

# Vragen en discussie

einde

**1. Herstel van vertrouwen en legitimiteit van beleid (kernargument)**
**Wantrouwen in cijfers en overheid is expliciet probleem**
In het citizen-science document staat dat de huidige discussie wordt gekenmerkt door:

- twijfel over cijfers
- twijfel over relatie berekening vs ervaren hinder
- wantrouwen richting overheid en bedrijfsleven

cs schiphol 1.4

→ Een burgermeetnet creëert **gemeenschappelijke data** waarop het gesprek kan plaatsvinden.
Het doel is expliciet:
gesprek voeren op basis van data van bewoners → vertrouwen in overheid neemt toe
cs schiphol 1.4
**Dit sluit direct aan op BRS-lijn over rechtsbescherming en transparantie**
De zienswijze stelt dat:

- transparante monitoring noodzakelijk is
- begrijpelijke informatievoorziening nodig is
- anders dreigt bescherming alleen "op papier" te bestaan

20260223 BRS Zienswijze LVB- ve...
* Citizen science wordt daarmee een praktisch instrument om dit te realiseren.
**Kort bestuurlijk argument**:
Zonder participatieve metingen blijft het geluidsstelsel kwetsbaar voor vertrouwensproblemen en juridische discussies.

**2. Nodig voor een fair-balance toets (juridisch/EVRM-argument)**
De BRS verwijst naar de uitspraak van maart 2024:

- gezondheid en leefomgeving moeten gelijkwaardig worden meegewogen

20260223 BRS Zienswijze LVB- ve...
Maar:

- huidige indicatoren geven onvoldoende inzicht in bron-specifieke gezondheidsschade
- actuele gegevens ontbreken

→ Een citizen-science netwerk kan:

- lokale blootstelling beter zichtbaar maken
- hinderervaring koppelen aan daadwerkelijke geluidsmomenten
- betere input leveren voor gezondheidsanalyse

Het citizen-science document zegt expliciet:
doel is hinderervaring naast objectieve data leggen en daarover gesprek voeren
cs schiphol 1.4
* Dat ondersteunt precies de "fair balance".

**3. Noodzaak voor actuele blootstelling-respons en monitoring**
De BRS stelt:

- BR-relatie uit 2002 is verouderd
- actuele gegevens over bevolking en hinder nodig
- netwerk van meetpunten noodzakelijk voor beleid en rechtsbescherming

20260223 BRS Zienswijze LVB- ve...
Dit is misschien wel jullie sterkste inhoudelijke haak.
Een citizen science netwerk:

- levert langdurige lokale datasets
- geeft inzicht in piekgeluid, frequentie en tijdstip
- ondersteunt actualisatie van BR-relaties

→ Hiermee wordt het netwerk onderdeel van **het nieuwe geluidsstelsel zelf.**

**4. Nodig omdat berekeningen hinder onvoldoende verklaren**
De zienswijze benadrukt:

- jaargemiddelde geluid zegt weinig over ervaren hinder
- frequentie en tijdstip zijn bepalend

20260223 BRS Zienswijze LVB- ve...
Citizen science is juist geschikt voor:

- koppeling specifieke overvlucht → ervaren hinder
- meten van soundscapes
- real-time koppeling met vragenlijsten

Het projectdocument zegt:
geluidbeleving kan objectiever worden gemaakt via soundscape-metingen
cs schiphol 1.4
* Dit vult precies het tekort van Lden-systematiek.

**5. Instrument voor handhaving en beleidsfeedback**
BRS zegt:

- monitoring moet leiden tot corrigerende maatregelen
- overschrijdingen moeten zichtbaar zijn
- toezicht moet uitvoerbaar zijn

20260223 BRS Zienswijze LVB- ve...
Citizen science kan:

- lokale signalen sneller detecteren
- afwijkingen zichtbaar maken
- beleidsfeedback leveren

Het projectdocument zegt:
signalen kunnen worden doorgespeeld aan luchthaven of LVNL en meegewogen in beleid
cs schiphol 1.4

**6. Vergroten van controlegevoel → vermindering hinder**
Dit is een verrassend sterk sociaal-psychologisch argument.
Volgens het projectdocument:
grotere controle over akoestische omgeving → vertrouwen neemt toe → mogelijk minder hinder
cs schiphol 1.4
Dit sluit aan bij internationale studies:

- perceived control vermindert stressrespons
- participatie verlaagt conflictintensiteit

→ Dit maakt citizen science niet alleen meetinstrument maar **beleidsinstrument voor leefbaarheid**.

**7. Strategisch argument voor Schiphol-governance**
Een citizen-science netwerk:
**voorkomt dat**:

- burgermeetnetten spontaan ontstaan zonder kwaliteitscontrole
- data-oorlog ontstaat tussen overheid en bewoners

**zorgt dat**:

- overheid standaardisatie borgt
- wetenschap betrokken is
- privacy en datakwaliteit gegarandeerd zijn

Het document benadrukt:

- wetenschappelijke begeleiding cruciaal
- centrale infrastructuur nodig
- overheid moet faciliteren

cs schiphol 1.4

**8. Politiek argument: Kamer-toezegging**
Heel praktisch:
IenW wil geluidsmeting professionaliseren vanwege toezegging aan Tweede Kamer
cs schiphol 1.4
* Dat maakt citizen science niet alleen wenselijk maar **politiek logisch.**

**Samenvatting — de 6 sterkste bestuurlijke argumenten**
Als je dit bestuurlijk moet samenvatten:

1. noodzakelijk voor herstel vertrouwen in geluidsdata

2. nodig voor juridisch houdbare fair-balance afweging
3. essentieel voor actualisatie blootstelling-responsrelaties
4. enige manier om ervaren hinder structureel te koppelen aan geluid
5. versterkt monitoring en handhaving
6. vergroot participatie en daarmee maatschappelijke acceptatie

Het document beschrijft een verkenning van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat naar een citizen-science programma waarbij bewoners rond Schiphol zelf geluid meten. Aanleiding is het gebrek aan vertrouwen in bestaande geluidsberekeningen, de moeizame relatie tussen berekend geluid en ervaren hinder, en de wens om het geluidsstelsel maatschappelijk beter te onderbouwen.

Het doel van het project is niet primair om extra meetdata te verzamelen of rekenmodellen te valideren, maar om bewonersmetingen te gebruiken als basis voor dialoog tussen overheid en omgeving over geluidbelasting en hinderbeleving. Door objectieve metingen te koppelen aan ervaren hinder moet beter inzicht ontstaan in oorzaken van klachten en mogelijke beleidsreacties.

Het programma voorziet in inzet van burgermeetapparatuur, apps en soundscape-metingen, gecombineerd met community-management, wetenschappelijke begeleiding en aansluiting op bestaande systemen zoals NOMOS, Sensornet en het RIVM-platform Samen Meten. Een onafhankelijke organisatie moet de begeleiding van deelnemers verzorgen en verwachtingen managen.

Voorgesteld wordt te starten met een grootschalige pilot. Indicatief wordt gedacht aan circa 75 burgergeluidmeters, enkele publieke meetstations en een budget van ongeveer €500.000 voor drie jaar, gefinancierd door Rijk en regio. Op langere termijn wordt verkend of burgermeetgegevens onderdeel kunnen worden van de beleids- en regelstructuur rond luchtvaartgeluid.

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 22 mei 2025, van 11.00-12.46 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig: *Voorzitter:* Mw. E. Rommel, provincie Noord-Holland
J. Klopman, provincie Flevoland

T.C.W.M. Alkemade, gemeente Noordwijk
W. Breunesse, gemeente Zaanstad
E. Bus, gemeente Oegstgeest
A. Elzakalai, gemeente Amstelveen
D. Grimbergen, gemeente Lelystad
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
M. Marshall, gemeente Gooise Meren
S. Nijssen, gemeente Oostzaan
R. Oud, gemeente Uitgeest
C. Peetoom, gemeente Alkmaar
Mw. M. Ruigrok, gemeente Haarlemmermeer
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
Mw. E. Spil, gemeente Ouder-Amstel
Mw. E. Stam, gemeente Heemstede
Mw. M. Veeningen, gemeente Almere
R. Vennik, gemeente Heiloo
Mw. A. Vijselaar, gemeente De Ronde Venen
R. van Wanrooij, gemeente Wormerland
K. van der Zwet, gemeente Lisse

Minister B. Madlener
Mw. H. de Groot (IenW)

5.1.2e
Ambtelijke ondersteuning

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

**1. Opening**

De voorzitter opent de vergadering om 11.30 uur

**2. Bezoek minister Madlener**

Minister Madlener geeft een stand van zaken.

- Er is een LVB vastgelegd ~~ingediend~~ waarmee~~in~~ de krimp met 15% van het aantal ernstig gehinderden wordt bereikt~~vastgelegd~~. Daarbij de kanttekening dat er nog een beroep bij de Raad van State~~kort geding~~ looptkomt over de haalbaarheid ervan.
- Die 15% dient gehaald te worden door maatregelen die per 1 november 2025 genomen moeten zijn. Daarna wordt gemonitord~~berekend~~ hoe het uitpakt. Is het minder dan 15%, dan zijn aanvullende maatregelen nodigmoet er meer gedaan worden. Het moet volgens het coalitieakkoord in totaal naar 20% krimp. ~~Is er meer bereikt, dan is minder nodig.~~
- Verder is afgesproken dat als er na het bereiken van die 20% verdere geluidreductie behaald wordt (bijv. verstilling doorplaatsvindt, zoals door vlootvernieuwing), die winst gelijkelijk wordt verdeeld over verstilling voor omwonenden en groei voor de luchtvaart.
- De EC heeft gevraagd naar het perspectief voor de luchtvaart in Nederland, met de vraag hoe de plannen uitgevoerd gaan worden. De hoop is dat het met deze beleidswijziging, dus de fiftyfifty-verdeling, acceptabel wordt voor de EC. ~~Men was bang dat een Nederlandse krimp van de luchthaven ook over zou kunnen slaan naar andere landen~~. De Amerikanen gaan er met gestrekt been in en vindenzeggen dat krimp niet acceptabel en dreigen metis. ~~Dat is de~~ retalliatie. Het idee is dat Nederland op deze manier aan de EC laat zien dat men beide belangen heeft gewogen en op die manier rust heeft gecreëerd.

- Het vorige kabinet had besloten tot 20% geluidsreductie bovenop de 'autonome ontwikkeling'. Daarmee wordt de automatische verstilling bedoeld door aanschaf van nieuwe (stillere) vliegtuigen ter vervanging van oude vliegtuigen. ~~Nieuw aangeschafte vliegtuigen worden stiller. Dat is dus automatische verstilling, waar bovenop dan nog 20% komt.~~ Dit kabinetsbesluit leek hem een recept voor onzekerheid, en dus ook voor rechtszaken omdat discussie zal ontstaan over wat autonoom is en wat niet. Duidelijkheid is ook wat waard. En is een nieuw vliegtuig altijd stiller dan een oud vliegtuig? De JSF is niet stiller dan de F-16. De minster~~Hij~~ heeft om deze reden in het kabinet afgesproken dat na november 2025~~dit jaar~~, dus om de laatste ~~de volgende~~ 5% reductie te behalen, ~~hedet~~ scheiding tussen ~~hele~~ autonoo~~me~~ en niet autonoom velaten~~verhaal vergeten~~ wordt. Alle verstilling wordt dan meegenomen. Hij hoopt dat dit rust geeft in de sector en dat het uitlegbaar wordt aan de achterban~~nen~~ van de BRS-bestuurders.
- De minister~~Hij~~ heeft aan de MRS uitgelegd dat de luchthaven een ontzettend belangrijke asset is voor de regio. De welvaart in deze regio, een van de hoogste in Nederland, komt mede door de aanwezigheid van de luchthaven. De reactie van de MRS viel hem mee. Er was een redelijke mate van instemming; het leek een vruchtbare basis voor samenwerking. Men stelde nog een kritische vraag over geluidsisolatie. Het beleid opbais waarvan werd bepaald welk gebied in aanmerking komt voor geluidsisolatie~~daarbij~~ ging uit van 440.000 vluchten per jaar, en nu zijn er 478.000 vluchten. Hij heeft met de MRS afgesproken daar~~op~~ bij een volgende bijeenkomst dieper op in te gaan. Hij is bereid ook bij een volgende bijeenkomst met de BRS daarop verder in te gaan.
- Er ligt een Kamermotie die zegt dat de MRS niet louter uit actievoerders~~visten~~ zou moeten bestaan maar ook met diplomatieke inbreng. De MRS moet een afspiegeling zijn van de omgeving. Hij is het daarmee in principe eens, maar met de kanttekening dat verkiezingen gekaapt kunnen worden. Uiteindelijk is het streven ~~e~~naar een afspiegeling ~~te zijn~~ van deje omgeving, een versterking van de MRS. Een afspiegeling heeft meer gewicht dan een actieclub.

Namens Noordwijk, Katwijk en Wassenaar vraagt de heer Alkemade aandacht voor koppelkansen, omdat het luchtruim gaat schuiven en er wordt gekeken naar hoger aanvliegen. Kan dit in kaart gebracht worden? De verschuiving van het luchtruim maakt dat ook gekeken moet worden naar woningbouwplannen. Als het geluid alleen tijdelijk toeneemt, omdat daarna de vlucht hoger start, lopen procedures dan niet vast? En voorziet de minister effecten voor de woningbouw, als luchtruimherziening en hoog naderen niet gecombineerd kunnen worden? Hierop antwoordt de minister dat er bekeken wordt of winst gehaald kan worden uit die manier van vliegen. Er is een eerste schets gemaakt van de nieuwe situatie. Verder is er een commissie in gesteld die met alle belanghebbenden aan de slag gaat. De gemeenten en hun achterbannen kunnen zich met tips en verzoeken melden bij die commissie. Er is zeker effect op de woningbouw. Heleen de Groot voegt toe dat luchtruimherziening en hoog naderen onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Met hoog naderen wordt de overlast verder weg, maar ook dichterbij de luchthaven minder. Vrijwel in alle gebieden rond de luchthaven is het zo, maar niet overal. Voor de woningbouwprojecten zou het eerder een positief dan een negatief effect moeten hebben.

Gevraagd wordt of de aangegeven 5% tot aan de autonome vlootontwikkeling ook meegenomen wordt. Dat maakt uit voor de inwoners, die zo geconfronteerd worden met een hogere uitgangsnorm dan verwacht. Hoe gaat men daarmee om? Het is alsof men gaande de wedstrijd de spelregels aanpast. De minister antwoordt daarop dat de 20% geluidsreductie overeind blijft. Bij de eerste 15% daarvan komt de autonome ontwikkeling er nog bovenop. Bij de volgende 5% gebeurt dat niet meer. De kans dat het in de rechtszaal overeind blijft wordt op die manier groter, maar het is waar dat het uiteindelijke geluidsdoel hierdoor iets verlaagd wordt. Wezenlijk is ~~het~~ dat de rechtspositie van de omwonenden hersteld wordt, en dat er veel minder geluid wordt geproduceerd. Het aantal nachtvluchten gaat met 20% omlaag.

De heer Elzakalai complimenteert de minister. Voor het eerst in dertien jaar heeft hij het gevoel dat er enig perspectief is. Dat kan dienen als houvast. In Lelystad schijnt bovendien de combinatie F-35 en burgerluchtvaart gerealiseerd te worden! De minister waarschuwt hierop dat Lelystad nog ~~niet~~ geen gelopen race is.

Ook de heer Slettenhaar spreekt de hoop uit dat Lelystad opent en wijst erop dat dit ook de lijn is die in de BRS is afgesproken. Verder merkt hij op dat de LVNL de nachtelijke vertrekroute vanaf de Polderbaan naar het noorden wil aanpassen. Met de huidige KUDAD-route stijgen vliegtuigen richting zuidelijke bestemming op voorbij Uitgeest-Krommenie en draaien naar het oosten weg over Zaanstad en Amsterdam. Volgens de nieuwe route zouden ze naar het westen wegdraaien. Ze gaan dan in een route over Uitgeest, Akersloot, Limmen, Heiloo en dan langs Egmond Binnen richting de Noordzee. Castricum krijgt daarvan 's nachts veel meer geluidshinder. Dit geldt ook voor komende bewoners tussen Limmen en Heiloo. De slaapverstoring wordt dus verplaatst van de regio Amsterdam naar de regio Castricum-Heiloo. Er is geen inzicht gegeven in de consequenties daarvan, zoals voor woningbouw. Er is gekozen voor een heel korte procedure. Hij vraagt om niet in te stemmen met het voorstel van LVNL en te verzoeken de huidige KUDAD-route vast te houden en daarvoor een LVB-wijziging voor te bereiden. Ook vraagt hij LVNL te wijzen op het participatieproces en het democratisch proces binnen de gemeente te respecteren. In reactie hierop merkt de minister op dat iedere wijziging goed nieuws voor de een, en vaak slechter nieuws voor de ander is. Er moet gestreefd worden naar een evenwichtige lastenverdeling. Mevrouw 5.1.2e voegt toe dat de aangekondigde wijziging van de LVNL een veiligheidsissue betreft, met twee bochten die elkaar dreigen te kruisen. Het LVNL heeft van IenW toestemming gekregen om te zoeken naar een mogelijke oplossing. Dat wil niet zeggen dat het ministerie op voorhand al akkoord is met de voorgestelde wijziging. LVNL zal binnen twee weken de informatie – zoals over het gevolgde participatietraject – moeten verzamelen en met een goede onderbouwing/berekening moeten komen. Dat laatste met name in verband met het aantal extra gehinderden dat dit extra op zal leveren, en hoeveel het er minder worden in de regio Amsterdam. Het ministerie zal niet voor het eind van de zomer met een besluit komen. Op dit traject is formeel een zienswijzeprocedure niet verplicht, maar er moet wel fatsoenlijke participatie zijn. Als het blijft bij één informatieavond vindt het ministerie dat wat krap.

De heer Peetom steunt de ingezette lijn. Hij vraagt wat meer informatie te leveren over de verdeling van die stillere vliegtuigen over de verschillende aanvliegroutes. De minister zegt dat toe.

Mevrouw Ruigrok steunt de opening van Lelystad, juist met de combinatie van defensie en handelsverkeer. Zij pleit ervoor ook het LIB aan te pakken, in combinatie met de nieuwe LVB in 2026. De minister antwoordt daarop dat hij net een LIB-verandering heeft geaccordeerd; dit betreft technische wijzigingen zoals hoogteaanpassingen. Mevrouw 5.1.2e voegt toe dat er ~~meerdere LIB-wijzigingen in voorbereiding zijn. Een gaat over de aanpassingen van hoogte, die net is geaccordeerd. Daarvoor is~~ met de minister gesproken is over het in gang zetten van de grotere wijziging, waarop mevrouw Ruigrok doelt. Dat wordt dus opgepakt na de LVB-wijziging, maar die leidt niet direct tot een wijziging. ~~Die volgt op de LVB-wijziging.~~ De minister wil voorzichtig zijn met bouwen in een zone waar dat eigenlijk niet kan. Als er eenmaal huizen staan, gaan ze nooit meer weg.

De heer Van Wanrooij vraagt aandacht voor de toenemende geluidsoverlast in Wormerland en Zaanstad met de Luchtruimherziening.

~~Ook~~ Mevrouw Stam van gemeenteHeemstede is blij met de gepresenteerde, gebalanceerde oplossing. Gevraagd wordt om meer informatie over de stand van zaken voor Lelystad. De heer Klopman vraagt de opening van Lelystad, met een unieke kans voor de combinatie defensie-handelsverkeer, snel te regelen. De heer Grimbergen dankt voor de uitleg en complimenteert de minister met het resultaat. Hij steunt het verzoek van collega's om nog eens zorgvuldig te kijken naar de belasting voor de verschillende gebieden. Mevrouw Veeningen vindt het positief dat er nu maatregelen worden genomen. Voor de inwoners van de gemeente Uitgeest, merkt de heer Oud op, is de nachthinder een punt van zorg. Die veroorzaakt veel gezondheidsschade. Daarom zet de regio in op nachtsluiting. Als de geluidsdoelen niet worden gehaald, kan de minister dan in eerste instantie kijken naar de nachtsluiting? De minister antwoordt hierop dat alsdaarop 20% reductie ~~staat. Als het~~ niet gehaald wordt, ~~moet~~ opnieuw gekeken moet worden. De nacht komt dan uitdrukkelijk in beeld. ~~Zelfs een vorm van nachtsluiting is dan niet geheel buiten beeld.~~

Het verhaal van de heer Slettenhaar wordt nadrukkelijk ondersteund door de heer Vennik. De inzet van Lelystad is voor zijn regio helder, maar op voorwaarde dat de druk door charters in de nachten minder wordt en opning van Lelystad niet leidt tot extra groei. De heer Breunesse ondersteunt het pleidooi van de heer Van Wanrooij met betrekking tot luchtruimherziening en geluidstoename in Wormerland en Zaanstad. Ook ~~eens~~ is hij het met de heer Oud eens voor wat betreft de nachtsluiting.

De heer Bus wijst erop dat de vermindering van het aantal vluchten ten opzichte van het huidige aantal vluchten geen verbetering is. De vermindering is alleen op papier. En wat betreft de fiftyfifty voor de toekomst is het nog erg onduidelijk hoe de 50% verdeeld wordt. De BRS vindt dat niemand erop achteruit mag gaan, maar toch zijn er plekken met het risico van meer hinder. De minister antwoordt daarop dat je niets meer kunt doen als niemand erop achteruit mag gaan. Bovendien: met de verdeling fiftyfifty gaat niemand erop achteruit. Zonder geluidswinst is er ook geen groei. Toch kan hij niet garanderen dat niemand erop achteruit gaat. Als er zorgen zijn, kunnen die gemeld worden bij de eerder door hem genoemde commissie. Er zullen bewoners zijn die er niet op vooruit-, of zelfs iets op achteruitgaan. Het is de vraag of dat acceptabel wordt geacht. Hij hoort graag wat de bewoners ervan vinden.

De heer Marshall van gemeente Gooise Meren komt binnenkort met een position paper, ook namens de regio Gooi en Vechtstreek. Die zal in de BRS gepresenteerd worden. Verder sluit hij zich aan bij wat al door anderen is gezegd. De heer Hoekstra maakt zich vanuit de zuidoosthoek grote zorgen over waar de vluchten heengaan. Hij roept op om de vluchten niet richting de al zwaar belaste gebieden te sturen. Dat zou de doodsteek zijn voor de regio. Mevrouw Spil merkt op dat Ouder-Amstel ligt bij de A9, de A2 en de A10. Toch mag er niet gestapeld worden in de geluidsbelasting, ook al hebben inwoners daarmee te maken. Zij ervaren op al die fronten ongelofelijk veel geluidsoverlast. De minister begrijpt dit betoog heel goed. De vraag is hoe je de pijn verdeelt. De commissie Herziening zal moeten beoordelen wat in dat opzicht fair is. En is het leed van de een te verzachten door elders wat pijn te accepteren?

De heer Van den Heuvel wenst de minister veel succes bij het realiseren van dit LVB. Namens de gedeputeerde Weverling van Zuid-Holland vraagt hij of bij het monitoren van het geluidsdoel ook regionaal gedifferentieerd wordt gekeken naar de geluidsbelasting per provincie. En zo ja, hoe wordt Zuid-Holland daarin dan meegenomen? De achterliggende gedachte is dat de monitoring bepaalt of de beleidsdoelen worden gehaald en wanneer voor het eerst groei ontstaat. De gedeputeerde vindt het cruciaal dat provincies niet slechts als onderdeel van het nationaal gemiddelde worden gezien, maar dat er ook aandacht is voor lokale piekbelasting en regionale verschillen. Op deze vraag antwoordt de minister dat in het hoofdlijnenakkoord daarmee geen rekening wordt gehouden. Het doel van 20% kan behaald worden als bijvoorbeeld in Noord-Holland veel minder geluidsgehinderden zijn, en in Zuid-Holland meer. Natuurlijk zal ook hij moeten kunnen uitleggen waarom bepaalde keuzes zo gemaakt zijn. Mevrouw 5.1.2e voegt toe dat wat aan de voorkant is gedaan alleen op papier bestaat, omdat het nog niet gerealiseerd is. Zichtbaar is dat het bij de eerste 15% geluidreductie in alle gebieden beter wordten, hoewel in sommige meer dan andere. De primaire banen zitten namelijk helemaal vol. De groei heeft voornamelijk plaatsgevonden op secundaire banen, en nu vindt ook de krimp voornamelijk plaats op secundaire banen. Daar zit dus de grootste afname. Als straks de doelstelling van 20% is gehaald, zal de verdiende groei fiftyfifty verdeeld moeten worden. Maar ook dan zal de groei voornamelijk op secundaire banen plaatsvinden. Het is niet eenvoudig, maar geprobeerd zal moeten worden om waterbedeffect te voorkomen.

Er komt een vraag naar de juridische status van de gemaakte afspraken met de sector. Hoe gaat men monitoren? En welke maatregelen kan de minister nemen als het niet uitgevoerd wordt? De minister antwoordt dat doel en maatregelen hard zijn. ~~dit kan door minder nachtvluchten af te spreken.~~ 478.000 vluchten waarvan 27.000~~en 20% minder~~ nachtvluchten zijn goed te meten, evenals hoeveel stillere vliegtuigen zijn afgeleverd en ingezetkunnen heel hard afgesproken worden~~.~~ Voor sommige maatregelen ~~Het~~ is het lastiger antwoord te geven op de vraag hoe het gemeten wordt, en wat je doet als men zich er niet aan houdt. Geprobeerd wordt om convenanten af te sluiten. Er kunnen boetes opgelegd worden. Ook als het hard waait vanuit een bepaalde richting, zal toch zo gevlogen moeten worden dat het veilig is. Dat zal allemaal in balans moeten zijn. In een convenant moet afgesproken worden dat iedereen zich eraan houdt. Afgesproken is dat er meer gemeten zal worden, op meerdere meetpunten. ~~Dat kan bijdragen aan wat meer veiligheid voor de omwonenden.~~ Mevrouw ~~De~~ Groot voegt toe dat in het maatregelenpakket voor de 15% meerdere maatregelen zitten, waarvan sommige zijn~~worden~~ vastgelegd in het LVB. Met name is dat de krimp, 478.000 vliegtuigbewegingen per etmaal, waarvan 27.000 in de nacht. Dan is er het convenant. Tevens ~~Er~~ is de 'regeling lawaaiige toestellen' gepubliceerd op 7 mei; deze is. ~~Het is juridisch vastgelegd in een regeling en daarom~~ juridisch bindend. Wat betreft monitoring kunnen sommige dingen gewoon geteld worden, zoals het aantal vliegtuigen dat KLM geleverd heeft gekregen~~binnen krijgt~~.

Opgemerkt wordt dat het gaat om de keuzes die je maakt en de voordelen voor de inwoners. Dat moet transparant en uitlegbaar zijn. De minister antwoordt dat om die reden de commissie in het leven is geroepen. Het is de bedoeling dat de commissie op die manier hiernaar gaat kijken en adviseren. Burgers moeten voelen dat er een eerlijkheid in het beleid zit. Overigens doet het hem plezier hier te horen hoe men in de BRS naar Lelystad kijkt. Toch heeft hij nog geen meerderheid in de coalitie en in de Kamer om Lelystad te openen. Hij vindt zelf de opstelling van Lelystad heel redelijk. Men accepteert de herrie van de straaljagers, maar wil er wel iets voor terug.

De voorzitter wenst de minister veel succes en sluit de vergadering.

Hier de kanttekening toevoegen dat ook in de BR
verdeeldheid is/ niet alle BRS-gemeenten voorsta
zijn van opening van Lelystad?
5.1.2c 5.1.2e
06/10/2025 15:33

# Procesbeschrijving:
# Onderzoek alternatieve methode samenloop geluid van meerdere bronnen

## Aanleiding

Met de Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet (Staatscourant 2021, 15868) is een geactualiseerde rekenregel gepubliceerd voor het betrekken van luchtvaartgeluid bij cumulatie van geluid van meerdere geluidbronnen bij de toepassing van afdeling 3.5 en paragraaf 5.1.4.2a van het Besluit kwaliteit leefomgeving over geluid door wegen, spoorwegen en industrieterreinen. Daarbij is voorzien in een overgangsbepaling die aparte besluitvorming over latere invoering van die geactualiseerde rekenregel mogelijk maakt.

In de loop van 2021 is een brede impactanalyse afgerond naar de mogelijke consequenties van deze geactualiseerde rekenregel. Deze impactanalyse is, samen met enkele andere relevante documenten, op 16 december 2021 aan de Tweede Kamer toegestuurd (Kamerstukken II 2021/22, 31936, nr. 897).

Over dit thema en de resultaten van deze impactanalyse, zijn verschillende bestuurlijke gesprekken gevoerd met de BRS, de VNG en het IPO. Alle partijen onderschrijven het belang om gezondheid en leefomgevingskwaliteit, ook waar de effecten van meerdere geluidbronnen samenkomen, een goede plek te geven bij besluitvorming over ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningbouw. Over de werkbaarheid van de methode om dat te doen bestaat nog verschil van inzicht. Tegen die achtergrond hebben partijen in het Bestuurlijk Overleg Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (BO VRO) op 15 februari 2024 afgesproken om het komende jaar gezamenlijk stevig in te zetten op onderzoek naar een alternatieve methode voor het beoordelen van de aanvaardbaarheid van gecumuleerd geluid van meerdere geluidbronnen. Dat onderzoek gaat verder dan alleen het actualiseren van de rekenregel, wat het oorspronkelijke voornemen was, en ziet op een alternatieve methode die bruikbaar is voor de samenloop van het geluid van relevante geluidbronnen. Alle inzet is daarbij gericht op een methode die recht doet aan de hinder van verschillende geluidbronnen en tegelijk in de uitvoeringspraktijk beter toepasbaar is. Partijen geven gezamenlijk vorm aan proces en aanpak van dit onderzoek, waarin IenW het voortouw heeft. In dit proces wordt ook een relatie gelegd met andere relevante lopende trajecten zoals de Woondeals en de NOVEX Schipholregio. Afgesproken is eveneens dat partijen begin 2025 gezamenlijk bezien of er perspectief is op een geschikte alternatieve methode. Als dat het geval is, wordt die methode geïmplementeerd in de regelgeving.

Dit stuk beschrijft het doel, de aanpak, afbakening en planning van dit onderzoek, de ambtelijke en bestuurlijke afstemming gedurende dit traject met onder andere decentrale overheden en andere relevante partijen.

## Doel en beoogd resultaat

Doel van dit traject is het onderzoeken en onderbouwen van mogelijkheden voor een alternatieve methode[1] om de samenloop van geluid van meerdere bronnen te bepalen en de aanvaardbaarheid daarvan (kwalitatief) te beoordelen in de context van de Omgevingswet. Doel van zo'n alternatieve methode is het belang van gezondheid en leefomgevingskwaliteit, ook waar de effecten van meerdere geluidbronnen samenkomen, een goede plek geven bij besluitvorming over ruimtelijke ontwikkelingen. De alternatieve methode moet – net als de bestaande methode – recht doen aan de verschillen in hinderlijkheid van de verschillende geluidbronnen die daarbij worden betrokken. De alternatieve methode dient zo mogelijk een kwantitatief beeld van de hindersituatie als gevolg

[1] Met een "alternatieve methode" wordt gedoeld op een methode die anders is dan de nu in de regelgeving opgenomen methode, waarbij het geluid van de verschillende geluidbronnen eerst aan de hand van dosis-effect-relaties wordt omgerekend naar equivalent verkeersgeluid, waarna dat equivalente geluid energetisch wordt opgeteld.

van blootstelling aan verschillende soorten geluid te geven met het oog op te maken bredere afwegingen. Het gaat daarbij niet alleen om afwegingen rond het toelaten van geluidgevoelige gebouwen waaronder woningen, maar ook om besluitvorming over aanleg of wijziging van wegen, spoorwegen of industrieterreinen nabij geluidgevoelige gebouwen.

Beoogd resultaat is een alternatieve methode die inpasbaar is in het stelsel van de Omgevingswet en daarin de bestaande cumulatiemethode geheel kan vervangen. Artikel 3.38, derde lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving beschrijft voor welke geluidbronnen die methode in ieder geval gebruikt moet kunnen worden, zijnde wegen, spoorwegen, industrieterreinen, luchtvaart en windturbines, schietbanen en springterreinen op industrieterreinen. Een methode waarin luchtvaartgeluid een aparte positie krijgt, is in de context van het stelsel van geluidregels onder de Omgevingswet geen voor de hand liggend resultaat.

## Aanpak, aandachtspunten en afbakening

Aanpak in twee onderdelen

Zoals gezegd is het doel te onderzoeken of er een alternatieve methode mogelijk is. DAT we bij besluitvorming aandacht moeten hebben voor gecumuleerde effecten van meerdere geluidbronnen staat niet ter discussie, maar wel HOE. Daarbij zoeken we naar een methodiek die recht doet aan de hinder van verschillende geluidbronnen en tegelijk beter toepasbaar is in de uitvoeringspraktijk.

Het HOE wordt als volgt uit elkaar getrokken:

1. De methodiek
    a. Wat stop je erin?
    b. Hoe leg je het uit?
    c. Navolgbaar, reproduceerbaar, uitlegbaar
        i. Open vraag aan het RIVM
        ii. Kijk daarbij ook naar het buitenland
2. Hoe ga je daarmee om in de regelgeving?
    a. Welke rol en plaats in de regelgeving
    b. Woningbouwopgave en gezonde leefomgeving in balans brengen
    c. Uitkomsten ook toetsen op uitvoerbaarheid door gemeenten

Methodiek: wetenschappelijk onderzoek RIVM

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft als verantwoordelijk bewindspersoon voor de geluidregelgeving in het stelsel van de Omgevingswet het RIVM gevraagd om zo mogelijk een alternatieve methode voor de samenloop van geluid van meerdere bronnen te ontwikkelen en te onderbouwen. Deze vraag sluit aan bij de wettelijke taken van het RIVM.[2] Een nieuwe methode moet uitlegbare resultaten opleveren en in de praktijk toepasbaar zijn voor bevoegd gezagen, maar ook de methode zelf moet goed te onderbouwen zijn tegen de achtergrond van het hiervoor beschreven doel.

Voor dit onderzoek heeft IenW aan RIVM al eerder de volgende vraagstelling meegegeven:
"Doe onderzoek naar mogelijkheden voor een andere methode voor de beoordeling van gecumuleerd geluid, die recht doet aan de verschillen in hinderlijkheid van verschillende soorten geluidbronnen. Inzet is om in de periode tot 1 januari 2026 te komen tot een alternatieve methode. De uitwerking dient in overleg met decentrale overheden en andere belanghebbenden plaats te vinden, gelet op het gewenste maatschappelijke draagvlak."
De aandachtspunten die daarbij zijn meegegeven, zijn geïntegreerd in deze procesbeschrijving (o.a. bij "Scope, afbakening") en deels ook hier vermeld:

- Maak zo mogelijk gebruik van de inzichten die de Programmatisch Aanpak Meten (en berekenen) Vliegtuiggeluid (PAMV) heeft opgeleverd.[3]
- Betrek de methodiek van "rekenschap geven" bij de gedachtenvorming; de "Beleidsregel wonen en vliegen 20 Ke-contour Schiphol" van de provincie Noord-Holland (2017) incl. de bijlage "Handreiking 'Rekenschap geven'" is aan het RIVM verstrekt.

[2] Artikel 3, eerste lid, van de Wet op het RIVM.
[3] Kamerstukken II 2023/24, 31936, nr. 1156: https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-1156.html

- Betrek de factsheets met mogelijke (deel)oplossingsrichtingen (S1 t/m H8) uit de impactanalyse[4] bij de gedachtenvorming.
- Maak zo mogelijk gebruik van internationaal beschikbare kennis en inzichten.

In bijlage 1 bij deze procesbeschrijving zijn vraagstelling en aandachtspunten nogmaals onder elkaar gezet, waarbij ook is vermeld welke (achtergrond)informatie daarbij aan het RIVM is verstrekt.

Regelgeving: ruimere context voor beoordeling van een alternatieve methode

Zoals aangegeven zal een alternatieve methode een vergelijkbare rol in de regelgeving en besluitvorming moeten spelen als de huidige methode, d.w.z. toepasbaar zijn voor alle relevante geluidbronnen, niet beperkt tot (het omgaan met) luchtvaartgeluid en dus ook niet beperkt tot de Schiphol-regio of gebieden rond andere luchthavens. Mede tegen die achtergrond is het onderzoek naar een alternatieve methode dan ook geen onderdeel van of niet afhankelijk van andere lopende trajecten die een relatie hebben met vliegtuiggeluid. Omgekeerd vormt dit onderzoek ook niet het kader om te komen tot keuzes in die andere lopende (luchtvaart)trajecten.
Tegelijk is het van belang om inzicht in dergelijke lopende trajecten te hebben. Deze trajecten vormen relevante context voor de beoordeling van de bruikbaarheid en meerwaarde van een alternatieve methode. Hierbij valt in ieder geval te denken aan NOVEX Schipholregio en de Woondeals. Verder wordt (de eerste ambtelijke uitwerking van) het stelselontwerp voor de regulering van vliegtuiggeluid hierbij betrokken, waarover overigens nog geen (politieke) besluitvorming heeft plaatsgevonden.
Parallel aan het onderzoek door het RIVM wordt een overzicht gemaakt van de relevante lopende trajecten, inclusief aanleiding, uitgangspunten, stand van zaken en beoogde planning.

Scope, afbakening

Een alternatieve methode voor de samenloop van geluid van meerdere bronnen moet een vergelijkbare rol spelen als de huidige methode binnen de geluidregelgeving (voorheen Wet geluidhinder, nu onder de Omgevingswet). Dat betekent dat er voor het bevoegd gezag ruimte moet zijn om de aanvaardbaarheid van de samenloop van het geluid van meerdere bronnen kwalitatief te beoordelen als onderdeel van de bredere bestuurlijke afweging over een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. De methode moet ondersteunend zijn om te komen tot een goede kwalitatieve onderbouwing.
Een alternatieve methode moet inhoudelijk correct en uitlegbaar zijn in relatie tot het stelsel van geluidregelgeving onder de Omgevingswet en moet ook bruikbaar zijn om in de bredere context van de Omgevingswet de integrale afweging met andere maatschappelijke doelen en belangen (zie boven) goed te maken.
Een alternatieve methode moet in de uitvoeringspraktijk direct toepasbaar zijn op basis van de bekende toegelaten geluidniveaus, dus de methode mag geen aanvullend (belevings)onderzoek vereisen bij de toepassing ervan door het bevoegd gezag.
Een alternatieve methode richt zich – net als de huidige methode – niet op formulering van een harde getalsmatige of andere norm voor gecumuleerd geluid, maar draagt bij aan beoordeling van de aanvaardbaarheid van de samenloop van het geluid van meerdere bronnen binnen de bredere bestuurlijke afweging die een bestuursorgaan maakt bij een ruimtelijk besluit.
Een alternatieve methode moet juridisch inpasbaar zijn in de geluidregelgeving onder de Omgevingswet en toepasbaar zijn voor de bevoegde gezagen die besluiten nemen met toepassing van m.n. afdeling 3.5 en paragraaf 5.1.4.2a van het Besluit kwaliteit leefomgeving.
Een alternatieve methode die vlot geïmplementeerd kan worden in de regelgeving, is een pre. Zo zou een optie met een kwantitatieve eengetalsindicator geen aanpassing van artikel 3.38, tweede lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving vergen, maar alleen van artikel 3.25 van de Omgevingsregeling. Een methode die na besluitvorming nog een lange doorlooptijd vergt i.v.m. nadere uitwerking en implementatie, zou met het oog op juridische risico's juist niet de voorkeur hebben.

## Te betrekken partijen: rollen en verantwoordelijkheden

In het BO VRO op 15 februari 2024 is afgesproken en benadrukt dat partijen het komende jaar gezamenlijk stevig inzetten op dit onderzoek. Partijen geven gezamenlijk vorm aan proces en

[4] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/12/16/2e-factsheets-oplossingsrichtingen-fase-2b



784000 0150

aanpak, waarbij IenW/DGMI – gelet op de primaire verantwoordelijkheid van de Staatssecretaris van IenW voor de geluidregelgeving – het voortouw heeft. Dit document vormt daarvoor de basis.

De partijen die in het BO deze afspraak hebben gemaakt, zijn – naast de Staatssecretaris van IenW en de Minister van BZK – de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), het IPO en de VNG. Uit deze partijen wordt een compacte kerngroep gevormd die het proces begeleidt: de stand van zaken en de voortgang bespreekt. Daarnaast is, mede met het oog op maatschappelijk draagvlak en toetsing van praktische toepasbaarheid en uitvoerbaarheid, betrokkenheid van een bredere groep mensen en expertises relevant. Bedoeling is om in ieder geval enkele medewerkers van gemeenten en provincies rechtstreeks te betrekken, zowel uit de omgeving van een luchthaven als uit gebieden die niet nabij een luchthaven liggen. Verder zullen tegen deze achtergrond GGD-GHOR, de Nederlandse Stichting Geluidshinder (NSG) en de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) worden benaderd om inbreng te leveren.
Ook worden Rijkswaterstaat en ProRail betrokken om te reflecteren op toepasbaarheid en uitvoerbaarheid in hun uitvoeringspraktijk. Afstemming met wetenschappers, ook in het buitenland, gebeurt door het RIVM zelf.

Het wetenschappelijke onderzoek naar een alternatieve methode wordt uitgevoerd door het RIVM. Gezien de onafhankelijke positie van het RIVM verloopt het contact daarover primair via IenW. De kerngroep wordt primair door IenW geïnformeerd over de stand van zaken en voortgang. In de klankbordgroep worden (tussen)resultaten van het onderzoek toegelicht door het RIVM en inhoudelijk besproken.

Het beoogde bestuurlijke resultaat van dit traject was om begin 2025 te komen tot een gezamenlijk voorstel m.b.t. de vraag of er perspectief bestaat op een geschikte alternatieve cumulatiemethode. Dit is primair belegd bij de partijen die op 15 februari 2024 de bestuurlijke afspraken hierover hebben gemaakt in het BO VRO. IenW, BZK, BRS, IPO en VNG, bereiden – met bredere input – een standpuntbepaling hierover in het BO VRO incl. deelname van een BRS-bestuurder voor. Conform afspraak in het BO VRO op 15 februari 2024 kan zo nodig tussentijds bestuurlijk overleg plaatsvinden als dat toegevoegde waarde heeft.

Eind 2024 heeft de Stuurgroep (zie hierna) geconstateerd dat het onderzoek en de besluitvorming daarover wat meer tijd kost dan begin 2024 werd voorzien, en besloten dat zorgvuldigheid de voorkeur heeft boven snelheid. Afgesproken is dat besluitvorming wel voor 1 januari 2026 plaatsvindt. Mochten partijen in de loop van 2025 niet tot een gezamenlijk voorstel aan of gedeeld standpunt in het BO VRO kunnen komen, dan is het aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat als verantwoordelijk bewindspersoon voor de brede geluidregelgeving in het stelsel van de Omgevingswet – ook buiten de Schiphol-regio en ook voor andere geluidbronnen dan luchtvaart – om, in overleg met de Minister van IenW en de Minister van BZK, een besluit te nemen, conform afspraak in het BO VRO op 15 februari 2024.

## Overlegstructuur, proces en planning

Uitgangspunt is een pragmatische aanpak met een 'slanke' overlegstructuur en het betrekken van de partijen en expertises in de fase(s) van dit traject waarin zij een zinvolle rol kunnen hebben.

Op ambtelijk niveau vindt overleg plaats in twee samenstellingen:

- een compacte kerngroep van IenW/DGMI, BZK/DGRO&DGVB, VNG, BRS en IPO begeleidt en bewaakt het proces;
- een grotere overleggroep van deze partijen, aangevuld met expertise vanuit o.a. gemeenten, provincies en andere organisaties bespreekt inhoudelijke voorstellen en informatie.

De compacte kerngroep draagt ook zorg voor een passende samenstelling van de bredere overleggroep, mede op basis van de agenda en de te bespreken informatie of voorstellen, zodat de juiste expertises vertegenwoordigd zijn. Vanuit gemeenten en provincies wordt hierbij gedacht aan ruimtelijke ordening, woningbouw en juridische expertise zowel vanuit gebieden die door luchtvaartgeluid worden geraakt, als vanuit gebieden waar andere geluidbronnen domineren. Vanuit IenW wordt naast DG Milieu ook DG Luchtvaart betrokken vanwege de relatie met o.a.

NOVEX Schipholregio. Om steeds de relevante personen tijdig te kunnen betrekken, onderhoudt IenW/DGMI tussentijds contact met het RIVM voor inzicht in de te bespreken onderwerpen en de timing daarvan.

Op directeurenniveau wordt een Stuurgroep ingesteld, bestaande uit directeuren van of namens IenW/DGMI, BZK, VNG, BRS en IPO. Als eerste stap stelt de Stuurgroep de procesbeschrijving vast voor een gedeeld beeld over de vormgeving en invulling van dit gezamenlijke interbestuurlijke traject. Mede op basis van de agenda en inhoudelijke voorstellen kunnen voor Stuurgroep-vergaderingen desgewenst ook directeuren van bijv. DG Luchtvaart of RIVM worden uitgenodigd.

Op bestuurlijk niveau wordt het BO VRO benut, met deelname van de Staatssecretaris van IenW en een bestuurder namens de BRS voor dit onderwerp. Voor het proces van agendering in en voorbereiding van het BO VRO wordt de bestaande processtructuur van het DO VRO benut, met de kanttekening dat inhoudelijke voorbereiding op directeurenniveau in de Stuurgroep plaatsvindt.

| **Stappen / thema's** | **Gremium** | **Planning (indicatief)** |
|---|---|---|
| Concept-procesbeschrijving | Ambtelijke kerngroep (IenW, VRO, VNG, IPO, BRS) | 22 april 2024 |
| Startbijeenkomst Stuurgroep, bespreking concept-procesbeschrijving | Stuurgroep | 26 augustus 2024 |
| Bespreking relevante parallelle trajecten incl. uitgangspunten, stand van zaken en beoogde planning | Ambtelijke overleggroep i.c.m. NOVEX-team | 30 september 2024 |
| Eerste tussenrapportage RIVM: inventarisatie van mogelijke alternatieven | Ambtelijke overleggroep | 27 november 2024 |
| Actualisatie procesbeschrijving, informatie tussenresultaten RIVM | Stuurgroep | 12 december 2024 |
| Tweede tussenrapportage RIVM: waardering van varianten en casuïstiek | Ambtelijke overleggroep | 19 maart 2025 |
| Terugkoppeling RIVM: waardering van varianten + casuïstiek | Stuurgroep | 7 april 2025 |
| ~~Uitwerking eerste contouren mogelijk alternatief (of alternatieven), ook in relatie tot regelgeving, procedures en uitvoeringspraktijk, incl. check bij systeemconcept luchtvaartgeluid~~ | ~~Ambtelijke kerngroep i.s.m. ambtelijke overleggroep~~ | ~~Mei 2025~~ |
| Bespreking voorstel voor botsproef / uitvoeringstoets ter beoordeling van de praktische uitvoerbaarheid ~~eerste contouren mogelijk alternatief (of~~ alternatieven), ook in relatie tot ~~regelgeving, procedures en uitvoeringspraktijk~~ | Stuurgroep | 27 mei 2025 |
| Uitwerking te 'botsen' methoden in opzet voor regelgeving | Rijk i.o.m. ambtelijke kerngroep | Juni-juli 2025 |
| Opdrachtverlening, organisatie en uitvoering botsproef / uitvoeringstoets | VRO/WBB i.o.m. ambtelijke kerngroep ~~i.s.m. ambtelijke overleggroep~~ | Juni-september 2025 |
| Voorbereiding bestuurlijk standpunt, formuleren conceptadvies en proces richting BO | Ambtelijke kerngroep, evt. i.o.m. ambtelijke overleggroep | 2de helft september ~~Juni-aug.~~ 2025 |
| Ambtelijke afstemming bestuurlijk standpunt, conceptadvies voor BO | Stuurgroep | Oktober ~~September~~ 2025 |

| | | |
|---|---|---|
| Doorgeleiding naar BO met advies van Stuurgroep | DO VRO incl. IenW | Oktober 2025<br>*(er is een DO VRO gepland op 16 oktober)* |
| Standpuntbepaling | BO VRO incl. Stas IenW en bestuurder BRS | November 2025<br>*(er is een BO VRO gepland op 5 november)* |

## Product(en)

In het BO VRO op 15 februari 2024 is afgesproken dat begin 2025 wordt bezien of er perspectief is op een geschikte alternatieve cumulatiemethode, mede op basis van de bevindingen van het RIVM met inbreng ook van buiten het RIVM, bijv. enkele inhoudelijk deskundigen uit de klankbordgroep, waarin die ideeën/denkrichtingen ook tegen de huidige methode worden afgezet. Gelet op de besluitvorming van de Stuurgroep (zie blz. 4) wordt dat eind 2025.
Ter voorbereiding op een BO VRO in november 2025 wordt een bestuurlijk standpunt voorbereid over het wel of niet aanwezig zijn van perspectief op een geschikte alternatieve methode voor cumulatie.

In het proces voorafgaand daaraan bezien de ambtelijke kerngroep en Stuurgroep steeds of er een concrete aanleiding is om het BO VRO – via het DO VRO – tussentijds te informeren over de stand van zaken en de voortgang in het proces.

Tussentijdse stappen c.q. producten in dit traject zijn in ieder geval:
- een bespreking van relevante parallelle trajecten incl. uitgangspunten, stand van zaken en beoogde planning (september 2024);
- twee (tussen)presentaties van het RIVM met inventarisatie en analyse van mogelijke alternatieve methodes (november 2024 en maart 2025).

## Implementatie

In het BO VRO zal een bestuurlijk standpunt worden ingenomen over (het perspectief op) een alternatieve methode voor de beoordeling van het geluid van meerdere bronnen samen. Als daarbij de keuze valt op een andere methode dan de huidige, vergt dat implementatie in de regelgeving voordat die methode daadwerkelijk kan worden ingevoerd. Dat zal in ieder geval gaan om aanpassingen op het niveau van ministeriële regeling in de Omgevingsregeling, en afhankelijk van de variant mogelijk ook op het niveau van algemene maatregel van bestuur in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).
Als ook wijzigingen in het Bkl nodig zijn, is de doorlooptijd langer dan bij wijzigingen alleen in de Omgevingsregeling. Bovendien is de doorlooptijd in zijn algemeenheid mede afhankelijk van hoe concreet de te kiezen methode al is, of dat die mogelijk nog nadere uitwerking vergt.
Het Rijk zal tijdig een overzicht maken van de bepalingen in de regelgeving die een relatie hebben met cumulatie, zodat na de bestuurlijke keuze snel concreet gemaakt kan worden welke bepalingen aanpassing behoeven en daaraan een planning gekoppeld kan worden.

**Bijlage: vraagstelling en informatie van IenW aan RIVM t.b.v. het onderzoek**

Vraagstelling:
Doe onderzoek naar mogelijkheden voor een andere methode voor de beoordeling van gecumuleerd geluid, die recht doet aan de verschillen in hinderlijkheid van verschillende soorten geluidbronnen. Inzet is om in de periode tot 1 januari 2026 te komen tot een alternatieve methode. De uitwerking dient in overleg met decentrale overheden en andere belanghebbenden plaats te vinden, gelet op het gewenste maatschappelijke draagvlak.

Aandachtspunten:

1. Ga uit van de rol die de huidige methodiek binnen de geluidregelgeving (nu en onder de Omgevingswet) heeft. Het resultaat moet in de geluidregelgeving verwerkt kunnen worden, uitlegbare resultaten opleveren en in de praktijk toepasbaar zijn voor bevoegde gezagen.
2. Methode dient daarbij zo mogelijk een kwantitatief beeld van de hindersituatie als gevolg van blootstelling aan verschillende soorten geluid te geven met het oog op te maken afwegingen. Het gaat dan niet alleen om woningbouw, maar ook om aanleg infra.
3. Maak waar mogelijk gebruik van de inzichten die PAMV heeft opgeleverd.
4. Betrek de methodiek van "rekenschap geven" bij de gedachtenvorming.
5. Het wordt wenselijk geacht tot een internationale review oid over de resultaten/aanpak te komen.

Aanvullende (achtergrond)informatie:

- Link naar de Kamerbrief waarmee de impactanalyse aan de TK is toegestuurd: Kamerbrief over cumulatie geluid rond luchthavens en impactanalyses | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl.
- Specifieke link naar de factsheets met mogelijke (deel)oplossingsrichtingen die in het kader van de impactanalyse al geïnventariseerd waren: Overzicht oplossingsrichtingen cumulatie luchtvaartgeluid | Publicatie | Rijksoverheid.nl.
- Besluit van gedeputeerde staten van Noord-Holland uit 2017 tot vaststelling van de 'Beleidsregel wonen en vliegen', met de Handreiking 'rekenschap geven' als bijlage.
- Presentatie door de provincie Noord-Holland over 'rekenschap geven' uit 2021, gegeven in het wekelijkse DG/directeurenoverleg van Rijk en regio.

**Oplegger bij Bestuursovereenkomst intenties samenwerking NOVEX Schipholregio**
voor BRS B 29 september 2022

---

**Inleiding**
Maandag 10 oktober ondertekenen de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de voorzitter van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), tevens namens de provincie Noord-Holland, als trekkers van de NOVEX-Schipholregio de Bestuursovereenkomst. De andere betrokken ministers hebben vooraf getekend. Met deze ondertekening zetten partijen een grote stap in de verbreding en verdieping van de interbestuurlijke samenwerking tussen het Rijk, provincies en gemeenten in de Schipholregio. De overeenkomst is een belangrijke piketpaal richting de verdere uitwerking van het plan van aanpak voor de NOVEX-Schiphol.

In deze memo gaan we kort in op de aanleiding en het doel van de samenwerking, aandachtspunten voor de verdere uitwerking en het vervolgproces.

---

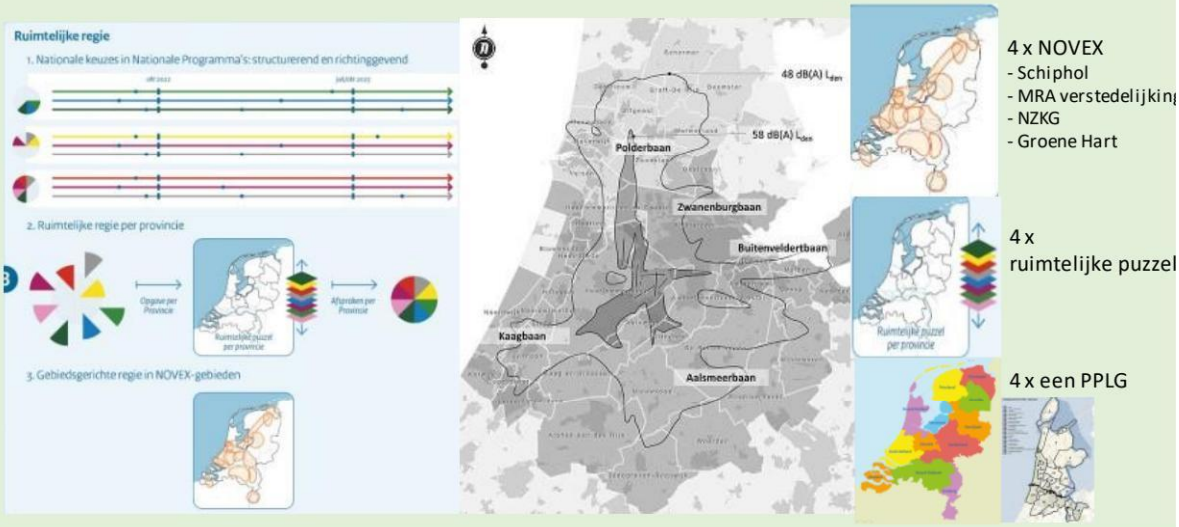
**Aanleiding en doel van de samenwerkingsafspraken**
Schiphol ligt in een economisch, krachtige regio. De regio is gebaat bij internationale verbondenheid. Een verbondenheid waar Schiphol een belangrijke bijdrage aan levert. Tegelijkertijd heeft de aanwezigheid van de luchthaven ook een impact de kwaliteit van de leefomgeving van omwonenden en brengt de luchthaven beperkingen met zich mee voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Eind 2021 maakten het Rijk, provincies en gemeenten werkafspraken over de gewenste interbestuurlijke samenwerking. Aanleiding was het advies van Van Geel. Partijen samen zijn gebaat bij het gezamenlijk afstemmen en afwegen van keuzes in maatschappelijke opgaven, ieder vanuit de eigen verantwoordelijkheid en bevoegdheden, maar ook vanuit een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor leefbaarheid en veiligheid.

In de Bestuursovereenkomst die nu voor ligt staat de balans centraal tussen een gezonde leefomgeving en duurzame connectiviteit. Daarnaast staat de verbinding met de diverse opgaven in de Schipholregio beschreven. Daarmee bouwt de overeenkomst voort op de eerder gemaakte werkafspraken en geldt deze als opmaat naar de NOVEX Schiphol. De Bestuursovereenkomst en de uitwerking ervan binnen de NOVEX Schiphol vraagt een integrale gebiedsgerichte aanpak op diverse beleidsvelden en tussen verschillende programma's. Dat heeft ertoe geleid dat ook de ministeries van VRO, EZK en LNV zich bij deze afspraken aansluiten.

Ruimtelijke regie Schipholregio
In de Schipholregio komen alle sporen samen uit de Kamerbrief over nationale regie in de ruimtelijke ordening van Minister De Jonge (17 mei 2022). Al die opgaven krijgen een plek via programma's in de verschillende NOVEX-programma's, de ruimtelijke puzzels die de provincies moeten leggen en de provinciale programma's landelijk gebied.

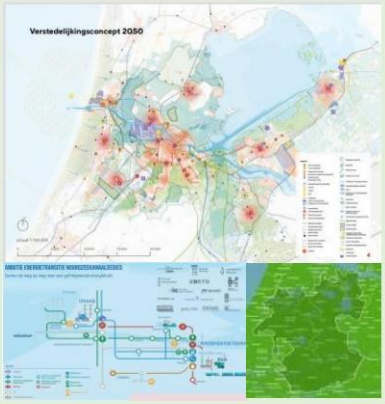
# Ruimtelijke regie in de Schipholregio




Vanuit de BRS is bestuurlijk de opdracht meegegeven om meer samenhang aan te brengen tussen de opgaven en daarbij – waar mogelijk - gebruik te maken van bestaande structuren en lopende programma's. Inhoudelijk gaat het om de samenhang tussen de landzijdige en luchtzijdige opgaven en maatschappelijke belangen. De BRS zet hierbij in op een pragmatische insteek, borgen dat er afstemming is tussen:

- de programmamanagers van de vier NOVEX-gebieden
- de afdelingshoofden RO van de vier provincies (verantwoordelijk voor de ruimtelijke puzzels)
- de programmamanagers voor de provinciale programma's landelijk gebied

# Schipholregio



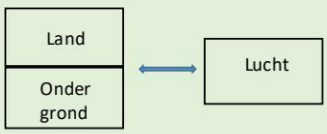

**Omgevingswet**

combineert 26 bestaande wetten voor ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur en water (Omgevingsrecht

**In het gebied komen land en lucht samen**

Vestigingsvoorwaarde
- Multimodale hub
- Internationaal knooppunt
- Terugdringen korte vluchten naar treinverkeer
- Internationale treinen en ruimte op het spoor
- NZ-lijn voor betere bereikbaarheid met centrum
- HOV inzetten op ZWASH en ruimte op het spoor maken
- Logistiek
- Congresfunctie
- SADC
- Werkgelegenheid
- Duurzame luchthaven in 2030
- Duurzame luchtvaart

Maar ook leefomgevingskwaliteit:
- Impact op klimaat, natuur/milieu, gezondheid
- Minder hinder (geluid; luchtkwaliteit)
- Stikstof
- Krimpende milieucontouren (alle luchtvaart emissies)
- Ruimtelijke beperkingen (EV, geluid, hoogte)
- Maatwerk
- Vitaliteit belast en beperkt gebied
- Verrommeld glasgebied
- Reservering Kaagbaan laten vallen





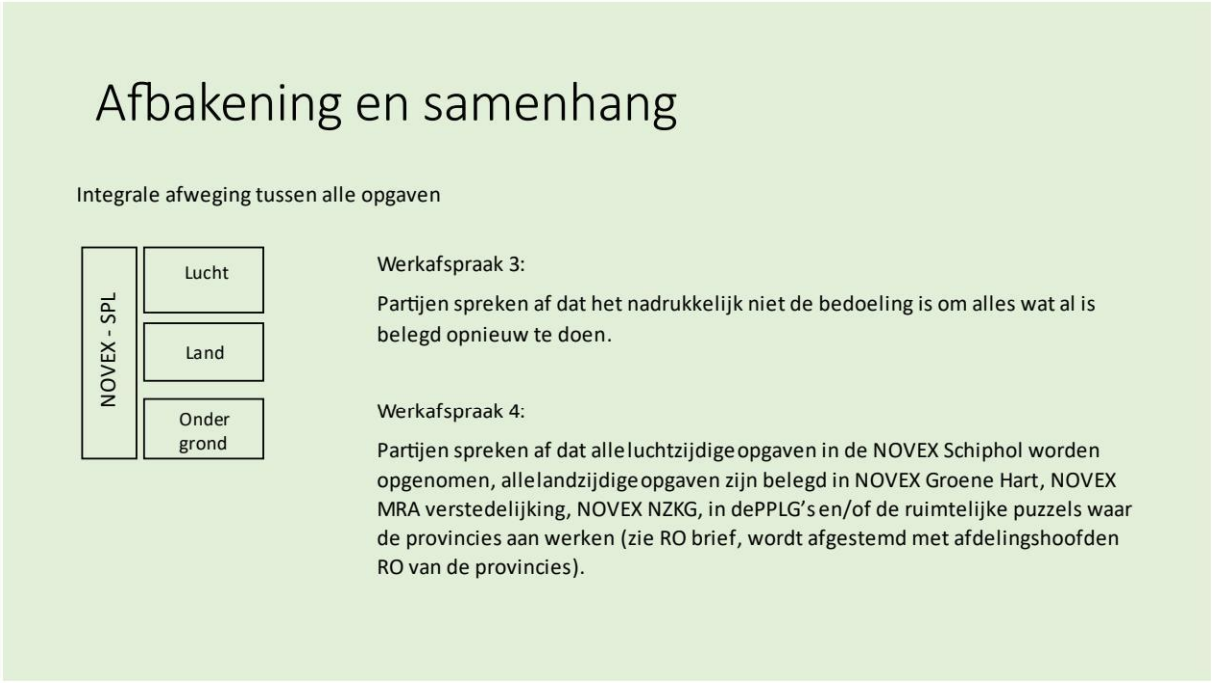


**Wet luchtvaart**
Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB)
Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB)

Luchtruimherziening (LRH)
Meer ruimte in het luchtruim en minder hinder op de grond.

**Samenhang luchtzijdige en landzijdige opgaven**
Via haar zienswijzen heeft de BRS afgelopen jaren aandacht gevraagd voor het ontbreken van de samenhang tussen luchtzijdige en landzijdige opgaven. Ook juridisch zijn beide uit elkaar getrokken. De NOVEX Schipholregio moet deze verbinding herstellen, opgaven in samenhang plaatsen, elkaar waar mogelijk versterken en de schuurpunten inzichtelijk maken. Dit maakt het mogelijk om een integrale afweging te maken en beweging te creëren in de uitvoering.

Zoals in de bestuursovereenkomst is aangegeven hanteren we bij de uitwerking twee heldere principes voor de afbakening en samenhang.




<u>Aandachtspunten voor uitwerking</u>
De BRS pleit al meerdere jaren consistent voor meer samenhang en de noodzaak tot integrale afweging van maatschappelijke belangen. Schaarste noopt tot keuzes, niet alles past. Dat doet de BRS via twee strategische thema's waarop de BRS de samenwerking met het Rijk wil versterken:

- Duurzame internationale connectiviteit
  (bijdrage luchthaven en luchtvaart aan welvaart &welzijn)
- Leefomgevingskwaliteit
  (impact van luchtvaart en de luchthaven op de leefomgeving)

Met de ondertekening van deze bestuursovereenkomst zet de BRS een belangrijke stap om de aandacht voor de balans tussen een gezonde leefomgeving en duurzame connectiviteit te borgen binnen de interbestuurlijke samenwerking. De nadere uitwerking van de Bestuursovereenkomst binnen de NOVEX Schipholregio vraagt echter nog wel aanscherping. Ten aanzien van de leefomgevingskwaliteit vraagt de BRS aandacht voor de onderliggende systematiek. De BRS wil af van 'quick fixes' en wil toewerken naar een robuuste discussie over de basisleefkwaliteit en de rol van luchtvaart daarbinnen. Borging van een helder instrumentarium voor zowel luchtvaart en de ruimtelijke ordening. Eenduidig en uitvoerbaar. Instrumenten die daadwerkelijk bijdragen aan de bescherming en verbetering van de kwaliteit van de gezonde leefomgeving van inwoners in de

Schipholregio. Dat er via laaghangend fruit eerste stappen worden gezet onderschrijft de BRS. Maar voorkomen moet worden dat de fundamentele opgave en het lange termijn doel uit beeld raakt.

Naast oog voor een gezonde leefomgeving, wil de BRS ook oog voor de toekomst van luchtvaart en de luchthaven binnen een geïntegreerd mobiliteitssysteem. Het maatschappelijk belang van de luchtvaart en luchthaven zijn niet scherp in beeld. Hoe ziet de mobiliteit van de toekomst er uit? Multimodaal, duurzaam? Welke rol speelt luchtvaart daar in? Welke infrastructuur is daarvoor nodig? Wat voor luchthaven hoort daar bij? Dit bredere maatschappelijke belang (welvaart & welzijn) lijkt te worden ondergesneeuwd, maar is wel bepalend voor de (milieu)ruimte die Schiphol in de toekomst nodig heeft. In de uitwerking van de bestuursovereenkomst zal de BRS hier aandacht voor vragen.

Conclusie

Met het ondertekenen van deze bestuursovereenkomst zet de BRS een mooie stap om haar twee strategische thema's in de uitvoering te borgen. Bestuurlijk is afgesproken dat we de tekst van het akkoord niet bediscussiëren maar accenten en aandachtspunten benoemen die de kwartiermakers meenemen bij de uitwerking van de NOVEX Schipholregio. Het voorstel is dan ook om de voorzitter dit akkoord namens de BRS te laten tekenen.

**Terugkijken op de afspraken uit het Aldersakkoord [CONCEPT]**
*Mei 2021*

In dit memo wordt teruggekeken op het Aldersakkoord en de afspraken die toen zijn gemaakt en waar de BRS en de andere deelnemers zich hebben gecommitteerd. Door inzicht te hebben in wat is afgesproken en met welk doel zijn we een goed geïnformeerde gesprekspartner en kunnen we anderen beter aanspreken op wat we als BRS willen. Door de feiten op een rij te zetten en de betekenis hiervan toen en nu te bekijken, kan een analyse worden gemaakt in hoeverre we achter de afspraken zelf of het doel van de afspraken staan.
De achtergrondinformatie is bedoeld als voorwerk voor de verdiepende sessies voor de bestuurders.

**Overzicht relevante stukken:**

| | |
|---|---|
| 2007 | Afspraken gemaakt over de Korte termijn (tot 2010) |
| 01-10-2008 | Hele advies Alders |
| 2008 | Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn |
| 2008 | Convenant omgevingskwaliteit middellange termijn |
| 2008 | Convenant behoud en versterking mainport functie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol (convenant Selectiviteit) |
| 2008 | Advies Selectiviteit commissie van der Zee (als bijlage bij het convenant) |
| 30-03- 2012 | Advies Lelystad Airport door |

Stukken te raadplegen via:
https://www.omgevingsraadschiphol.nl/adviezen-alderstafel/
https://www.alderstafellelystad.nl/

Op 1 oktober 2008 heeft de Tafel van Alders een advies uitgebracht over de toekomst van Schiphol en de regio voor de middellange termijn (tot en met 2020). In het advies staan de afspraken voor de middellange termijn waarmee de beschikbare milieuruimte (criteria voor gelijkwaardigheid) voor Schiphol kan worden benut en waarmee een balans wordt bereikt tussen de ontwikkeling van de luchtvaart, hinderbeperkende maatregelen, vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving en de mogelijkheden voor gebruik van de ruimte rond de luchthaven.

**Er zijn 2 belangrijke vragen die ten grondslag liggen aan het Aldersakkoord:**
1) Hoeveel van de marktvraag wil het kabinet in Nederland accommoderen?
2) Wil het kabinet dat Schiphol selectief ontwikkeld wordt?

De tweede vraag is voor de omgeving van Schiphol het belangrijkste. Er lijkt namelijk brede overeenstemming te zijn, toen en nu, dat Schiphol selectief moet worden ontwikkeld. De commissie van der Zee gaf in 2008 aan dat selectiviteit lastig is, maar niet onmogelijk. Er wordt ook naar regelgeving vanuit Europa verwezen en Europa zegt: als je selectiviteit wilt op Schiphol, dan moet er een alternatief voor luchtvaartmaatschappijen zijn in de vorm van regionale luchthavens en daarbij worden Lelystad en Eindhoven genoemd. Dit betekent dat als je Lelystad niet opent en de capaciteit op andere luchthavens niet wordt vergroot, Schiphol niet selectief ontwikkeld kan worden. Dit wordt ook overgenomen in het Advies van Alders.

**Wat valt op:**
- De sfeer aan de Alderstafel werd naar het einde toe grimmiger en daarom is ook het akkoord zelf ook in dit daglicht komen te staan. Maar als men puur naar de teksten kijkt en met name naar de doelen die zijn opgeschreven dan zijn deze soms identiek aan onze BRS inzet. Als de teksten worden gelezen met het idee dat dit gaat worden uitgevoerd dan is het initiële enthousiasme over het akkoord in 2008 te begrijpen.

Interessante fragmenten:
https://ggtv.nl/project/alderstafel-de-dialoog/ (15 oktober 2013)
Een deel van de Alders delegaties komen aan het woord. Het is nog in de tijd dat er positief werd gedacht over de samenwerking binnen de Alderstafel en geeft een goede indruk van de sfeer en omstandigheden waarin de afspraken zijn gemaakt en hoe de eerste jaren van samenwerking zijn verlopen.

| Overzicht relevante afspraken Aldersakkoord | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Onderwerp** | **Afspraak in het Aldersakkoord** | **Doel van de afspraak** | **Gereal iseerd ?** | **Tevre den?** | **Opmerkingen** |
| 1) | Nachtvluchten | Max 32.000<br>Luchtvaartsector mag zelf bepalen hoe ze de nacht invullen.<br><br>Hogere tarieven voor lawaaiige vliegtuigen en verbod op hele lawaaiige vliegtuigen. | Een beperking van het maximale aantal nachtvluchten i.v.m. hinder | Ja | Nee | Doel van minder hinder in de nacht staat nog. |
| 2) | Lelystad Airport | Lelystad wordt samen met Eindhoven verder ontwikkeld. | Enerzijds om vraag te accommoderen en anderzijds om Schiphol selectief te kunnen ontwikkelen.<br><br>Bijkomende voordelen: Minder hinder in de Schipholregio en positief effect voor Lelystad qua werkgelegenheid en economische ontwikkeling met een geringe mate van hinder voor de omgeving. | Nee | Nee | Doel om Schiphol selectief te ontwikkelen staat nog.<br>Doel van minder hinder in de omgeving van Schiphol staat nog.<br><br>Zonder alternatief te kunnen bieden, is een selectieve ontwikkeling van Schiphol niet mogelijk. |

| | Onderwerp | Afspraak in het Aldersakkoord | Doel van de afspraak | Gerealiseerd? | Tevreden? | Opmerkingen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 4) | Het niet invoeren van een maatregel | "Voor alle maatregelen geldt dat indien een maatregel op grond van de evaluatie van de hindereffecten tijdens of na afloop van een experiment niet definitief wordt ingevoerd, Partijen met elkaar in overleg treden om de ontstane situatie tegen de achtergrond van alle afspraken uit het Aldersadvies nader te beoordelen. Zij komen zo mogelijk een zodanige aanpassing van de maatregel overeen dat deze aan haar doel beantwoordt." | Commitment creëren bij deelnemers dat afspraken doorgaan.<br><br>Vertrouwen opbouwen dat deelnemers kunnen rekenen op de afspraken. | | | Het is onduidelijk hoe deze afspraak zich verhoudt tot het behalen van 5%.<br><br>Wel staat wel een passage opgenomen over verbeteren van de leefkwaliteit. |
| 5) | Het niet behalen van de doelstelling van hinderbeperking (5%) | "Mocht de sector – behoudens overmacht – niet aan haar verplichting voor hinderbeperking voldoen dan stellen de sectorpartijen daarmee de in dit advies overeengekomen groeidoelstelling zelf ter discussie." | Commitment creëren bij deelnemers dat afspraken doorgaan.<br>Vertrouwen opbouwen dat deelnemers kunnen rekenen op de afspraken. | Deels | Nee | Deze afspraak zou precies zo opnieuw kunnen worden geformuleerd. |

| | Onderwerp | Afspraak in het Aldersakkoord | Doel van de afspraak | Gereal iseerd ? | Tevre den? | Opmerkingen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 7) | Invoering NNHS | Vliegen volgens afspraak, gebaseerd op het afhandelen van verkeer volgens regels ten aanzien van (voorkeurs-)gebruik van de luchthaven in combinatie met een begrenzing in aantal liegtuigbewegingen en/of een geluidsbudget; | Een beter uitlegbaar en transparant stelsel. Minder hinder voor de omgeving en meer flexibiliteit voor de sector. | Ja | Deels | |
| 8) | LIB wordt geactualiseerd | "Het ruimtelijke beperkingenbeleid voor Schiphol is vastgelegd in het LIB Schiphol en de Nota Ruimte. Het voorstel voor een nieuw normenstelsel zoals opgenomen in dit advies zal naar verwachting effecten hebben op de ligging van de beperkingengebieden uit het LIB Schiphol. Daarom stelt het Rijk voor, met instemming van de andere Aldersdelegaties, dat de beperkingengebieden uit het LIB Schiphol in samenhang met het experiment met het nieuw normen- en handhavingstelsel, worden geëvalueerd en waar nodig aangepast aan de wijze waarop dan gevlogen wordt. […] Anderzijds, moeten de beperkingengebieden robuust genoeg zijn dat deze ook bij periodiek voorkomende wijzigingen in het nieuwe normen- en handhavingstelsel (nieuwe preferentie-afspraken) langjarig gelijk blijven. Daarvoor zijn voldoende ervaringsgegevens van het baan- en routegebruik van belang. Overigens laat deze actualisatie onverlet eventuele andere toekomstige wijzigingen van het LIB." | Dat de ligging van de beperkingengebieden nog beter gaat aansluiten bij de vliegoperatie en de neerslag van milieueffecten (geluid en externe veiligheid). | Nee | Nee | |

| | Onderwerp | Afspraak in het Aldersakkoord | Doel van de afspraak | Gerealiseerd? | Tevreden? | Opmerkingen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 9) | 20Ke evalueren en in het LIB opnemen | "Naast het actualiseren van de beperkingengebieden uit het LIB wordt in overleg met alle partijen ook het vrijwaringsgebied (de 20 Ke) uit de nota Ruimte geëvalueerd. Bij opname van de 20 Ke in het LIB wordt de beleidslijn 20 Ke als uitgangspunt genomen, zoals geaccordeerd door de delegaties aan de Alderstafel. Aanpassing van het gebied is aan de orde indien binnen het nieuwe normen- en handhavingstelsel tot een fundamentele aanpassing van de vliegoperaties wordt overgegaan, opdat dit gebied voor de toekomst robuust blijft." | | Ja | Deels. | |
| | | | | | | |

PM Overzicht moet nog verder worden aangevuld.

**Interessante en relevante passage over selectiviteit en Lelystad**

pp. 4 – 5, Advies Alders 1 oktober 2008

*"De Commissie Selectiviteit, onder leiding van de slotcoördinator de heer Van der Zee, heeft vervolgens een verkenning uitgevoerd naar mogelijke instrumenten om deze selectieve ontwikkeling van Schiphol vorm te geven. Hieruit blijkt dat er geen 'gouden maatregel' voor selectiviteit bestaat, maar dat het om een samenspel van instrumenten van verschillende spelers gaat (luchthavenexploitant, slotcoördinator, Rijksoverheid en luchtvaartmaatschappijen). Implementatie van 5 selectiviteitsmaatregelen dient gecoördineerd te gebeuren, waarbij de timing moet worden afgestemd op overheids- en op bedrijfsniveau. De Commissie Selectiviteit ziet kansen voor de volgende mogelijke maatregelen:*

*- Geluidsbeperkingen vliegtuigoperaties en nachtmaatregelen, zoals een verdere beperking van nachtoperaties, een verdere beperking of totale uitfasering van zogenaamde 'onderkant Hoofdstuk 3'-vliegtuigen, en het werken met incentives voor geluidsarme operaties;*

*- Het vaststellen en toepassen van local rules bij slottoewijzing en secondary trading van slots, waardoor via de toekenning van slots een selectieve ontwikkeling van de luchthaven gestimuleerd kan worden;*

*- Commerciële instrumenten van de luchthavenexploitant en luchtvaartmaatschappijen, zoals een incentive programma en gericht acquisitiebeleid door de luchthavenexploitant, en operationeel beheer van luchtvaartmaatschappijen (verplaatsing - van delen - van operaties);*

*- Het sluiten van Schiphol voor of ontmoedigen van niet-commerciële luchtvaart (zogenaamde General Aviation) tot een maximum startgewicht;*

*- Bilateraal luchtvaartbeleid;*

*- Een verkeersverdelingsregeling, waarmee verschillende Nederlandse luchthavens in samenhang de totale marktvraag accommoderen.*

*Ondanks de wens tot ingrijpende maatregelen (zoals verplaatsing van volledige segmenten) zijn de wettelijke (nationale en Europese) kaders strak en de marges smal. De Europese mededingingsregels verbieden discriminatie op nationaliteit of luchtvaartmaatschappij en de toepassing van disproportionele maatregelen, en vereisen transparantie in de toepassing van de maatregelen. Zo geldt ten aanzien van een verkeersverdelingsregeling een nieuwe EUverordening (medio 2008 van kracht) die eisen stelt aan het verzorgingsgebied en kwaliteitseisen aan de infrastructurele verbinding tussen het verzorgingsgebied en de luchthaven.*

*Tot slot geeft de Commissie Selectiviteit aan dat de beschikbaarheid van capaciteit op regionale luchthavens randvoorwaardelijk is voor een selectief gebruik van de mainport Schiphol. Zij acht het van belang om met de nodige voortvarendheid te beginnen met een zorgvuldig besluitvormingsproces rond de versterking van de infrastructuur op Lelystad en de uitbreiding van het civiele gebruik van Eindhoven."*

p. 10 uit het Aldersadvies 2008

"***Maatschappelijke kosten- en baten analyse***

*Ter ondersteuning van de besluitvorming over het accommoderen van de totale marktvraag (circa 575.000 vliegtuigbewegingen rond 2020) op Schiphol danwel op Schiphol in combinatie met regionale luchthavens (Lelystad en Eindhoven) is een quick scan maatschappelijke kosten en batenanalyse uitgevoerd met behulp van kengetallen. Hieruit blijkt dat alle onderzochte alternatieven (met en zonder ontwikkeling van regionale luchthavens) een positiever maatschappelijk resultaat kennen dan het nulalternatief (huidige situatie). Doorgroeien op Schiphol is voor de reizigers en het bedrijfsleven het meest interessant. Dit gaat echter gepaard met hoge maatschappelijke kosten (voor omwonenden vanwege geluidbelasting en hinder). Per saldo lijkt doorgroeien op Schiphol maatschappelijk gunstiger, maar niet veel gunstiger dan het accommoderen van de groei op Eindhoven en/of Lelystad. De negatieve effecten op de omgeving zijn minder bij 'uitplaatsing', waarbij Lelystad qua ligging ten opzichte van de Randstad, vanuit het perspectief van geluid en werkgelegenheid voor lager opgeleiden een aantrekkelijker locatie lijkt dan Eindhoven. Uit het perspectief van de luchtvaartmaatschappijen (catchment area, ook in het buitenland) zou Eindhoven mogelijk beter scoren. Dit komt niet tot uitdrukking in de gehanteerde systematiek. Aanbeveling is de haalbaarheid nader uit te werken en een kosten/batenanalyse per luchthaven uit te voeren op basis van een ondernemingsplan."*

**Uitgangspunten Aldersadvies 2008**

p. 11 Aldersadvies

*"Uitgangspunten en overwegingen*

*a) Dit advies heeft betrekking op de periode 2010 tot en met het gebruiksjaar 2020. Alle voorgestelde maatregelen gelden dan ook deze periode;*

*b) Het advies is een en ondeelbaar. De voorgestelde maatregelen – met betrekking tot de volumebegrenzing op Schiphol, de hinderbeperking, de omgevingskwaliteit en een nieuw normen- en handhavingstelsel – zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en dienen dan ook in onderlinge samenhang te worden uitgevoerd. Mocht het Rijk niet in staat of bereid zijn de voorgestelde maatregelen voor herallocatie van vliegverkeer naar Lelystad en Eindhoven na te komen, dan wordt het Rijk dringend verzocht de discussie te starten over de vraag of de regering bereid is mogelijkheden te creëren om de marktvraag in Nederland te accommoderen;*
*c) Partijen onderschrijven het grote belang voor de Nederlandse en regionale economie van een ontwikkeling van het intercontinentale en Europese verbindingen-netwerk voor het zakelijk verkeer, zoals dat op Schiphol plaatsvindt en dat in de pas loopt met de internationale marktontwikkelingen;*
*d) Groei op Schiphol dient plaats te vinden binnen de aan Schiphol toegekende milieuruimte dat wil zeggen binnen de door het kabinet aangegeven gelijkwaardigheidscriteria, waarvan de norm voor het binnengebied 12.300 woningen omvat;*
*e) Uitgaande van een gemiddelde jaarlijkse groeiverwachting voor Schiphol van 2-3% neemt het totaal van het verkeer op Schiphol toe naar circa 600.000 vliegtuigbewegingen rond 2020. De sectorpartijen hebben op basis van recente ontwikkelingen in de markt en de economie deze groei bijgesteld naar circa 575.000-580.000 vliegtuigbewegingen per jaar in 2020. Deze groei kan op Schiphol niet worden geaccommodeerd binnen de gelijkwaardigheidscriteria;*
*f) Partijen zijn het erover eens dat groei op Schiphol selectief moet plaatsvinden en gerelateerd moet zijn aan het onder c) vermelde netwerk. Deze gedachte is uitgewerkt in een visie op het netwerk (zie hiervoor onder Netwerkvisie en Selectiviteit). Deze visie vormt de leidraad voor de keuzes van het op Schiphol te ontvangen verkeer;*
*g) Een selectief beleid voor Schiphol heeft alleen kans van slagen als voor niet mainportgebonden verkeer, afhankelijk van de marktvraag in de omvang van in circa 70.000 vliegtuigbewegingen, door het Rijk mogelijkheden worden gecreëerd om elders door de sectorpartijen adequate voorzieningen te doen treffen. Hierbij wordt in de eerste plaats gedacht aan een vergroting van het aandeel burgerverkeer op de militaire luchthaven Eindhoven en aan de verdere ontwikkeling van Lelystad;*
*h) Alle partijen onderschrijven het uitgangspunt dat structurele vermindering van hinder gepaard kan gaan met een selectieve groei van het vliegverkeer op Schiphol. Er dient een situatie te ontstaan waarbij groei van het luchtverkeer zich rechtstreeks vertaalt in een continue vermindering van het aantal gehinderden in de omgeving van Schiphol;*
*i) Partijen erkennen dat het huidige normen- en handhavingsysteem te complex en voor velen nauwelijks inzichtelijk is. Daarom is een voorstel ontwikkeld dat aan dit bezwaar tegemoet komt met behoud van de bescherming voor de omgeving en met een verbetering van de operationele mogelijkheden voor de sector;*
*j) In woongebieden, waar ondanks alle inspanningen om de hinder te beperken, structurele overlast blijft bestaan en waar de ontwikkeling van leefgemeenschappen belemmerd wordt als gevolg van ruimtelijke restricties, dient een programma uitgevoerd te kunnen worden om 12 deze beperkingen binnen redelijke grenzen te compenseren. Schiphol, de Provincie Noord-Holland en het Rijk zijn hiervan de financierende partijen"*

**Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn**

2.1 Partijen verbinden zich aan de overwegingen, uitgangspunten en aanbevelingen uit de brief van de heer Alders over de ontwikkeling van Schiphol voor de middellange termijn (2010 tot en met 2020) van 1 oktober 2008 en komen overeen dat deze het uitgangspunt vormt van dit convenant. De adviesbrief, die als bijlage A bij dit convenant is opgenomen, wordt hiermee integraal onderdeel van dit convenant.

2.2 Het Aldersadvies is één en ondeelbaar. De voorgestelde maatregelen – met betrekking tot de volumebegrenzing op Schiphol, de hinderbeperking, de omgevingskwaliteit en een nieuw normen- en handhavingstelsel – zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en dienen dan ook in onderlinge samenhang te worden uitgevoerd.

2.3 De verplichtingen van de ministers van V&W en van VROM een zodanige ontwikkeling van regionale luchthavens te bevorderen en te ondersteunen dat deze niet-mainportgebonden verkeer optimaal kunnen accommoderen en de verplichtingen dienaangaande van Schiphol zijn neergelegd in het "Convenant Behoud en versterking mainport functie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol".

2.4 Mochten de ministers van V&W en van VROM niet in staat zijn de voorgestelde maatregelen voor herallocatie van vliegverkeer naar regionale luchthavens (zoals aangegeven in het Aldersadvies en het kabinetsstandpunt ter zake) na te komen, dan zullen de ministers van V&W en van VROM de discussie starten over de vraag of de regering bereid is mogelijkheden te creëren om de marktvraag in Nederland te accommoderen.

l Groei op de luchthaven Schiphol dient plaats te hebben binnen de aan de luchthaven Schiphol toegekende milieuruimte, hetgeen wil zeggen binnen de door het kabinet aangegeven gelijkwaardigheidscriteria, die zijn gebaseerd op het gelijkwaardigheidsbeginsel zoals opgenomen in artikel 8.17, zevende lid van de Wet luchtvaart.

j Uitgaande van een gemiddelde jaarlijkse groeiverwachting voor de luchthaven Schiphol van 2 à 3% neemt het totaal van het verkeer op de luchthaven Schiphol toe naar circa 600.000 vliegtuigbewegingen per jaar rond 2020. Schiphol, LVNL en KLM hebben op basis van recente ontwikkelingen in de markt en de economie deze groeiverwachting bijgesteld naar circa 575.000–580.000 vliegtuigbewegingen per jaar in 2020. Deze groei kan op de luchthaven Schiphol volgens de huidige inzichten niet worden geaccommodeerd binnen de gelijkwaardigheidscriteria.

k Deelnemers aan de Alderstafel zijn het erover eens dat groei op de luchthaven Schiphol selectief moet plaatsvinden en gerelateerd moet zijn aan het onder h van deze overwegingen bedoelde netwerk. Deze gedachte is uitgewerkt in een visie op het netwerk (Netwerkvisie en Selectiviteit) en vormt de leidraad voor de keuzes van het op de luchthaven Schiphol te ontvangen verkeer.

l Een selectief beleid op de luchthaven Schiphol heeft alleen kans van slagen als voor niet-mainportgebonden verkeer, afhankelijk van de marktvraag in de omvang van circa 70.000 vliegtuigbewegingen, door de rijksoverheid mogelijkheden worden gecreëerd om op regionale luchthavens door de sectorpartijen adequate voorzieningen te doen treffen. Hierbij wordt in de eerste plaats gedacht aan een vergroting van het aandeel burgerverkeer op de militaire luchthaven Eindhoven en aan de verdere ontwikkeling van Lelystad.

m Deelnemers aan de Alderstafel onderschrijven het uitgangspunt dat structurele vermindering van hinder gepaard kan gaan met een selectieve groei van het vliegverkeer op de luchthaven Schiphol. Er dient een situatie te ontstaan waarbij groei van het luchtverkeer zich rechtstreeks vertaalt in een continue vermindering van het aantal gehinderden in de omgeving van de luchthaven Schiphol.

3 Verkeersvolume en selectiviteit

3.1 Partijen komen overeen dat de capaciteit op de luchthaven Schiphol zich tot en met het gebruiksjaar 2020 als volgt zal ontwikkelen:

- een maximaal verkeersvolume van 510.000 vliegtuigbewegingen (exclusief “general aviation”) per jaar in de periode 2010 tot en met het gebruiksjaar 2020, passend binnen de grenzen van Gelijkwaardigheid;
- vanaf 2012 tot en met 2020 wordt het verkeersaanbod in de nacht en de vroege ochtend begrensd tot maximaal 32.000 vliegtuigbewegingen per jaar in de periode van 23.00 uur tot 07.00 uur.
- Het is aan de sectorpartijen om te beslissen over de verdeling van het verkeer binnen de periode in de nacht en de vroege ochtend.

4.2 Schiphol, LVNL en KLM zetten in op een geleidelijke transitie naar een nieuw ATM systeem dat in lijn is met de ontwikkeling en realisatie van een Europees ATM concept (SESAR). Voorbereiding en invoering van een Europees ATM concept vindt stapsgewijs plaats in de periode van 2009 tot 2020 en de jaren daarna. Daarbij wordt maximaal ingezet op de mogelijkheden tot de invoering van vaste naderingsroutes en glijvluchten, reductie van verkort in- en uitdraaien, aanvliegen over zee en op routeoptimalisaties. Invoering van nieuwe elementen van dit ATMconcept worden zodra mogelijk ingevoerd binnen het onder 4.1 beschreven operationele concept, tenzij Partijen overeenkomen daarvan af te wijken.

6.1 De uitvoering van het Aldersadvies tot en met 2020 wordt op bestuurlijk niveau eens in de vier jaren gemonitord en geëvalueerd. De eerste evaluatie wordt uitgevoerd in 2012 en richt zich op ten minste de volgende onderwerpen:

a. de ontwikkeling van de marktvraag en het tempo van de herallocatie van nietmainportgebonden verkeer naar regionale luchthavens en de ontwikkeling van selectiviteitsinstrumenten;
b. de invoering van de hinderbeperkende maatregelen (inclusief de evaluatie van het experiment met CDA's in de avond);
c. de ontwikkeling van het nieuwe normen- en handhavingstelsel;
d. de voortgang van de afspraken in het kader van de omgevingskwaliteit.

Daarbij wordt de uitvoering van de afspraken gemonitord op hun consequenties voor economie, netwerkoperatie, hinder, ruimtelijke ontwikkeling, operationele uitvoerbaarheid en emissies. De te bereiken doelstellingen moeten worden geoperationaliseerd.

6.2 Partijen maken op basis van de in het vorige lid bedoelde evaluatie naar bevind van zaken nadere afspraken ten aanzien van de voortgang.

7 Hinderbeperkende maatregelen
7.1 Als gevolg van het totaalpakket aan hinderbeperkende maatregelen zal er in 2020 een reductie van tenminste 5% van ernstig gehinderden in de 48 dB(A) Lden ten opzichte van de grens voor Gelijkwaardigheid optreden. Deze maatregelen en overige voorstellen zijn opgenomen in de "Indicatieve beschrijving van voorstellen voor hinderbeperkende maatregelen Schiphol middellange termijn", die als bijlage B deel uitmaakt van dit convenant.

7.2 Voor alle maatregelen geldt dat indien een maatregel op grond van de evaluatie van de hindereffecten tijdens of na afloop van een experiment niet definitief wordt ingevoerd, Partijen met elkaar in overleg treden om de ontstane situatie tegen de achtergrond van alle afspraken uit het Aldersadvies nader te beoordelen. Zij komen zo mogelijk een zodanige aanpassing van de maatregel overeen dat deze aan haar doel beantwoordt.

7.3 Mocht de sector – behoudens overmacht – niet aan haar verplichting voor hinderbeperking voldoen dan stellen de sectorpartijen daarmee de in dit advies overeengekomen groeidoelstelling zelf ter discussie.

Uit het advies van Alders over Lelystad Airport, 30 maart 2012:

"Maatschappelijk nut van de inzet van Lelystad

Een quick scan van de kosten-baten, uitgevoerd in het kader van het Aldersadvies Schiphol door het bureau Decisio, geeft, in lijn met eerdere CPB-rapportages, aan dat de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland een positief maatschappelijk saldo oplevert. Dit wordt hoofdzakelijk verklaard door reistijdwinsten. De negatieve effecten van geluidhinder wegen maatschappelijk-economisch gezien niet op tegen de (regionaal-)economische voordelen en bereikbaarheidsvoordelen. De negatieve effecten zijn beperkter bij verplaatsing van niet-mainportgebonden luchtverkeer naar andere luchthavens in minder intensief bewoonde gebieden, dan bij doorgroeien op Schiphol. De genoemde quick scan in het kader van het Aldersadvies, levert een onderbouwing op voor een focus op Lelystad en Eindhoven. In de kabinetsreactie op het Aldersadvies (oktober 2008) is toegezegd te komen met een nadere analyse naar de kosteneffectiviteit van het inzetten van regionale luchthavens. Daarbij heeft het kabinet aangegeven dat, bij de verdeling van de vluchten over de luchthavens van nationale betekenis, naar het gehele stelsel van luchthavens in Nederland wordt gekeken, dus ook naar de luchthavens Maastricht, Twente, Rotterdam en Groningen. Bovendien worden in de analyse ook buitenlandse luchthavens in beschouwing genomen. In dat kader is, voortbouwend op de quick scan KBA, een onderzoek uitgevoerd gericht op de volgende vraag: Wat is, gelet op de maatschappelijke kosten en baten, de meest kosteneffectieve manier om de 70.000 vliegtuigbewegingen op luchthavens van nationale betekenis te accommoderen? De analyse laat zien dat het accommoderen van de vluchten op Lelystad en Eindhoven het beste scoort van de in deze studie onderzochte alternatieven (Decisio 2009)."

| UITVOERINGSAGENDA NOVEX SCHIPHOL | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | **ALGEMEEN** | | | | |
| **Nr.** | **Project / Programma** | **Opgave** | **Doel** | **Primaire trekker** | **Overige betrokkenen** |
| 1. | Verkenning 2050, toekomst van de luchtvaart en luchthaven. | Gezamenlijk kennisnetwerk opzetten. In kaart brengen van de toekomst van de veranderingen in de luchtvaart, de implicaties daarvan voor de luchthaven en haar omgeving in relatie tot het maatschappelijk en economisch belang en de (internationale) verbondenheid. Met welke ruimtelijke en economische effecten moet de regio rekening houden? En wat is de gewenste ontwikkelrichting? Backcasting vanuit 2050, scenario's met verschillende duurzame energiedragers, technologische ontwikkelingen, impact op de gezondheid. Toepassen innovatiestrategie luchtvaart op Schiphol. | Er komt een verdiepende analyse over de toekomst van de luchtvaart en de (ruimtelijke) consequenties daarvan. Mondiaal heeft IATA zich gecommitteerd aan een doelstelling van (netto) emissievrije luchtvaart in 2050, Schiphol zet in op emissieneutraal in 2050. Wat betekent verduurzaming voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de Schipholregio? Wat vraagt dat aan ruimte en infrastructuur? Als we gaan sturen op krimpende milieucontouren, welke kansen biedt dat ("doorkijk 2050")? | BZK ( 5 5.1.2e ) | EZK ( 5.1 5.1.2e ), BRS ( 5.1.2e en 5.1.2e 5.1.2e ) |
| 2. | Integratieslag van de ontwikkelperspectieven met de provinciale ruimtelijke voorstellen | Het ontwikkelperspectief met besluiten en uitgangspunten vormt de bijdrage vanuit de Schipholregio aan de ruimtelijke voorstellen die door de provincies worden gemaakt. Vanuit NOVEX Schiphol wordt aan deze integratieslag een actieve bijdrage geleverd. | Integrale ruimtelijke keuzes vragen om integratie van de verschillende ontwikkelperspectieven van de NOVEX-programma's in de verschillende provincies en de PPLG's, PMIEK, et cetera in het ruimtelijk voorstel. | BRS ( 5.1.2e ) | IenW ( 5.1.2e ), BZK ( 5.1.2e 5.1.2e ) |
| 3. | Borgen samenhang met andere nationale opgaven (buiten NOVEX Schipholregio). | De samenhang tussen verschillende maatschappelijke opgaven wordt geborgd, ook in relatie tot de opgaven die in andere programma's zitten. Continu vinger-aan-de-pols en bespreken in stuurgroep. | Algemeen: ruimtelijk voorstellen en andere Novex programma's. Hoofdopgave 1: NMP, innovatiestrategie luchtvaart, mobiliteitsvisie. Hoofdopgave 2: woondeals. Hoofdopgave 3: PPLG PNH, PPLG PZH, PPLG PU, programma's stikstof PNH, PZH en PU. Hoofdopgave 4: verduurzaming industrie en stikstoftafel industrie. Hoofdopgave 5: MIEK, PMIEK, programma verduurzaming van Schiphol, CES, innovatiestrategie luchtvaart. Hoofdopgave 6: NMP. Hoofdopgave 7: NMP, SLA, verduurzaming industrie, verduurzaming mobiliteit, innovatiestrategie luchtvaart. Hoofdopgave 8: Omgevingswet, sectorale sporen DGMI. | Programmamanagement ( 5.1.2e , 5.1.2e 5.1.2e ) | BZK ( 5.1.2e ) |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 4. | Governancestructuur Schipholregio (bestuurlijk) | De NOVEX Schiphol maakt afspraken over de manier waarop de interbestuurlijke en interdepartementale samenwerking wordt voortgezet. | Dit is de bestuurlijke kant van de implementatie het advies Van Geel over interbestuurlijke en interdepartementale samenwerking. Er is een aparte poot voor maatschappelijke participatie via de MRS. Scherpte aanbrengen wanneer MRS in beeld komt bij uitwerking van plannen. Scherpte houden in beide pijlers, andere rollen en verantwoordelijkheden. | Programmamanagement ( 5.1.2e , 5.1.2e 5.1.2e ), programmasecretaris (rol moet nog worden belegd) | |
| 5. | Governancestructuur Schipholregio (maatschappelijk) | De NOVEX Schiphol maakt afspraken over de wijze waarop de MRS wordt betrokken bij projecten. | IenW heeft haar governance rond Schiphol opgeknipt in drie pijlers. een interbestuurlijke pijler, de sector en een maatschappelijke pijler. De MRS is geen participatiestructuur van de regio. Het tijdig betrekken op een voor alle partijen prettige en effectieve wijze is belangrijk. Dat doet het betreffende bevoegde gezag via haar eigen structuren. | IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1.2e 5.1.2e ). |
| | **ACTIES UIT HOOFDOPGAVEN** | nachgtr | | | |
| | **Verbeteren leefomgevingskwaliteit (hoofdopgaven 1, 6 en 7).** | | **2030 de basis op orde brengen.** | | |
| **Nr.** | **Project / Programma** | **Opgave** | **Doel** | **Primaire trekker** | **Overige betrokkenen** |
| 6. | Verkenning heldere normen voor luchtvaart (met oog op gezondheid). Uitwerken transitiepad naar zero emissions. | Uitwerken heldere normen voor kwalitatieve sturing op de leefomgevingskwaliteit, met name geluid en luchtkwaliteit. Dat zit deels in programma voor het systeemgeluid. Deels zit dit in andere programma's als het NMP. Aanvullend op normen voor luchtvaart horen dan contouren voor de RO (saneren, beschermen, aandacht geven). Naast bronmaatregelen aandacht voor kwaliteitsimpuls in de leefomgeving met gezondheidsbevorderende elementen. Verbeteren van een gezonde leefomgeving is een gezamenlijk uitgangspunt. Hierbij mist nog het eindbeeld van de voorgenomen 'stapsgewijze verbeteringen'. Tussendoelen en eindcoelen uitwerken in een transitiepad naar 2050. | Netwerkvorming met betrokkenheid NOVEX-partners. Bredere open gesprek over normstelling met experts vanuit GGD en RIVM. Vanuit dit open gesprek opgedane kennis meegeven aan specifiek uitwerkingslijnen. Leefomgevingskwaliteit moet vanuit wederkerigheid worden verbeterd zowel aan de bron als bij de ontvanger. Voor gezondheidsbevorderende elementen is toewerken naar 'zero emissions' het uitgangspunt. Tussendoelen en einddoelen moeten zo concreet mogelijk worden gemaakt, waarbij een onderscheid mogelijk is tussen afrekenbare tussendoelen voor korte en middellange termijn en ambitieuze streefbeelden voor langere termijn. Hierbij kunnen Europese zero-emission-ambitions als referentie gelden. | IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e ), Regio ( 5.1.2e ), BZK ( 5.1.2e 5.1.2e ) |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 7. | Voorbereiden beleid voor de aandachtsgebieden. | Vereenvoudiging contourensystematiek: sloopzone, beperkingengebied en aandachtsgebied. Uitwerken beleid voor het aandachtsgebied binnen de extra contour waarbinnen je integraal naar impact van diverse bronnen moet kijken (mengpaneel Ow) gesprekken met programma gezonde leefomgeving, RIVM en GGD's over hoe je hier invulling aan kan geven. Raakt ook aan discussie over cumulatie. | Instrument bij het maken van integrale afwegingen maken bij ruimtelijke inpassing. Toepassing mengpaneel uit Omgevingswet. | IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e ), BZK ( 5.1.2e 5.1.2e ) |
| 8. | Programma systeemgeluid | Nieuw Geluidstelsel, bestaand programma van IenW. Landelijk traject, afspraak maken hoe BRS hier een goede plek in kan krijgen. | Sturen op een gezonde (stiller en schoner) en veilige leefomgeving, met verwaarloosbare gezondheidseffecten. Slaapverstoring is hierbij een specifiek aandachtspunt, meer rust in de nacht. | IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1.2e 5.1.2e ) |
| 9. | Analyse emissies luchtvaart | Luchtkwaliteit aanpakken gericht op stapsgewijze verbetering, aansluiten bij doelen Schone Lucht Akkoord. Sturing vanuit verschillende bronnen/programma's naast luchtvaart, programma's gericht op industrie, mobiliteit en SLA, monitoring via SLA. Intentie is om alle gemeenten in de Schipholregio aan te laten sluiten bij de doelen van het Schone Lucht Akkoord (SLA). Vanuit het SLA wordt de luchtkwaliteit gemonitord (los van de bronnen). | Stapsgewijs verbeteren luchtkwaliteit. | IenW ( 5.1.2e 5.1.2e ) | Regio ( 5.1.2e en 5.1.2e ) |
| 10. | Isolatieprogramma | Aanvullende isolatieronde (GIS4) | Uitvoeren isolatieprogramma. | IenW ( 5.1.2e ) | Regio ( 5.1.2e ) |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 11. | Grondgeluidhinder tegengaan | Inzet van specifieke maatregelen om grondgeluid en de hinder daarvan te verminderen. | Grondgeluid en/of hinder van grondgeluid beperken. | IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1.2e ) |
| 12. | Opzetten financieringsconstructies ten behoeve van realisatie gezamenlijke (Rijk, regio) doelstellingen | Een financiering opzetten voor individuele maatregelen, isolatie en uitkoop. Gebiedsgerichte financiering (verbetering leefomgevingskwaliteit in belast en beperkt gebied) koppelen aan programma Westeinderscheg. | Regio zal rechtstreekse investeringen doen via de structuurversterking Westeinderscheg, financiering vanuit Nationale Programma's. Het Rijks ondersteunt maatregelen en activiteiten met incidentele bijdragen. | IenW ( 5.1.2e ) | Regio ( 5.1.2e ), BZK ( 5.1.2e ), EZK ( 5.1.2e 5.1.2e ), LNV ( 5.1.2e ) |
| 13. | Programma luchtruimherziening | Verminderen van uitstoot van schadelijke stoffen en geluidsoverlast door een herziening van de inrichting en het gebruik van het luchtruim. Daarnaast moet de militaire missie effectiviteit vergroot worden. | Er wordt niet overal de kortst mogelijke route gevlogen. Dat leidt tot meer uitstoot (CO2 en NOX) dan nodig. De beoogde indeling van het luchtruim zorgt ervoor dat vliegtuigen minder omvliegen en met minder vertragingen. Door de nieuwe indeling en andere wijze van afhandelen wordt het voorts mogelijk om dichterbij de luchthavens de geluidshinder te beperken door langer, hoger te vliegen op vaste naderingsroutes. Dit betreft het gebied tussen 15 en 60 kilometer van de banen. | IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1.2e ), BZK ( 5.1.2e ) |
| | **Ruimtelijke ontwikkeling (hoofdopgaven 2 en 8)** | | **Vitalisering beperkt en belast gebied.** | | |
| **Nr.** | **Project / Programma** | **Opgave** | **Doel** | **Primaire trekker** | **Overige betrokkenen** |
| 14. | Westeinderscheg | Versterken lokale leefbaarheid via integrale structuurversterking in beprekt en belast gebied. | Kent eigen uitvoeringsprogramma. Daarbinnen uitwerking van o.a. de deelgebieden Rijsenhout en Stommeer, Kronenburg. Deze zijn hieronder als aparte projecten opgevoerd. | Provincie Noord-Holland ( 5.1.2e ) | BZK ( 5.1.2e 5.1.2e ), BRS ( 5.1.2e 5.1.2e ) |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 15. | Rijsenhout | Voor Rijsenhout wordt gewerkt aan een interbestuurlijk acceptabele oplossing om de leefbaarheid te vergroten. Integrale gebiedsuitwerking met een eindbeeld opstellen (als basis voor een vvb/uitzondering | Afgesproken is om middels een versnelling in het programma Westeinderscheg te werken aan de leefomgevingskwaliteit in Rijsenhout. Met aandacht voor verrommeld glas, maximaal 400 woningen in combi met een living lab geluidadaptief bouwen. | Gemeente Haarlemmermeer ( 5.1 5.1.2e ) | IenW ( 5.1.2e ), BZK ( 5.1.2 5.1.2e 5.1.2e ), Westeinderscheg ( 5.1.2e 5.1.2e ) |
| 16. | Stommeer | Voor Stommeer wordt gewerkt aan een interbestuurlijk acceptabele oplossing om de leefbaarheid te vergroten. | Gemeente werkt aan verbeteren leefomgevingskwaliteit: vergroening, verduurzaming en hertructurering. Vergroening: koppeling structuur Westeinderscheg. Verduurzaming: verzoek aan Rijk tot stroomlijnen van de rijksprogramma's voor warmte- en geluidsisolatie. Herstructurering: opTim Palingalisering binnen bestaande wijk. | BZK ( 5.1.2e 5.1.2e ) | IenW ( 5.1.2e ), Gemeente Aalsmeer ( 5.1.2e 5.1.2e ), Westeinderscheg ( 5.1.2e 5.1.2e ) |
| 17. | Kronenburg | Voor Kronenburg wordt gewerkt aan een interbestuurlijk acceptabele oplossing om de leefbaarheid te vergroten. | Het realiseren van een (bestuurlijke) oplossing voor Kronenburg. | BZK ( 5.1.2e ) | IenW ( 5.1.2e ), Gemeente Amstelveen ( 5.1.2e 5.1.2e ) |
| 18. | Realisatie woondeals | Borgen samenhang tussen opgaven | Het integraal beanderen van de opgaven uit de woondels en de acties binnen de NOVEX Schiphol. | Regio ( 5.1.2e ) | BZK ( 5.1.2e ) |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 19. | Doorontwikkeling geluidadaptief bouwen | Uitwerking volgende fase onderzoeksprogramma geluidadaptief bouwen met o.a. living labs in concrete bouwprojecten (waaronder in ieder geval 1 in Rijsenhout), actualisatie handrijking, kennisontsluiting. Toepassing zowel binnen als buiten de beperkingengebieden LIB. | Met adaptieve maatregelen bij gebiedsinrichting, bouwontwerpen en materiaalgebruik kunnen effecten van geluid gemitigeerd worden. Relatie met Programma Gezonde Leefomgeving. | Geluidapaptief Bouwen ( 5.1.2e en 5.1.2e ) | IenW ( 5.1.2e ), BZK ( 5.1.2e ), BRS ( 5.1.2e ) |
| 20. | Actualisatie LIB | De LIB-contouren worden aangepast middels een actualisatie en een technische aanpassing. | De ruimtelijke beperkingen met het oog op gezondheid en veiligheid zijn niet meer in lijn met de huidige vliegoperatie op Schiphol. Actualiseren van ruimtelijk beleid door het Luchthavenindelingbesluit (LIB) te wijzigen zorgt ervoor dat activiteiten op de grond en in de lucht op elkaar aansluiten. Naast geluidscontouren worden ook EV-contouren aangepast. | IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1.2e en 5.1.2e ), BZK ( 5.1.2e 5.1.2e ) |
| 21. | Aanpassing LIB drie zones voor ruimtelijk beleid | Aansluiting van LIB op Omgevingswet. | Er komen heldere regels voor gezondheid (mengpaneel Omgevingswet) met flexibiliteit om knelpunten met betrekking tot de leefbaarheid in de beperkingsgebieden aan te kunnen pakken. Samenhang met 6, 7 en 8. Naast geluid en luchtkwaliteit ook kijken naar EV. | IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1.2e en 5.1.2e ), BZK ( 5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e 5.1.2e ) |
| 22. | Opheffen reservering Parallelle Kaagbaan | De reservering voor de Parallelle Kaagbaan wordt opgeheven | Door het opheffen van de reservering voor de Parallelle Kaagbaan ontstaat er ruimte voor gebiedsontwikkeling in Rijsenhout. | IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1 5.1.2e ) |
| 23. | Herziening obstakelbeleid. | De beleidsgebieden voor vliegveiligheid, toetsvlakken en obstakelvlakken worden komende tijd voor heel NL geactualiseerd op basis van de nieuwe ICAO-annex in een landelijk traject. | Actualisatie obstakelbeleid. | IenW ( 5.1.2e ) | BRS ( 5.1.2e , 5.1.2e 5.1.2e , 5.1.2e ), Defensie (nntb), BZK ( 5.1.2e ) |

| | Samenhang bewaken, vinger aan de pols (hoofdopgaven 3, 4 en 5) | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Nr.** | **Project / Programma** | **Opgave** | **Doel** | **Primaire trekker** | **Overige betrokkenen** |
| 24. | Borgen samenhang tussen de verschillende projecten binnen de Novex Schipholregio. | Leefomgevingskwaliteit is het overkoepelende thema. De samenhang tussen de verschillende projecten en programma's in het uitvoeringsprogramma wordt geborgd. Continu vinger-aan-de-pols en bespreken in stuurgroep. | Samenhang borgen tussen de verschillende projecten met als doel het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit en de ruimtelijke consequenties in beeld te brengen. | Programmateam (5.1.2e, 5.1.2e 5.1.2e) | |
| 25. | Realisatie Nationaal Programma Landelijk Gebied | Realisatie van het Nationaal Programma Stikstof via de provinciale programma's Landelijk Gebied (PNH, PZH, PU) | Natuurvergunning Schiphol ligt voor bij LNV | LNV (5.1.2e) | |
| 26. | Realisatie Provinciale programma's landelijk gebied | Het realiseren van de PPLG's | Borgen samenhang tussen PPLG's en andere opgaven. | LNV (5.1.2e) | Provincie Noord-Holland (5.1.2e), Provincie Zuid-Holland (5.1.2e, Provincie Utrecht (5.1.2e 5.1.2e) |
| 27. | PPLG's integreren in het programma Westeinderscheg | Meeprogrammeren doelen PPLG, afstemming over uitvoering. Integrale (ruimtelijke) afweging via programma Westeinderscheg. | Borgen integraliteit in de Westeinderscheg. | LNV (5.1.2e) | Westeinderscheg (5.1.2e 5.1.2e), PPLG (5.1.2e 5.1.2e) |
| 28. | Verduurzaming industrie | Betreft het verbreden van het nationaal programma verduurzaming industrie naar andere emissies dan alleen CO2. Onderdeel hiervan is: maatwerkaanpak grootste vervuilers waaronder Tata, generiek instrumentarium aan subsidies (RVO) en regelgeving die bedrijven laat verduurzamen. versnelde verduurzaming voor het Noordzeekanaalgebied (NZKG), Nationaal Milieuprogramma (NMP). | Betreft het verbreden naar reductie van andere emissies met oog op gezonde leefomgeving. Er is samenhang met de volgende provinciale programma's: expertiseteam Stikstof, roadmap industriële piekbelasters stikstof, OMB-pilot scherper vergunnen vanuit SLA, RMP verduurzaming mobiliteit, Green Deal Scheepvaart, Binnenvaart en Havens, inzet Port of Amsterdam op een emissievrije haven. | EZK (5.1 5.1.2e) | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 29. | Afstemming met PMIEK en Schiphol | PMIEK en elektrificatiebehoefte Schiphol sluiten op elkaar aan. | Monitoren dat PMIEK en elektrificatiebehoefte Schiphol op elkaar aansluiten. | BRS ( 5.1.2e ) | EZK ( 5.1 5.1.2e ) PMIEK Provincie Noord-Holland (nntb) |
| 30. | Experimenteerregeling | Realisatie nnhs en experimenteer regeling resulterend in vermindering naar 460.000 vliegbewegingen. | Het maken van afspraken binnen de NOVEX over het betrekken van de regio voor eind 2023. | IenW ( 5.1.2e ) | BZK ( 5.1.2e ), BRS ( 5.1.2e ) |
| 31. | Nieuw LVB Schiphol | Realisatie vermindering naar 452.500 vliegbewegingen en vaststellen van een nieuw nulpunt qua bijbehorende milieuruimte. | Het maken van afspraken binnen de NOVEX over het betrekken van de regio voor eind 2023. | IenW ( 5.1.2e ) | BZK ( 5.1.2e ), BRS ( 5.1.2e ) |
| 32. | Verkennen beleidsgebruik bevindingen uit het Programma Aanpak Meten en Berekenen van Vliegtuiggeluid (PAMV) | PAMV is een aflopend kennisprogramma voor het meten en berekenen van vliegtuiggeluid. Planning is dat eind 2023 de resultaten worden opgeleverd in 3 rapporten over 1. aanvullende indicatoren voor geluidshinder, 2. toepassingsbereik voor het meten en voor het bereken van vliegtuiggeluid, 3. validatie van rekenmodellen door metingen. Deze opbrengst moet vervolgens nog geapprecieerd en beleidsmatig vertaald worden. Rijk en BRS verkennen gezamenlijk de mogelijkheden om de opgedane kennis te benutten (in aanvulling op het programma systeemgeluid - actie 8). | Metingen kunnen benut worden voor modelverbeteringen en kunnen het inzicht vergroten over de relaties tussen geluidbelasting en hinderbeleving. Citizen science wordt ingezet als monitoringsinstrument voor geluidbelasting en het signaleren van extremen, benutten kennis voor provinciale traject rondom monitoring en civil science (Hollandse Luchten). Aanvullende indicatoren kunnen benut worden bij gebiedsgerichte aanpak van geluidshinder. | IenW ( 5.1.2e ), BRS ( 5.1.2e ) | BZK ( 5.1.2e ) |
| 33. | Faunabeheer | Faunabeheer om vogelaanvaringen met luchtvaart te voorkomen. | Opdracht verstrekt om een nieuw faunabeheerplan op te laten stellen. Er is discussie over over bevoegheidsverdeling en financiering. IenW heeft de landsadvocaat gevraagd daar naar te kijken om juridisch advies uit te brengen hierover. | PNH ( 5.1.2e ) | IenW ( 5.1.2e en 5.1.2e ) |

| Acties, producten en deadlines (wat & wanneer) | Governance en middelen (hoe) |
|---|---|
| Plan van aanpak en onderzoeks-vragen opstellen, selectie bureau Q4 2023. Opleveren rapport Q2 24 en uitvoeren rapport Q3 24 | Werkgroep of begeleidingsgroep starten (Bzk, Ezk, IenW en BRS die deze actie oppakt. Er zijn middelen nodig (uit SPUK-procesgelden BZK) om onderzoeksbureau onderzoeksvragen en p.v.a. uit te laten werken. |
| Volgt programmering ruimtelijke voorstellen. | Elke maand contact over de stand van zaken met programmamanagers ruimtelijke voorstellen PNH, PZH, U en Flevoland. |
| Afstemmingsoverleg organsieren met andere NOVEX'en en overleg provinciale puzzelaars. | Bijeenkomst 1x per kwartaal. |

| | |
|---|---|
| Uitvoeringsagenda is (schriftelijke) vaststelling van de bestuurlijke component advies Van Geel. De afspraken worden geborgd in een programmateam (maandelijks) en de stuurgroep (elk kwartaal). Escalatie is mogelijk via bestuurlijke lijn (niveau minister/gedeputeerde/wethouder). Een programmasecretaris is verantwoordelijk voor het proactief monitoren en najagen van de voortgang op de afspraken. De programmasecretaris rapporteert hierover doorlopend aan de programmaleiding op basis hiervan agendeert de programmaleiding onderwerpen en thema's die extra aandacht behoeven eens per maand aan het programmateam en per kwartaal aan de stuurgroep. De programmasecretaris werkt hierbij nauw samen met de programmaplanner POLS en de secretaris BRS om samenhang en uniformiteit te borgen. | Programmateam (maandelijks) en stuurgroep (elk kwartaal). |
| De MRS wordt na vaststelling geïnformeerd over de uitvoeringsagenda. Bij formalisering van trajecten in besluitvorming wordt door het betreffende bevoegde gezag een participatietraject uitgewerkt. | In de communicatiewerkgroep wordt afgestemd dat de drie kolommen uit het advies van Van Geel (MRS, sector, interbestuurlijk), waar nodig, tijdig op de hoogte worden gebracht. |
| | |
| | |
| **Acties, producten en deadlines (wat & wanneer)** | **Governance en middelen (hoe)** |
| Zorgen voor actieve betrokkenheid vanuit BRS partijen bij het NMP als onderdeel van de interbestuurlijke samenwerking aan het NMP. Gericht op integrale en cumulatieve uitwerking van normering gezondheidseffecten in het NMP, in lijn met de Omgevingswet. In ieder geval geluid en luchtkwaliteit. Praktische werkafspraken gemaakt in najaar 2023. Uitvoering eind 2023 en 2024. | Relatie MNP. Relatie geluid (5.1.2e 5.1.2e), Relatie PAMV (5.1.2e) Relatie luchtkwaliteit (5.1.2e en 5.1.2e) Relatie ruimtelijk kader (5.1.2e) Gesprekken met RIVM en GGD's over gezondheidsaspecten van emissies. WHO-advieswaarden meewegen. |

| | |
|---|---|
| Directe en actieve betrokkenheid vanuit BRS organiseren bij het uitwerken aanpak leefomgevingskwaliteit in de aandachtsgebieden. Samenhang met systeemgeluid (geluidsaspecten), maatregelen in bouwen (geluidadaptief bouwen) en ruimtelijke inrichting (bevordering leefomgevingskwaliteit). Aansluiten bij aanpak GGD en RIVM gezonde leefomgeving. Eerst overzicht gereed in Q4. | Relatie MNP.<br>Relatie geluid (5.1.2e 5.1.2e)<br>Relatie luchtkwaliteit (5.1.2e ) Relatie ruimtelijk kader (5.1.2e 5.1.2e )<br>Relatie GO-methode van RIVM. |
| Voor de normstelling Schiphol: BRS en expertgroepen BRS betrekken aan de voorkant van het proces (doelstellingen, tijdslijn en kaders). Met daarbij aandacht voor welke factoren het een succes maken en hoe draagvlak bij bewoners kan worden gezocht. | De IenW werkgroep betrekt via genoemde NOVEX trekkers de BRS en expertgroepen BRS. Een tijdslijn wordt t.z.t. opgesteld en vormt de basis voor verdere afspraken. |
| (1) Inzichtelijk maken welke gemeenten niet zijn aangesloten bij het SLA , vervolgens onderzoeken waarom deze gemeenten niet deelnemen en kijken wat we daaraan kunnen doen om toch deel te laten nemen. (2) Emissiedoelen SLA en luchtvaart vergelijken en kijken of en zo ja, welke aanpassing gewenst is en haalbaar? In welke wetgeving moet dat worden aangepast? (3) Daarbij ook kijken naar de lopende acties voor compliance met Europese regelgeving (consequenties van eventuele opname van luchtvaart in het SLA in kaart brengen; onderzoek naar de bijdrage van alle bronnen (wegverkeer, luchtvaart, industrie, landbouw, huishoudens) aan de "deken" of "achtergrondconcentratie" van luchtverontreiniging en onderzoek naar de impact van de deken op de luchtkwaliteit in de Schipholregio. Onderzoeksvragen: (NB deze komen deels overeen met onderzoeken in afronding i.o.v. IenW (Adecs, NLR)): (A) Wat is de bijdrage van de deken/achtergrondconcentratie op de lokale luchtkwaliteit in de Schipholregio? (B) Welke bijdrage leveren de diverse bronnen aan die achtergrondconcentratie? (C) Welke vervolgstappen kunnen we hierna definiëren? | |
| Dit is op dit moment de Regeling Gevelisolatie 2023. Regeling is Q3/4 2023 gepubliceerd en wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat. Blijft in uitvoering. Er wordt voor toekomstige ontwikkelingen de link gelegd met het programma systeemgeluid. | Rijk en regio maken afspraken over isolatieprogramma's. |

| | |
|---|---|
| Laag Frequent Geluid (LFG): RIVM is gevraagd (door I&W) om een vervolgonderzoek te starten om eerst te inventariseren of er LFG klachten zijn rond Schiphol; of er relaties zijn met bepaalde bronnen en hoe deze te identificeren zodat wellicht maatregelen kunnen worden genomen. Schiphol zelf is in het kader van het Minder Hinder Programma ook bezig met LFG en Grondgeluid. | Opdracht aan RIVM (door IenW). Medio september 2023 offerte bespreking met RIVM. Start onderzoek medio november. Gereed eind 2024. |
| Er zal in de bestuurlijke overleggen tussen Rijk en regio gekeken worden naar synergie tussen inzet incidentele Rijksbijdragen, inzet gelden uit Nationale Programma's en incidentele bijdragen uit regionale middelen. | Gelden uit Nationale Programma's en incidentele bijdragen. Ook wordt gekeken naar andere financieringsbronnen zoals SLS en Omgevingsfonds Schiphol. |
| Op 10 oktober 2022 is de bestuursovereenkomst NOVEX-Schiphol door zowel de BRS als het Rijk ondertekend In deze bestuursovereenkomst is vastgelegd dat voor het programma Luchtruimherziening geldt dat "partijen afspreken om tot optimale afstemming te komen tussen aanpassingen van het luchtruim in het kader van de Luchtruimherziening en de ruimtelijke opgaven in het Schipholgebied" In overleg met het programma LRH zal dus gekomen worden tot heldere werkafspraken over de betrokkenheid van BRS partijen bij de uitwerking van het ontwerp voor het gebruik van het luchtruim. Daarnaast is helderheid over vastgestelde uitgangspunten en nog flexibele ontwerpruimte gewenst. Tot slot is een duidelijk overzicht van de landzijdige gebiedsopgaven binnen een provincie of (NOVEX-) regio nodig. | Het programma LRH wordt uitgevoerd binnen een zelfstandige programmadirectie met 5 programmapartners (IenW, DEF, LVNL, CLSK, MUAC). Landelijk traject, afstemming in Schipholregio loopt via BRS. Provincies zijn op het landelijk traject aangehaakt (voor de gebieden buiten Schipholregio). |
| | |
| **Acties, producten en deadlines (wat & wanneer)** | **Governance en middelen (hoe)** |
| Uitvoeringsprogramma medio 2024, bestuurlijk vast te stellen. Ferste projecten zijn reeds gesubsidieerd (peilmoment zomer 2023). | Regie bij Provincie Noord-Holland. Begeleiding bij BZK, BRS. Uitvoering bij 5 gemeenten. |

| | |
|---|---|
| Voor Rijsenhout wordt momenteel gewerkt aan een startnotitie over gebiedsontwikkeling in Rijsenhout die bijdraagt aan het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Hier staan nu twee mijlpalen groenblauw raamwerk (uit programma Westeinderscheg, najaar 2023) en geactualiseerd gemeentelijk kader (zomer 2024). Tegelijkertijd met de gemeentelijk kader worden ook opgeleverd planologisch juridische quickscan, privaatrechtelijke quickscan grondbezit, voorkeurslocatie pilot geluidsadaptief bouwen. | Projectgroep onder leiding van de gemeente Haarlemmermeer, interbestuurlijke samenwerking met PNH, IenW en BZK |
| Uitwerken door Stuurgroep overgenomen advies Hans vd Vlist. Bestaand uit het op elkaar afstemmen van isolatiemaatregelen voor geluid en warmte. Gereed Q4 2023. Context wordt meegenomen binnen programma Westeinderscheg. | Middels een werkgroep bestaande uit PNH, BZK, gemeente Aalsmeer en IenW. |
| BZK en IenW hebben een gezamenlijke brief aan Amstelveen gestuurd met de uikomsten van het BWO over Kronenburg en nodigen de gemeente uit tot een bestuurlijk overleg. Er wordt, indien gewenst door de gemeente Amstelveen, een bestuurlijk overleg gepland. | Alles middels gezamenlijk overleg tussen gemeente Amstelveen, PNH, BZK, IenW en ILT. |
| Zie woondeals voor programmering. | Binnen de woondeals is het volgende afgesproken over de governance: 2 keer per jaar een BO Woondeal per woondealregio. Aanvullend worden regionale versnellingstafels opgezet waar concrete projecten en knelpunten besproken worden. Vanuit het Rijk zorgt BZK directie Woningbouw voor de verbinding met de NOVEX Schiphol waar nodig. Via de Provincie Noord-Holland wordt deze verbinding geborgd tussen de NOVEX en de woondealregio's. |

| | |
|---|---|
| Uitwerken onderzoeksagenda als basis voor living labs/onderzoeksprogramma (oktober 2023). Memo maken met beleidsambities als basis onderzoeksagenda en living labs (oktober 2023). Uitwerken living lab Rijsenhout in plan van aanpak voor ontwerp, bouw en onderhoud living lab (januari 2024). Uitwerken plan organisatiestructuur en benodigde middelen voor uitvoering onderzoeksprogramma en toepassing kennis in praktijk middel een organogram (januari 2024). Inventarisaties doen voor locaties voor living labs NOVEX-regio breed met een kaart en rangschikking van locaties op basis van SWOT analyses (april 2024). Aansluiten bij het programma gezonde leefomgeving. | Governance verloopt via een ambtelijke werkgroep tussen IenW, BZK en de regio. Circa 1x per kwartaal wordt een stuurgroep georganiseerd. |
| Besluit ministerraad ontwerpwijziging LIB (eind 2023/ begin 2024); Zienswijzen en voorhang (2024); Inwerkingtreding wijziging LIB (1 januari 2025). | Rijk regio werkgroep herziening ruimtelijk beleid Schiphol LIB |
| Inventariseren opgave en opstellen plan van aanpak (2024). Uitvoering plan van aanpak (2024-2027). | Rijk en regio werkgroep voor herziening ruimtelijke beleid. |
| Goedkeuring ministerraad (oktober). Goedkeuring Raad van State (oktober/november). Voorhang (december/januari/februari). 2e keer ministerraad (maart/april). Inwerkingtreding is niet bekend, maar hoeft niet op 1 juli 2024 te zijn. | Bij al deze acties moet IenW een nota en documenten aanleveren voordat het behandeld kan worden. Alle concepten van nota's en documenten worden gedeeld met de NOVEX-partners voor input. |
| IenW en Defensie starten een traject om gezamenlijk inhoudelijk nieuw beleid te ontwikkelen, beoogd gereed medio 2024 waarna de juridische implementatie start. | IenW en Defensie nodigen de betrokkenen uit om deel te nemen in een klankboordgroep. De klankboordgroep is bedoeld om bij de scenariovorming mee te denken. Daarna volgt het formele traject waar partijen input kunnen leveren op de te maken afwegingen en keuzes. |

| | |
|---|---|
| **Acties, producten en deadlines (wat & wanneer)** | **Governance en middelen (hoe)** |
| Agendering door programmaleiding in programmateam van schuurpunten die naar voren komen uit de periodieke voortgangsinventarisatie en -rapportage door de programmasecretaris. Delegaties in het programmateam leggen ten behoeve van de oplossing ook de verbanden met de opgaves in de eigen organisatie. | In het programmateam (maandelijks). |
| Samenhang en synergie borgen. | LNV onderhoudt maandelijks contact met Nationaal Programma Stikstof om samenhang te borgen. |
| Samenhang en synergie borgen. | LNV onderhoudt maandelijks contact met PPLG's om samenhang te borgen. |
| Samenhang en synergie borgen. | LNV en Programma Westeinderscheg hebben maandelijks overleg om samenhang en synergie te bevorderen. |
| Binnen hoofdopgave 7 wordt een analyse gemaakt van de emissies die de meeste impact hebben op de omwonenden van Schiphol. Daaruit moet blijken welk aandeel de industrie heeft en indien significant, welke industriële partijen daar dan voor moeten worden aangepakt. Dit vergt dan, indien bestaande verduurzamingsprogramma's niet voldoen, waarschijnlijk een maatwerkaanpak. | Goede verbinding werkgroep 7: nader uitgesplitste analyse van emissies door RIVM of andere partij; middelen afhankelijk van te treffen maatregelen, mogelijk te dekken vanuit bestaand RVO- instrumentarium; contact met provincie, OD en gemeente van betreffende bedrijven. |

| | |
|---|---|
| Schiphol doorloopt met gemeente Haarlemmermeer planologische procedure klantaansluiting aan ZO-zijde. Indien noodzakelijk assisteren provincie en/of EZK. Schiphol onderzoekt of veranderende wetgeving omtrent gerealiseerde afname een bedreiging vormen voor de voorgenomen verduurzaming. Als dat het geval blijkt, kijkt EZK wat daaraan gedaan kan worden. | Goed contact Schiphol en eventueel netbeheerders. Taskforce provincie Noord-Holland kan een rol spelen. |
| Informeren voortgang experimenteerregeling (september 23 en ntb). Informele afstemming van ontwerp-LVB (najaar 23). Formele zienswijze procedure ontwerp-LVB. (planning PM). | Via de ambtelijke BRS werkgroep en BRS-bestuurlijk. Formele zienswijzeprocedure. |
| September '23 start notificatie ihkv BA procedure en uitwerken zienswijze versie LVB. Q1 '24 zienswijzen en voorhang LVB. Q2 '24 Advisering door RvS. Q3 Publicatie en inwerkingtreding. | Via de ambtelijke BRS-werkgroep en BRS-bestuurlijk. |
| Delen met de regio van de opgedane kennis in PAMV. Bespreken, met de programmamanager van de beleidsmatige appreciatie van de resultaten van PAMV (adhv de3 rapporten) en de mogelijkheden deze beleidsmatig te benutten voor beleid en uitvoering. Uitlijnen relaties systeemgeluid en integrale monitoring omgevingskwaliteit en lopende citizens science projecten. Overzicht gereed Q4. | |
| Is bestuurlijk overleg over geweest voor de zomer, na reces vervolg. | Op basis van het advies van de landsadvocaat vindt een vervolg op het bestuurlijk overleg plaats. |

| | |
|---|---|
| | **ALGEMEEN** |
| **Nr.** | **Project / Programma** |
| 1. | **Verkenning 2050, toekomst van de luchtvaart en luchthaven** |
| 2. | **Integratieslag van de ontwikkelperspectieven met de provinciale ruimtelijke voorstellen** |
| 3. | **Borgen samenhang met andere nationale opgaven (buiten NOVEX Schipholregio)** |
| 4. | **Governancestructuur Schipholregio (bestuurlijk)** |

| | |
|---|---|
| 5. | Governancestructuur Schipholregio (maatschappelijk) |
| | ACTIES UIT HOOFDOPGAVEN |
| | Verbeteren leefomgevingskwaliteit (hoofdopgaven 1, 6 en 7). |
| Nr. | Project / Programma |
| 6. | Verkenning heldere normeren voor luchtvaart (met oog op gezondheid). Uitwerken transitiepad naar zero emissions. |
| 7. | Voorbereiden beleid voor de aandachtsgebieden. |

| | |
|---|---|
| 8. | **Programma systeemgeluid** |
| 9. | **Analyse emissies luchtvaart** |
| 10. | **Isolatieprogramma** |
| 11. | **Grondgeluidhinder tegengaan** |

| | |
|---|---|
| 12. | Opzetten financieringsconstructies ten behoeve van realisatie gezamenlijke (Rijk, regio) doelstellingen |
| 13. | Programma luchtruimherziening |
| | Ruimtelijke ontwikkeling (hoofdopgaven 2 en 8) |
| Nr. | Project / Programma |
| 14. | Westeinderscheg |
| 15. | Rijsenhout |
| 16. | Stommeer |

| | |
|---|---|
| 17. | **Kronenburg** |
| 18. | **Realisatie woondeals** |
| 19. | **Doorontwikkeling geluidadaptief bouwen** |
| 20. | **Actualisatie LIB** |
| 21. | **Aanpassing LIB drie zones voor ruimtelijk beleid** |

| | |
|---|---|
| 22. | Opheffen reservering Parallelle Kaagbaan |
| 23. | Herziening obstakelbeleid. |
| | |
| | Samenhang bewaken, vinger aan de pols (hoofdopgaven 3, 4 en 5) |
| Nr. | Project / Programma |
| 24. | Borgen samenhang tussen de verschillende projecten binnen de Novex Schipholregio. |
| 25. | Realisatie Nationaal Programma Landelijk Gebied |
| 26. | Realisatie Provinciale programma's landelijk gebied |
| 27. | PPLG's integreren in het programma Westeinderscheg |

| | |
|---|---|
| 28. | **Verduurzaming industrie** |
| 29. | **Afstemming met PMIEK en Schiphol** |
| 30. | **Experimenteerregeling** |
| 31. | **Nieuw LVB Schiphol** |
| 32. | **Verkennen beleidsgebruik bevindingen uit het Programma Aanpak Meten en Berekenen van Vliegtuiggeluid (PAMV)** |
| 33. | **Faunabeheer** |

| | |
|---|---|
| | |

**Punten uit de uit de NOVEX uitvoeringsagenda waar de BRS inzet niet in terugkomt:**
**23: Herziening obstakelbeleid**
**33: Faunabeheer**
**Punten uit de BRS Inzet die niet explicitiet terugkomen in de NOVEX uitvoeringsagenda:**
**Specifieke punten uit 'Minder hinder':**
- De BRS wil geen extra belasting voor de omgeving Schiphol indien (selectieve) uitplaatsing van

**Punten uit Acht-Stappenplan Schiphol die niet voorkomen in de Uitvoeringsagenda:- Punt 3:**
Nachtsluiting-Niet meer starten tussen 00:00 en 06:00 uur, niet meer landen tussen 00:00 en 05:00 uur. Nachtsluiting wordt nergens specifiek genoemd. Wel wordt een betere nachtrust genoemd als doel in

**Opmerkingen:**
Het bewerkstelligen van een nachtsluiting is een concrete maatregel die de situatie voor veel omwonenden tastbaar zal verbeteren en tevens van grote symbolische waarde is. Indien gerealiseerd, is het een grote PR klapper voor de overheid (en BRS) die kan helpen vertrouwen van omwonenden in de overheid te herstellen. Zou een van de grote

**UITVOERINGSAGENDA NOVEX SCHIPHOL**

| Relevante BRS Inzet 2.0 | Aandachtspunten |
|---|---|
| **Duurzame connectiviteit**<br>• Gebruik de in de LVN aangekondigde "integrale mobiliteitsbenadering" als onderlegger voor de keuzes die het kabinet wil maken ten aanzien van luchtvaart.<br>• Werk alternatieven voor luchtvaart uit om de behoefte aan internationale verbinding vorm te geven.<br>• Streef naar één luchthavensysteem.<br>• Sturingsinstrumentarium.<br>**Zorg voor integraliteit**<br>• De BRS wil dat het ministerie oog heeft voor andere vraagstukken die ook spelen, zoals de woningbouwopgave en de energietransitie, die ook ruimte nodig hebben. Interbestuurlijke afstemming tussen Rijk en Regio is hiervoor noodzakelijk.<br>• De BRS roept alle partijen op om de capaciteit op Schiphol selectief te gebruiken (voor die vluchten die de grootst mogelijke bijdrage leveren aan de Nederlandse economie). De BRS vraagt het Rijk om een totale visie waarbij alle modaliteiten in samenhang worden bekeken. (NB dit standpunt over bijdrage aan de economie moet worden aangescherpt in de context van de verduurzaming van de internationale connectiviteit.)<br>**Transparante en handhaafbare regelgeving**<br>• De BRS vindt dat de huidige 'stand still' in de luchtvaart als gevolg van corona als momentum moet worden gebruikt om sturing op selectiviteit alsnog te regelen. | |
| **Zorg voor integraliteit**<br>• De BRS wil dat het ministerie oog heeft voor andere vraagstukken die ook spelen, zoals de woningbouwopgave en de energietransitie, die ook ruimte nodig hebben. Interbestuurlijke afstemming tussen Rijk en Regio is hiervoor noodzakelijk. | • Intensieve samenwerking en afstemming binnen de MRA. Is |
| **Zorg voor integraliteit**<br>• De BRS wil dat het ministerie oog heeft voor andere vraagstukken die ook spelen, zoals de woningbouwopgave en de energietransitie, die ook ruimte nodig hebben. Interbestuurlijke afstemming tussen Rijk en Regio is hiervoor noodzakelijk. | • Waar zit de spanning + balans met andere NOVEX-en? |
| **Zorg voor integraliteit**<br>• De BRS wil dat de ministeries oog hebben voor andere vraagstukken die ook spelen, zoals de woningbouwopgave en de energietransitie, die ook ruimte nodig hebben. Interbestuurlijke afstemming tussen Rijk en Regio is hiervoor noodzakelijk.<br>• Organisatie uitvoering aansluitend op bestaande verantwoordelijkheden<br>• De BRS stelt de verantwoordelijkheden van de bevoegde gezagen en de sector centraal en roept het Rijk op dit ook te doen.<br>• De BRS vindt dat handhaving onafhankelijk en transparant dient te zijn.<br>**Organisatie uitvoering aansluitend op bestaande verantwoordelijkheden**<br>• De BRS stelt de verantwoordelijkheden van de bevoegde gezagen en de sector centraal en roept het Rijk op dit ook te doen.<br>• De BRS vindt dat handhaving onafhankelijk en transparant dient te zijn. | • De bestuursorganen die vertegenwoordigd zijn in de BRS handelen vanuit hun eigen rollen en bevoegdheden.• **Samenwerking op ambtelijk** |

| | |
|---|---|
| **Organisatie uitvoering aansluitend op bestaande verantwoordelijkheden:**<br>• De BRS vindt dat het Rijk het huidige Regioforum van de ORS moet hervormen tot een breed toegankelijk platform voor dialoog en uitwisseling<br>**Bevoegdheden BRS en MRS zijn gescheiden (dit staat niet also zodanig in de BRS Inzet 2.0 beschreven)** | |
| | |
| | |
| | |
| **Minder hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder centraal.<br>• De BRS vindt dat hinder breder is dan alleen geluid (ook uitstoot van emissies, effecten op slaap en gezondheid, en klimaat).<br>**Zorg voor integraliteit**<br>• De BRS wil dat het ministerie luchtvaart onderdeel maakt van de Omgevingswetsystematiek, zodat wederkerigheid tussen landzijdig en luchtzijdig beter is geborgd.<br>**Transparante en handhaafbare regelgeving**<br>• De BRS wil af van alleen het aantal 'ernstig gehinderden' als maat voor het bepalen van hinder. De BRS roept alle partijen op om samen nieuwe criteria voor het bepalen/berekenen van de mate van hinder te ontwikkelen. Gebruik daarbij ook de inzichten vanuit het meten versus het rekenen.<br>• De BRS wil dat effecten van instrumenten vooraf inzichtelijk worden gemaakt, zodat er een transparante afweging plaats kan vinden.<br>• De BRS wil dat het Rijk stuurt vanuit wederkerigheid tussen normen in de ruimtelijke ordening (RO) en normen in de luchtvaart, zoals bij elke andere bedrijfstak. De BRS wil dat het Rijk voorkomt dat eventuele aanscherping in de normering eenzijdig wordt afgewenteld op de omgeving. | |
| **Minder hinder**<br>**• De BRS wil af van de per saldo benadering van berekende hinder.**<br>**Zorg voor integraliteit**<br>**• De BRS wil dat het ministerie luchtvaart onderdeel maakt van de Omgevingswetsystematiek, zodat wederkerigheid tussen landzijdig en luchtzijdig beter is geborgd.**<br>**• De BRS wil dat het ministerie oog heeft voor andere vraagstukken die ook spelen, zoals de woningbouwopgave en de energietransitie, die ook ruimte nodig hebben. Interbestuurlijke afstemming tussen Rijk en Regio is hiervoor noodzakelijk.**<br>**Transparante en handhaafbare regelgeving**<br>**• De BRS wil af van alleen het aantal 'ernstig gehinderden' als maat voor het bepalen van hinder. De BRS roept alle partijen op om samen nieuwe criteria voor het bepalen/berekenen van de mate van hinder te ontwikkelen. Gebruik daarbij ook de inzichten vanuit het meten versus het rekenen.**<br>**• De BRS wil dat het Rijk stuurt vanuit wederkerigheid tussen normen in de ruimtelijke ordening (RO) en normen in de luchtvaart, zoals bij elke andere bedrijfstak. De BRS wil dat het Rijk voorkomt dat eventuele aanscherping in de normering eenzijdig wordt afgewenteld op de omgeving.**<br>**Voor bespreking met** 5.1.2e**: hoe hangt dit samen met actie 20?** | |

| | |
|---|---|
| **Minder Hinder**<br>• De BRS wil af van de per saldo benadering van berekende hinder.<br>• De BRS pleit ervoor dat minder hinder voor iedereen (in meer of mindere mate) als leidend sturingsprincipe wordt gebruikt bij verdere ontwikkeling van de luchthaven. Hinder moet overal (in meer of mindere mate) omlaag. De stelling minder hinder voor iedereen vindt haar oorsprong in het groeiverdienmodel. Bij het uitvoeren van de eerdere afspraken kan een verschuiving van hinder voorkomen. Maatregelen die de overbelaste gebieden ontzien en eventueel tot verschuiving naar minder belaste gebieden leiden, moeten niet worden tegengehouden wegens dit principe, als dit tot een meer evenredige verdeling van hinder leidt. Tegelijkertijd moet er voor die gebieden waar de hinder heen wordt verschoven ook andere maatregelen worden getroffen in het minderhinder maatregelenpakket.<br>**Zorg voor integraliteit**<br>• De BRS wil dat het ministerie luchtvaart onderdeel maakt van de Omgevingswetsystematiek, zodat wederkerigheid tussen landzijdig en luchtzijdig beter is geborgd.<br>**Transparante en handhaafbare regelgeving**<br>• De BRS wil af van alleen het aantal 'ernstig gehinderden' als maat voor het bepalen van hinder. De BRS roept alle partijen op om samen nieuwe criteria voor het bepalen/berekenen van de mate van hinder te ontwikkelen. Gebruik daarbij ook de inzichten vanuit het meten versus het rekenen.<br>• De BRS wil dat effecten van instrumenten vooraf inzichtelijk worden gemaakt, zodat er een transparante afweging plaats kan vinden.<br>• De BRS wil dat het Rijk stuurt vanuit wederkerigheid tussen normen in de ruimtelijke ordening (RO) en normen in de luchtvaart, zoals bij elke andere bedrijfstak. De BRS wil dat het Rijk voorkomt dat eventuele aanscherping in de normering eenzijdig wordt afgewenteld op de omgeving. | • Hoe gaat ervoor gezorgd worden ervoor zorgen dat er onder de 45 Lden gekomen gaat worden? 45 Lden is de WHO-advieswaarde (is geen norm), maximale gemiddelde geluidsbelasting.<br>• Er moet scherp gebleven worden op het onderschei |
| **Minder Hinder**<br>• De BRS vindt dat hinder breder is dan alleen geluid (ook uitstoot van emissies, effecten op slaap en gezondheid, en klimaat).<br>• De BRS pleit dat het Rijk het destijds stopgezette onderzoek in het kader van GES (Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol) onder aansturing van RIVM en GGD's hervat.<br>**Zorg voor integraliteit**<br>• De BRS wil dat het ministerie luchtvaart onderdeel maakt van de Omgevingswetsystematiek, zodat wederkerigheid tussen landzijdig en luchtzijdig beter is geborgd.Transparante en handhaafbare regelgeving<br>• De BRS wil dat het Rijk stuurt vanuit wederkerigheid tussen normen in de ruimtelijke ordening (RO) en normen in de luchtvaart, zoals bij elke andere bedrijfstak. De BRS wil dat het Rijk voorkomt dat eventuele aanscherping in de normering eenzijdig wordt afgewenteld op de omgeving. | • Ultra fijnstof à nader onderzoek<br>• Zeer zorgwekkende Stoffen à SLA<br>• Nieuwe technologie à zoet/ zuur<br>• Ambitie |
| **Minder Hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder centraal. | |
| **Minder Hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder centraal.<br>**Zorg voor integraliteit**<br>• De BRS wil dat het Rijk en de Sector niet alleen kijken naar innovatie in de lucht, maar ook naar innovatieve maatregelen op de grond om in de gebouwde omgeving tot hinderbeperking te komen. Het Rijk en de Sector moeten hiervoor voldoende middelen reserveren en ruimte bieden voor maatwerk. | |

| | |
|---|---|
| **Minder Hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder centraal. | |
| **Minder Hinder**<br>**• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder centraal.**<br>**• De BRS vindt dat hinder breder is dan alleen geluid (ook uitstoot van emissies, effecten op slaap en gezondheid, en klimaat).**<br>**Zorg voor integraliteit**<br>**• De BRS wil dat het ministerie oog heeft voor andere vraagstukken die ook spelen, zoals de woningbouwopgave en de energietransitie, die ook ruimte nodig hebben. Interbestuurlijke afstemming tussen Rijk en Regio is hiervoor noodzakelijk.** | |
| | |
| | |
| **Minder Hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder centraal.<br>• De BRS wil extra aandacht voor de nu al overbelaste gebieden, zoals de Zuidoosthoek, waar de groei van de afgelopen jaren onevenredig is neergeslagen.<br>**Zorg voor integraliteit**<br>• De BRS wil dat het ministerie oog heeft voor andere vraagstukken die ook spelen, zoals de woningbouwopgave en de energietransitie, die ook ruimte nodig hebben. Interbestuurlijke afstemming tussen Rijk en Regio is hiervoor noodzakelijk. | |
| **Minder Hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder centraal.<br>• De BRS wil extra aandacht voor de nu al overbelaste gebieden, zoals de Zuidoosthoek, waar de groei van de afgelopen jaren onevenredig is neergeslagen.<br>**Zorg voor integraliteit**<br>• De BRS wil dat het ministerie oog heeft voor andere vraagstukken die ook spelen, zoals de woningbouwopgave en de energietransitie, die ook ruimte nodig hebben. Interbestuurlijke afstemming tussen Rijk en Regio is hiervoor noodzakelijk. | |
| **Minder Hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder centraal.<br>• De BRS wil extra aandacht voor de nu al overbelaste gebieden, zoals de Zuidoosthoek, waar de groei van de afgelopen jaren onevenredig is neergeslagen.<br>**Zorg voor integraliteit**<br>• De BRS wil dat het ministerie oog heeft voor andere vraagstukken die ook spelen, zoals de woningbouwopgave en de energietransitie, die ook ruimte nodig hebben. Interbestuurlijke afstemming tussen Rijk en Regio is hiervoor noodzakelijk. | |

| | |
|---|---|
| **Minder Hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder centraal.<br>• De BRS vindt dat hinder breder is dan alleen geluid (ook uitstoot van emissies, effecten op slaap en gezondheid, en klimaat).<br>**Zorg voor integraliteit**<br>• De BRS wil dat het ministerie oog heeft voor andere vraagstukken die ook spelen, zoals de woningbouwopgave en de energietransitie, die ook ruimte nodig hebben. Interbestuurlijke afstemming tussen Rijk en Regio is hiervoor noodzakelijk. | |
| **Zorg voor integraliteit**<br>• De BRS wil dat het ministerie oog heeft voor andere vraagstukken die ook spelen, zoals de woningbouwopgave en de energietransitie, die ook ruimte nodig hebben. | • Hoe gaan de BRS om met de ruimtevraa |
| **Minder Hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder centraal.<br>• De BRS vindt dat hinder breder is dan alleen geluid (ook uitstoot van emissies, effecten op slaap en gezondheid, en klimaat). | |
| **Minder Hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder centraal.<br>• De BRS vindt dat hinder breder is dan alleen geluid (ook uitstoot van emissies, effecten op slaap en gezondheid, en klimaat).<br>**Zorg voor integraliteit**<br>• De BRS wil dat het ministerie luchtvaart onderdeel maakt van de Omgevingswetsystematiek, zodat wederkerigheid tussen landzijdig en luchtzijdig beter is geborgd.<br>Transparante en handhaafbare regelgeving<br>• De BRS wil af van alleen het aantal 'ernstig gehinderden' als maat voor het bepalen van hinder. De BRS roept alle partijen op om samen nieuwe criteria voor het bepalen/berekenen van de mate van hinder te ontwikkelen. Gebruik daarbij ook de inzichten vanuit het meten versus het rekenen. | • Welke gevolgen, effecten verder van luchthaven vandaan? |
| **Minder Hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder centraal.<br>• De BRS vindt dat hinder breder is dan alleen geluid (ook uitstoot van emissies, effecten op slaap en gezondheid, en klimaat).<br>**Zorg voor integraliteit**<br>• De BRS wil dat het ministerie luchtvaart onderdeel maakt van de Omgevingswetsystematiek, zodat wederkerigheid tussen landzijdig en luchtzijdig beter is geborgd.<br>**Transparante en handhaafbare regelgeving**<br>• De BRS wil af van alleen het aantal 'ernstig gehinderden' als maat voor het bepalen van hinder. De BRS roept alle partijen op om samen nieuwe criteria voor het bepalen/berekenen van de mate van hinder te ontwikkelen. Gebruik daarbij ook de inzichten vanuit het meten versus het rekenen.<br>• De BRS wil dat effecten van instrumenten vooraf inzichtelijk worden gemaakt, zodat er een transparante afweging plaats kan vinden.<br>• De BRS wil dat het Rijk stuurt vanuit wederkerigheid tussen normen in de ruimtelijke ordening (RO) en normen in de luchtvaart, zoals bij elke andere bedrijfstak. De BRS wil dat het Rijk voorkomt dat eventuele aanscherping in de normering eenzijdig wordt afgewenteld op de omgeving. | • Welke gevolgen, effecten verder van luchthaven vandaan? |

| | |
|---|---|
| **Minder Hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder centraal.<br>• De BRS wil extra aandacht voor de nu al overbelaste gebieden, zoals de Zuidoosthoek, waar de groei van de afgelopen jaren onevenredig is neergeslagen.<br>**Zorg voor integraliteit**<br>• De BRS wil dat het ministerie oog heeft voor andere vraagstukken die ook spelen, zoals de woningbouwopgave en de energietransitie, die ook ruimte nodig hebben. Interbestuurlijke afstemming tussen Rijk en Regio is hiervoor noodzakelijk. | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| **Zorg voor integraliteit**<br>• De BRS wil dat het ministerie oog heeft voor andere vraagstukken die ook spelen, zoals de woningbouwopgave en de energietransitie, die ook ruimte nodig hebben. Interbestuurlijke afstemming tussen Rijk en Regio is hiervoor noodzakelijk. | |
| **Zorg voor integraliteit**<br>• De BRS wil dat het ministerie oog heeft voor andere vraagstukken die ook spelen, zoals de woningbouwopgave en de energietransitie, die ook ruimte nodig hebben. Interbestuurlijke afstemming tussen Rijk en Regio is hiervoor noodzakelijk. | |
| **Zorg voor integraliteit**<br>• De BRS wil dat het ministerie oog heeft voor andere vraagstukken die ook spelen, zoals de woningbouwopgave en de energietransitie, die ook ruimte nodig hebben. Interbestuurlijke afstemming tussen Rijk en Regio is hiervoor noodzakelijk. | |
| **Zorg voor integraliteit**<br>• De BRS wil dat het ministerie oog heeft voor andere vraagstukken die ook spelen, zoals de woningbouwopgave en de energietransitie, die ook ruimte nodig hebben. Interbestuurlijke afstemming tussen Rijk en Regio is hiervoor noodzakelijk. | |

| | |
|---|---|
| **Zorg voor integraliteit**<br>• De BRS wil dat het ministerie oog heeft voor andere vraagstukken die ook spelen, zoals de woningbouwopgave en de energietransitie, die ook ruimte nodig hebben. Interbestuurlijke afstemming tussen Rijk en Regio is hiervoor noodzakelijk. | |
| **Zorg voor integraliteit**<br>• De BRS wil dat het ministerie oog heeft voor andere vraagstukken die ook spelen, zoals de woningbouwopgave en de energietransitie, die ook ruimte nodig hebben. Interbestuurlijke afstemming tussen Rijk en Regio is hiervoor noodzakelijk. | |
| **Minder Hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder centraal.<br>Transparante en handhaafbare regelgeving<br>• De BRS wil dat het ministerie het NNHS met (5.1.2e) 500.000 vluchten op jaarbasis nu zo snel mogelijk in een Luchthavenverkeerbesluit (LVB) en een daarbij passend Luchthavenindelingbesluit (LIB) verankert. | |
| **Minder Hinder**<br>• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder centraal.<br>Transparante en handhaafbare regelgeving<br>• De BRS wil dat het ministerie het NNHS met (max) 500.000 vluchten op jaarbasis nu zo snel mogelijk in een Luchthavenverkeerbesluit (LVB) en een daarbij passend Luchthavenindelingbesluit (LIB) verankert.<br>• De BRS wil af van alleen het aantal 'ernstig gehinderden' als maat voor het bepalen van hinder. De BRS roept alle partijen op om samen nieuwe criteria voor het bepalen/berekenen van de mate van hinder te ontwikkelen. Gebruik daarbij ook de inzichten vanuit het meten versus het rekenen.<br>• De BRS wil dat effecten van instrumenten vooraf inzichtelijk worden gemaakt, zodat er een transparante afweging plaats kan vinden.<br>• De BRS wil dat het Rijk stuurt vanuit wederkerigheid tussen normen in de ruimtelijke ordening (RO) en normen in de luchtvaart, zoals bij elke andere bedrijfstak. De BRS wil dat het Rijk voorkomt dat eventuele aanscherping in de normering eenzijdig wordt afgewenteld op de omgeving. | |
| **Minder Hinder**<br>**• De BRS zet de zorg voor de leefomgeving en minder hinder centraal.**<br>**• De BRS vindt dat hinder breder is dan alleen geluid (ook uitstoot van emissies, effecten op slaap en gezondheid, en klimaat).**<br>**Transparante en handhaafbare regelgeving**<br>**• De BRS wil af van alleen het aantal 'ernstig gehinderden' als maat voor het bepalen van hinder. De BRS roept alle partijen op om samen nieuwe criteria voor het bepalen/berekenen van de mate van hinder te ontwikkelen. Gebruik daarbij ook de inzichten vanuit het meten versus het rekenen.**<br>**• De BRS wil dat effecten van instrumenten vooraf inzichtelijk worden gemaakt, zodat er een transparante afweging plaats kan vinden.** | |
| **Organisatie uitvoering aansluitend op bestaande verantwoordelijkheden**<br>• De BRS stelt de verantwoordelijkheden van de bevoegde gezagen en de sector centraal en roept het Rijk op dit ook te doen. | |

| | |
|---|---|
| | |

**enda waar de BRS inzet niet in terugkomt:**

**terugkomen in de NOVEX uitvoeringsagenda:**

mgeving Schiphol indien (selectieve) uitplaatsing van vliegtuigbewegingen naar andere luchthavens (waaronder Lelystad en Eindhoven) a

**niet voorkomen in de Uitvoeringsagenda:- Punt 3:** Nachtsluiting-Niet meer starten tussen 00:00 en 06:00 uur, niet meer landen tussen 0
die goed betaalde banen genereert is ook goed voor de leefbaarheid van de regio en de gezondheid van mensen.
at veel over selectiviteit. Komt niet terug in uitvoeringsagenda, behalve in Spoor 1 waar o.a. gekeken gaat worden naar wat voor luchthav

s een concrete maatregel die de situatie voor veel omwonenden tastbaar zal verbeteren en tevens van grote symbolische waarde is. Indi
us gepaard moeten gaan met opening van Lelystad.

| |
|---|
| **Aandachtspunten**<br>**(Opgehaald tijdens online sessie op 9 Nov en tijdens BRS Bestuurlijk 7 dec)** |
| • Meer focus op het gebied van Urban Air Mobility- , waarin wordt gekeken naar het lage luchtruim en mobiliteit binnen de bebouwde kom. Deze nieuwe vorm van luchtvaart brengt nieuwe regelgeving en infrastructurele en ruimtelijke uitdagingen met zich mee.<br>• De uitvoeringsagenda gaat in principe over de impact van luchthaven Schiphol. Echter, er zou meer aandacht moeten zijn voor het Nederlandse luchtavensysteem als geheel, en de rol die andere luchthavens (i.e. Lelystad) kunnen spele, ook in het overnemen van bepaalde categorien verkeer van Schiphol.<br>• Selectiviteit wordt niet specifiek genoemd in de uitvoeringsagenda. Antwoord: Voor wat betreft selectiviteit is er nu traject Balanced Approach met experimenteerregeling. Aandacht gaat hierbinnen uit naar het sturen op aantallen. Het nieuwe normenstelsel, waarmee men stuurt op minder emissies, is een ander sturingsmechanisme. De vraag is wat de plek van selectiviteit daarbinnen is/wordt. |
| • Actie 2 wordt gezien als cruciaal om de juiste balans te kunnen vinden en de belangenafweging precies en volledig te kunnen laten zijn. Er moet ingezet worden op het versterken van brede welvaart voor toekomstbestendigheid. Aspecten zoals baanzekerheid, gezondheid, huisvesting etc. zijn ook van belang om meegenomen te worden. |
| • Actie 3 wordt gezien als cruciaal om de juiste balans te kunnen vinden en de belangenafweging precies en volledig te kunnen laten zijn. Er moet ingezet worden op het versterken van brede welvaart voor toekomstbestendigheid. Aspecten zoals baanzekerheid, gezondheid, huisvesting etc. zijn ook van belang om meegenomen te worden. |
| • Men vraagt zich af waarom het ministerie van LNV hier niet in betrokken wordt, aangezien opgaven en ruimtelijke uitdagingen op gebied van natuur- en stikstof en de verbetering van N2000-gebieden juist ook randvoorwaardelijk meegenomen worden in programma's zoals het ZH-PLG. |

| |
|---|
| |
| |
| |
| • In dit kader ziet men graag dat ook het ministerie van Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) expliciet betrokken dient te worden aangezien 'gezondheid' als prominent thema wordt benoemd. Daarbij is VWS ook opdrachtgever aan het RIVM voor diverse onderzoeken naar gezondheidseffecten als gevolg van vliegverkeer. |
| • Aandachtpunt voor het vervolg is hoe het effect van de maatregelen per regio uitpakt. Leveren de nu voorgestelde maatregelen overal voldoende effect op of zijn er regio's die niet of nauwelijks van de maatregelen profiteren, terwijl de hinder daar wel groot is. Dit zou in beeld gebracht moeten worden en zou mogelijk kunnen leiden tot aanvullende maatregelen. |

| |
|---|
| • Het schrappen van de nachtvluchten niet wordt herkend in de ambities van de uitvoeringsagenda. Ook hecht men sterk aan het inzichtelijk maken van de effecten van een nachtsluiting en het voorkomen van verschuiving naar de randen (ochtend/avond). Nachtvluchten zitten momenteel geborgd in de trits van experimenteerregeling, LVB, nieuw normeringsstelsel maar misschien moet het meer prominent opgeschreven worden.<br>• Slaapverstoring en nachtvluchten vindt men een specifiek aandachtspunt in de relatie van hinder en geluid. Er wordt expliciet gevraagd dat nachtvluchten, en het terugdringen van nachtvluchten, een expliciet onderwerp blijft.<br>• Er mag niet alleen niet mag worden geschoven naar de randen van de nacht maar er mag ook niet worden geschoven naar de secundaire banen<br>• Er moet aandacht zijn voor de samenhang Omgevingswet<br>• Nieuw geluidsstelsel met individuele bescherming Vervolg: hoe pakken de effecten nu uit in de regio?<br>• Belangrijk dat BRS aan de voorkant betrokken wordt meer dan alleen klankbord achteraf. |
| • Aansluiting bij het Schone Lucht Akkoord (SLA) wordt gesteund. Men is daarin geïnteresseerd in de bijdrage van luchtvaart in het totaalbeeld van alle uitstoot boven de Schipholregio. Men wil graag de complete context goed begrijpen voor het correct duiden van de bijdrage van luchtvaart in de emissie-mix. |
| |
| |

| |
|---|
| |
| • Er wordt gestreefd naar het vliegen van de kortste routes om zodanig de uitstoot te beperken. Echter, meerdere partijen wijzen erop dat de korte routes veelal direct over bewoond gebied voeren. |
| |
| |
| |
| |
| |

| |
|---|
| |
| |
| • Het is nog onvoldoende duidelijk welke effecten de nieuwe rekenregels voor luchtvaartgeluid in de cumulatieve geluidsbelasting voor de woningbouwplanning zullen hebben<br>• Inzet op geluidstelsel met individuele bescherming, zonder alles op slot te zetten.<br>• In de tekst worden drie categorieën genoemd: sloop, beperking en aandachtsgebied. Er is verwarring over wat precies wordt bedoeld met "aandachtsgebied" en of het niet te breed is gedefinieerd. Alles rondom Schiphol wordt sowieso als aandachtsgebied beschouwd, maar de term lijkt in de uitwerking niet specifiek genoeg te zijn. Buiten de beperkingsgebieden is er overlast (gerelateerd aan LIB5).<br>Er moeten bestuurlijke stappen komen indien de voortgang van de actualisering van het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) hapert. |
| |

**Aandachtspunten op 'Ruimtelijke Ontwikkelingen' die niet betrekking hebben op een specifieke actie:**
• Er moet ook aandacht zijn voor verrommeld glas.
• Zuidoosthoek wordt niet specifiek genoemd.

• Ook hier ziet men graag de andere ministeries als betrokkenen: EZK, BZK, LNV- en waarschijnlijk ook VWS in verband met de integraliteit.

• Men ziet hier, - naast Zuid-Holland en Noord-Holland- , ook graag de betrokkenheid van alle vier de deelnemende provincies in de Schipholregio in de borging van de samenhang en synergie met het Nationaal Programma Stikstof. Het interbestuurlijk overleg kan namelijk leiden tot aanpassing van de regionale doelen.

Belangrijk dat BRS aan de voorkant betrokken wordt meer dan alleen klankbord achteraf.

• Men is zeer geïnteresseerd en graag nauw betrokken bij het inzicht over de relaties tussen geluidsbelasting en hinderbeleving. De rol van citizen science heeft hierin ook gerichte aandacht.

**Aandachtspunten op 'Ruimtelijke Ontwikkelingen' die niet betrekking hebben op een specifieke actie:**

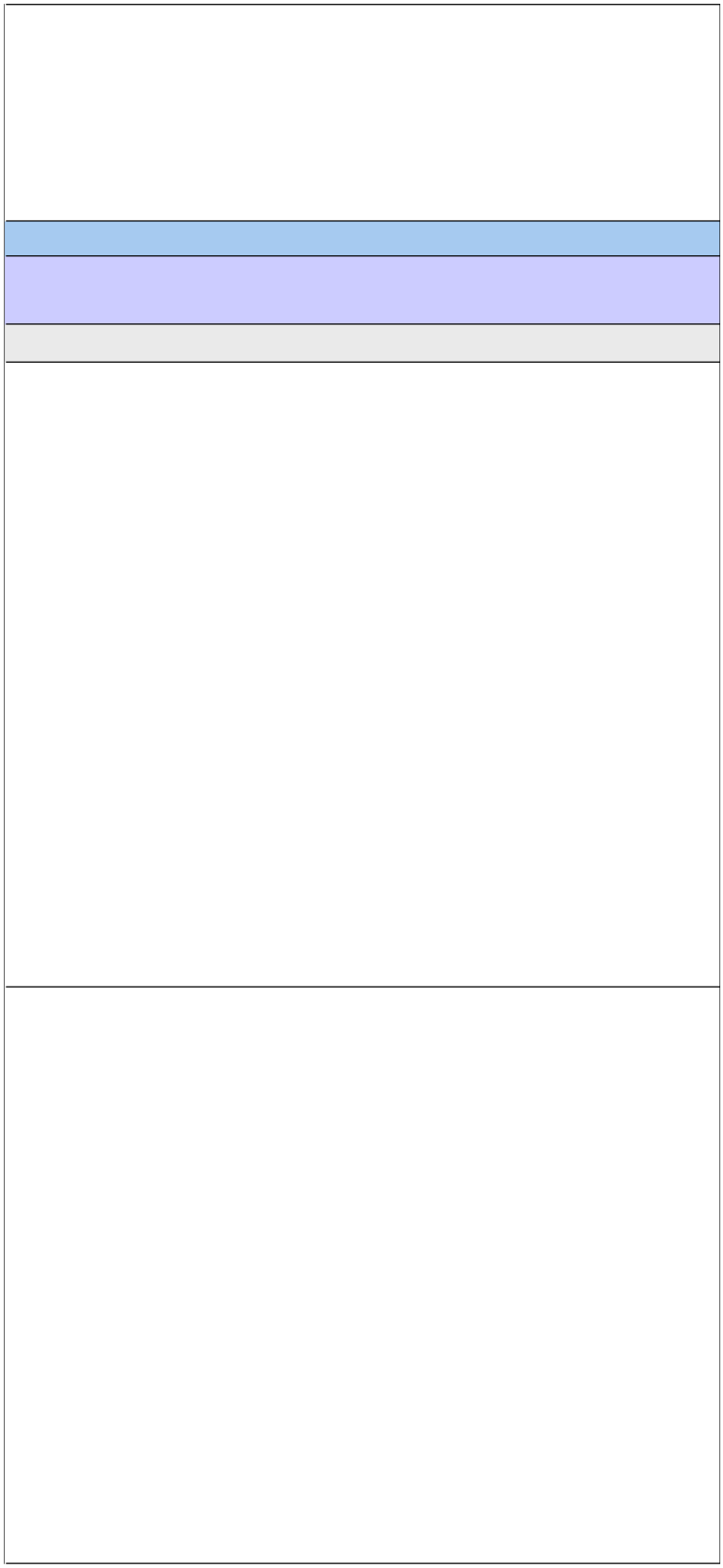
**• Er wordt hierin nog de betrokkenheid van het IPO en de VNG gemist. Een belangrijk aandachtspunt is dat de ontwikkeling van wetgeving gelijk blijft lopen (immissiebeleid en emissiebeleid). Het in de pas blijven lopen van bronbeleid met de ambities voor schonere lucht (ook in combinatie met verduurzaming industrie en verbreden van het Nationaal Programma Verduurzaming Industrie) is hier een blijvend aandachtspunt. Zo moet voorkomen blijven worden dat verschillende maatregelen elkaar gaan tegenwerken: de transitie van fossiele brandstoffen naar waterstof kan bijvoorbeeld meer NOx emissie gaan veroorzaken.**

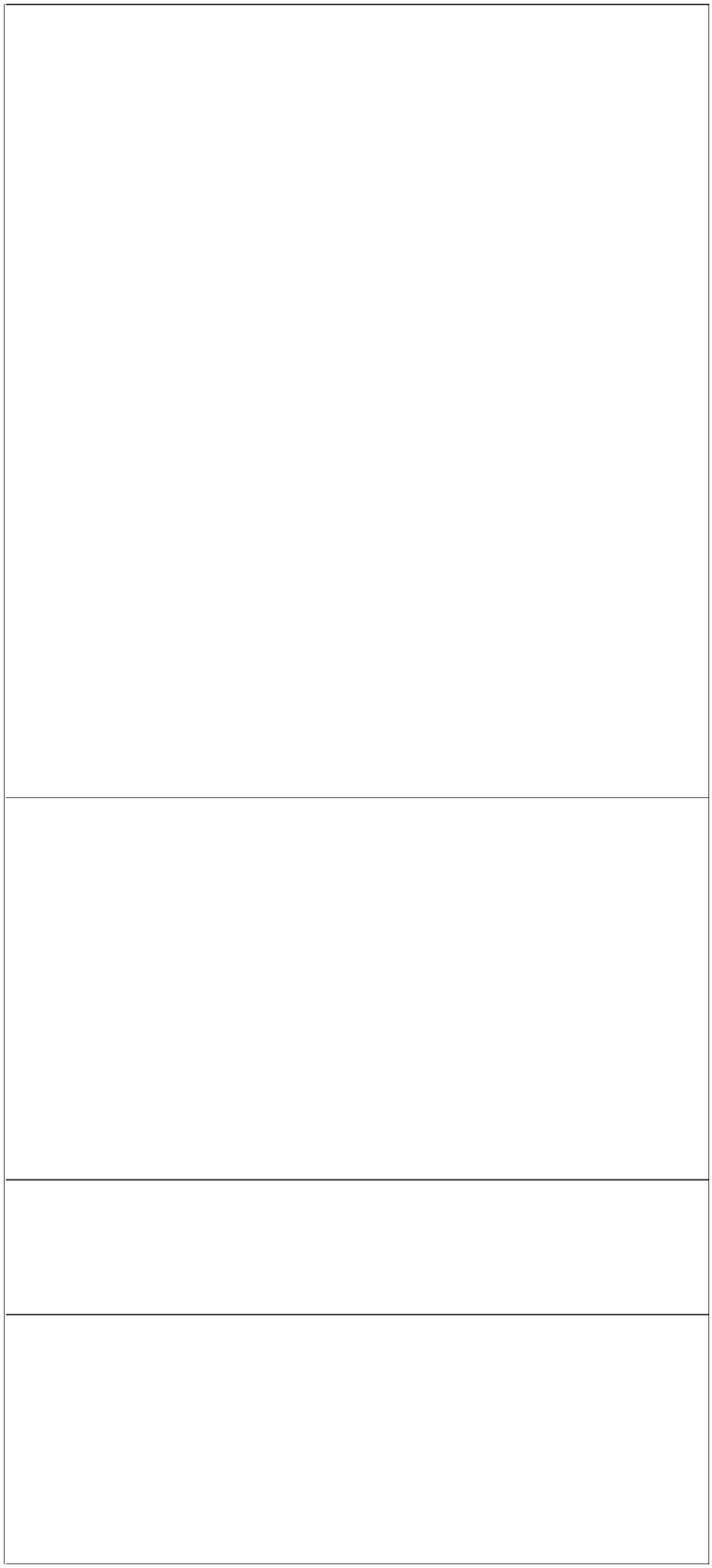
der Lelystad en Eindhoven) alsnog niet doorgaat.

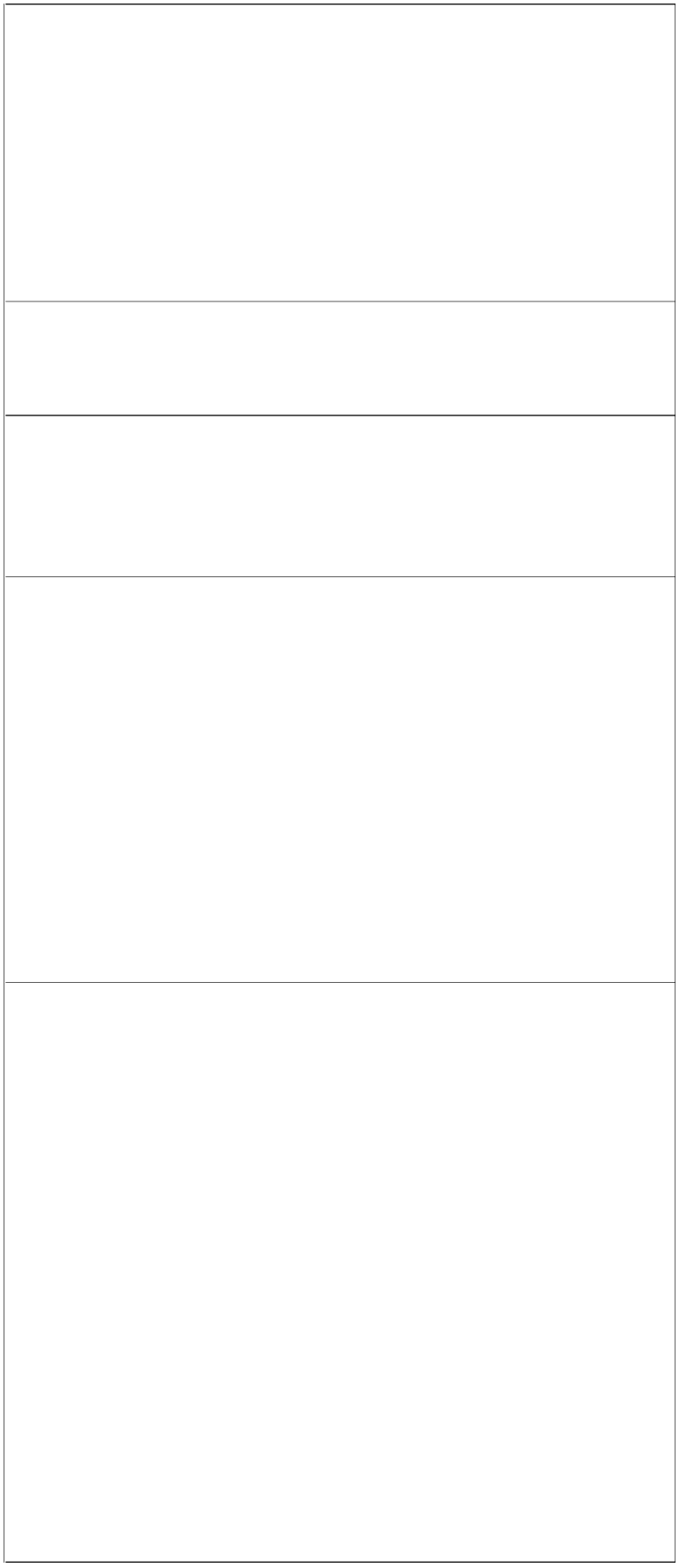
ur, niet meer landen tussen 00:00 en 05:00 uur. Nachtsluiting wordt nergens specifiek genoemd. Wel wordt een betere nachtrust genoer
nsen.
orden naar wat voor luchthaven Schiphol moet worden. Het **Acht-Stappen Plan van Schiphol** gaat ook niet in op emissies of op ingrepen i

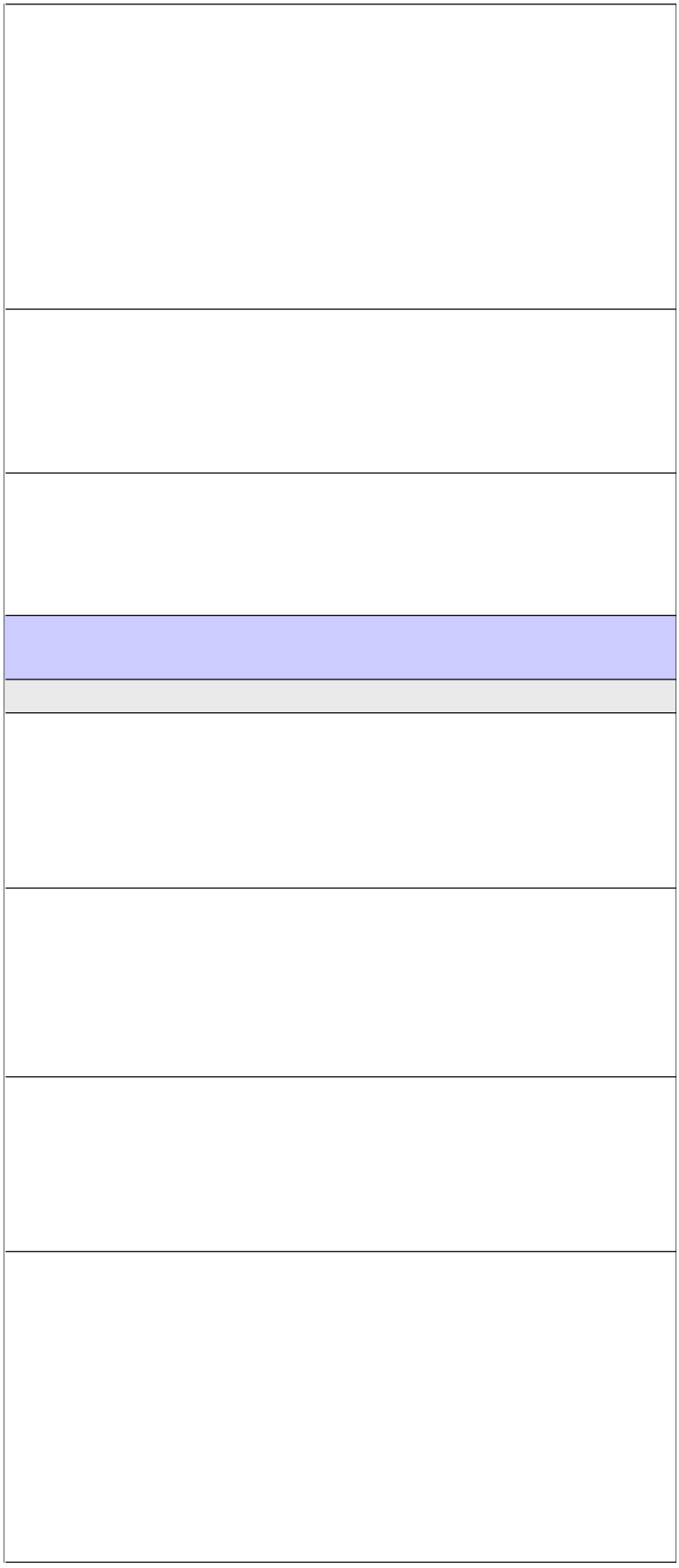
symbolische waarde is. Indien gerealiseerd, is het een grote PR klapper voor de overheid (en BRS) die kan helpen vertrouwen van omwo

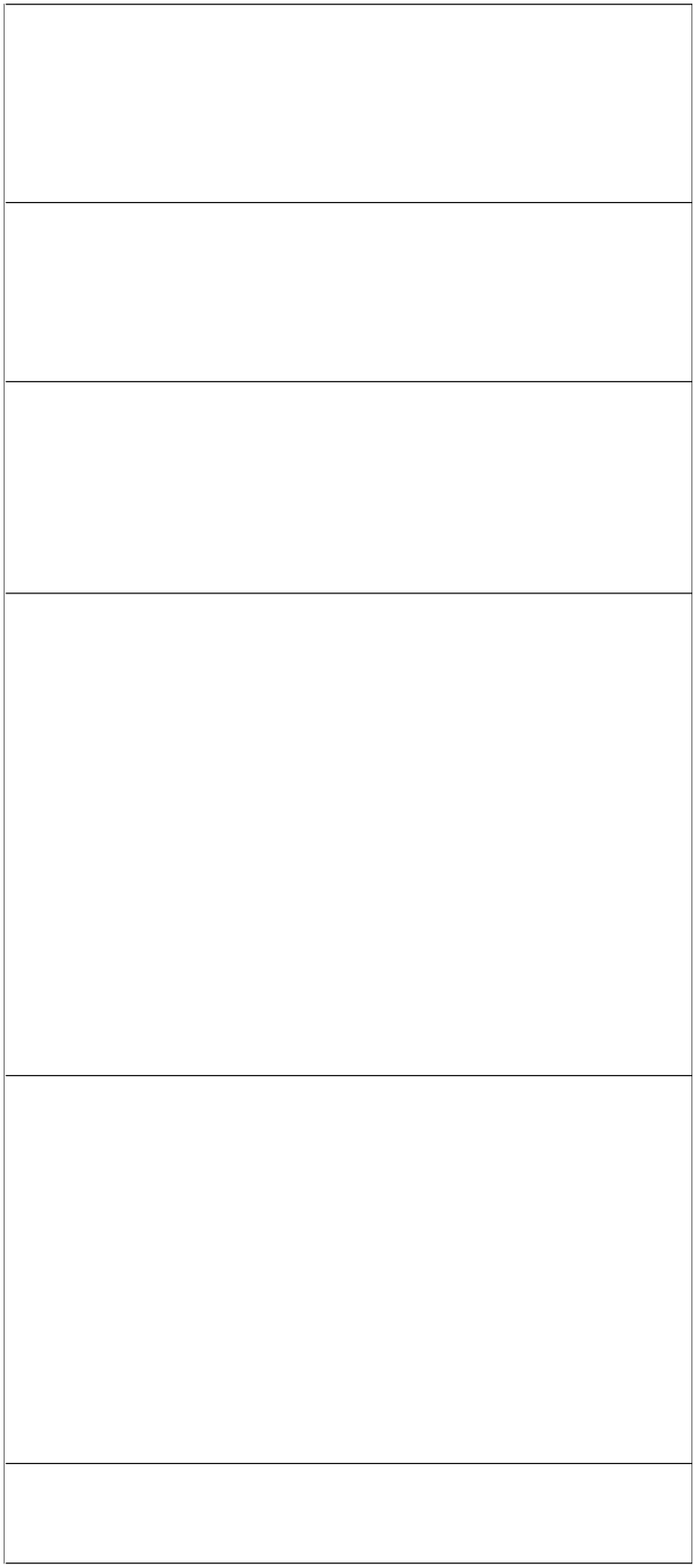
| |
|---|
| **Nieuwe Inzichten** |
| |
| |
| |
| |

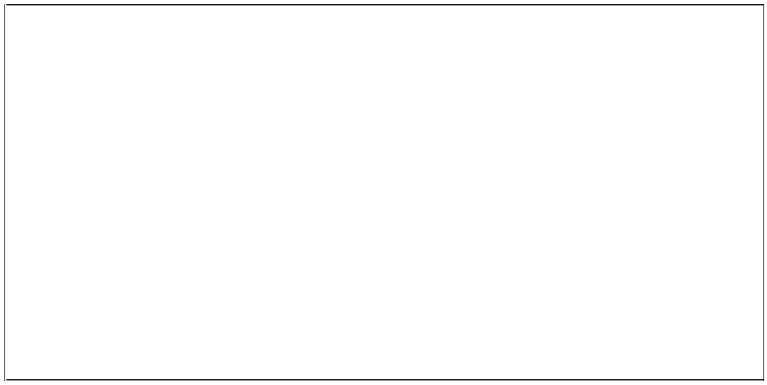












ecifiek genoemd. Wel wordt een betere nachtrust genoemd als doel in Spoor 8.

**van Schiphol** gaat ook niet in op emissies of op ingrepen in de omgeving zoals woningisolatie

e overheid (en BRS) die kan helpen vertrouwen van omwonenden in de overheid te herstellen. Zou een van de grote focusputen van BRS i

| Schiphol Acht-Puntenplan | BRS Betrokkenen |
|---|---|
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:<br>**Punt 1**: Nieuwe regels met heldere grenzen voor geluid en de uitstoot van CO2<br>**Punt 4**: Geen privévliegtuigen en klein zakelijk verkeer meer op Schiphol<br>**Punt 5**: Geen extra start- en landingsbanen<br>**Punt 7**: Bescherming van vracht | 5.1.2e : (proces)<br>5.1.2e<br>(inhoudelijk) |
| | 5.1.2e |
| | 5.1.2e |
| | 5.1.2e |

| | |
|---|---|
| | 5.1.2e<br>5.1.2e 5.1.2e<br>5.1 5.1.2e |
| | |
| | |
| | |
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:<br>**Punt 1**: Nieuwe regels met heldere grenzen voor geluid en de uitstoot van CO2<br>**Punt 2**: De meest lawaaiige vliegtuigen zijn niet meer welkom. | 5.1.2e<br>5.1.2e 5.1.2e<br>5.1.2e |
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol die relevant zijn voor dit spoor zijn:**<br>**Punt 1: Nieuwe regels met heldere grenzen voor geluid en de uitstoot van CO2**<br>**Punt 2: De meest lawaaiige vliegtuigen zijn niet meer welkom.** | 5.1.2e<br>5.1.2e 5.1.2e<br>5.1.2e |

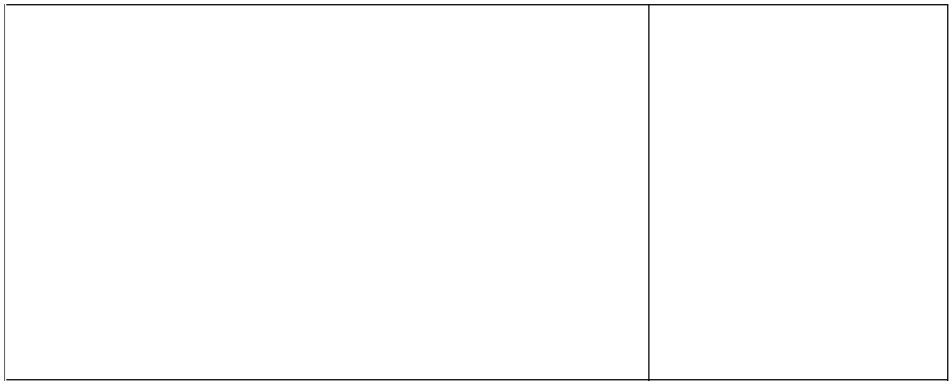
| | |
|---|---|
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:<br>**Punt 1**: Nieuwe regels met heldere grenzen voor geluid en de uitstoot van CO2<br>**Punt 2**: De meest lawaaiige vliegtuigen zijn niet meer welkom.<br>**Punt 3**: Nachtsluiting-Niet meer starten tussen 00:00 en 06:00 uur, niet meer landen tussen 00:00 en 05:00 uur | 5.1.2e<br>5.1.2e 1.2e |
| In het **Acht-Stappenplan van Schiphol** worden geen andere emissie doelen genoemd dan het verminderen van de CO2 uitstoot. | 5.1.2e<br>Regio: 5.1.2e en 5.1.2e |
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:<br>**Punt 6**: Jaarlijkse investering van EUR 10 miljoen in omgeving en bewoners | Regio ( 5.1.2e ) |
| | 5.1 5.1.2e |

| | |
|---|---|
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:<br>**Punt 6**: Jaarlijkse investering van EUR 10 miljoen in omgeving en bewoners | Regio ( 5.1.2e )<br>5.1.2e |
| | |
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:<br>**Punt 1**: Nieuwe regels met heldere grenzen voor geluid en de uitstoot van CO2<br>**Punt 2**: De meest lawaaiige vliegtuigen zijn niet meer welkom.<br>**Punt 3**: Nanchtsluiting-Niet meer starten tussen 00:00 en 06:00 uur, niet meer landen tussen 00:00 en 05:00 uur<br>**Punt 5**: Geen extra start- en landingsbanen (geen tweede Kaagbaan) | Provincie Noord-Holland ( 5.1.2e )<br>BRS ( 5.1 5.1.2e ) |
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:<br>**Punt 1**: Nieuwe regels met heldere grenzen voor geluid en de uitstoot van CO2<br>**Punt 2**: De meest lawaaiige vliegtuigen zijn niet meer welkom.<br>**Punt 3**: Nanchtsluiting-Niet meer starten tussen 00:00 en 06:00 uur, niet meer landen tussen 00:00 en 05:00 uur<br>**Punt 5**: Geen extra start- en landingsbanen (geen tweede Kaagbaan) | Gemeente Haarlemmermeer ( 5.1 5.1.2e )<br>Westeinderscheg ( 5.1.2e 5.1.2e ) |
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:<br>**Punt 1**: Nieuwe regels met heldere grenzen voor geluid en de uitstoot van CO2<br>**Punt 2**: De meest lawaaiige vliegtuigen zijn niet meer welkom.<br>**Punt 3**: Nachtsluiting-Niet meer starten tussen 00:00 en 06:00 uur, niet meer landen tussen 00:00 en 05:00 uur | Gemeente Aalsmeer ( 5.1.2e 5.1.2e ), Westeinderscheg ( 5.1.2e ) |

| | |
|---|---|
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:<br>**Punt 1**: Nieuwe regels met heldere grenzen voor geluid en de uitstoot van CO2<br>**Punt 2**: De meest lawaaiige vliegtuigen zijn niet meer welkom.<br>**Punt 3**: Nanchtsluiting-Niet meer starten tussen 00:00 en 06:00 uur, niet meer landen tussen 00:00 en 05:00 uur | Gemeente Amstelveen ( 5.1.2e ) |
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die overeenstemmen met deze stroom:<br>**Punt 1**: Nieuwe regels met heldere grenzen voor geluid en de uitstoot van CO2 | Regio ( 5.1.2e ) |
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:<br>**Punt 1**: Nieuwe regels met heldere grenzen voor geluid en de uitstoot van CO2 | Geluidapaptief Bouwen ( 5.1.2e en 5.1.2e 5.1.2e )<br>BRS ( 5.1.2e ) |
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:<br>**Punt 1**: Nieuwe regels met heldere grenzen voor geluid en de uitstoot van CO2 | BRS ( 5.1.2e en 5.1.2e ) |
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:<br>**Punt 1**: Nieuwe regels met heldere grenzen voor geluid en de uitstoot van CO2 | BRS ( 5.1.2e en 5.1.2e ) |

| | |
|---|---|
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:<br>**Punt 5**: Geen extra start- en landingsbanen (geen tweede Kaagbaan) | BRS ( 5.1 5.1.2e ) |
| | 5.1.2e ,<br>5.1.2e<br>5.1.2e |
| | |
| | |
| | |
| | 5.1.2e |
| | |
| | Provincie Noord-Holland ( 5.1.2e ), Provincie Zuid-Holland ( 5.1.2e 5.1.2e , Provincie Utrecht ( 5.1.2e ) |
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:<br>**Punt 1**: Nieuwe regels met heldere grenzen voor geluid en de uitstoot van CO2<br>**Punt 2**: De meest lawaaiige vliegtuigen zijn niet meer welkom.<br>**Punt 3**: Nanchtsluiting-Niet meer starten tussen 00:00 en 06:00 uur, niet meer landen tussen 00:00 en 05:00 uur<br>**Punt 5**: Geen extra start- en landingsbanen (geen tweede Kaagbaan) | Westeinderscheg ( 5.1.2e 5.1.2e ), PPLG ( 5.1.2e 5.1.2e ) |

| | |
|---|---|
| | |
| | 5.1.2e |
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:<br>**Punt 3**: Nachtsluiting-Niet meer starten tussen 00:00 en 06:00 uur, niet meer landen tussen 00:00 en 05:00 uur, wat tot een vermindering van 10,000 bewgingen leidt | 5.1.2e |
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol** die relevant zijn voor dit spoor:<br>**Punt 1**: Nieuwe regels met heldere grenzen voor geluid en de uitstoot van CO2<br>**Punt 2**: De meest lawaaiige vliegtuigen zijn niet meer welkom.<br>**Punt 3**: Nachtsluiting-Niet meer starten tussen 00:00 en 06:00 uur, niet meer landen tussen 00:00 en 05:00 uur<br>**Punt 5**: Geen extra start- en landingsbanen (geen tweede Kaagbaan) | 5.1.2e |
| Punten uit het **Acht-Stappenplan van Schiphol die relevant zijn voor dit spoor:**<br>**Punt 1: Nieuwe regels met heldere grenzen voor geluid en de uitstoot van CO2** | 5.1.2e |
| | PNH ( 5.1.2e ) |

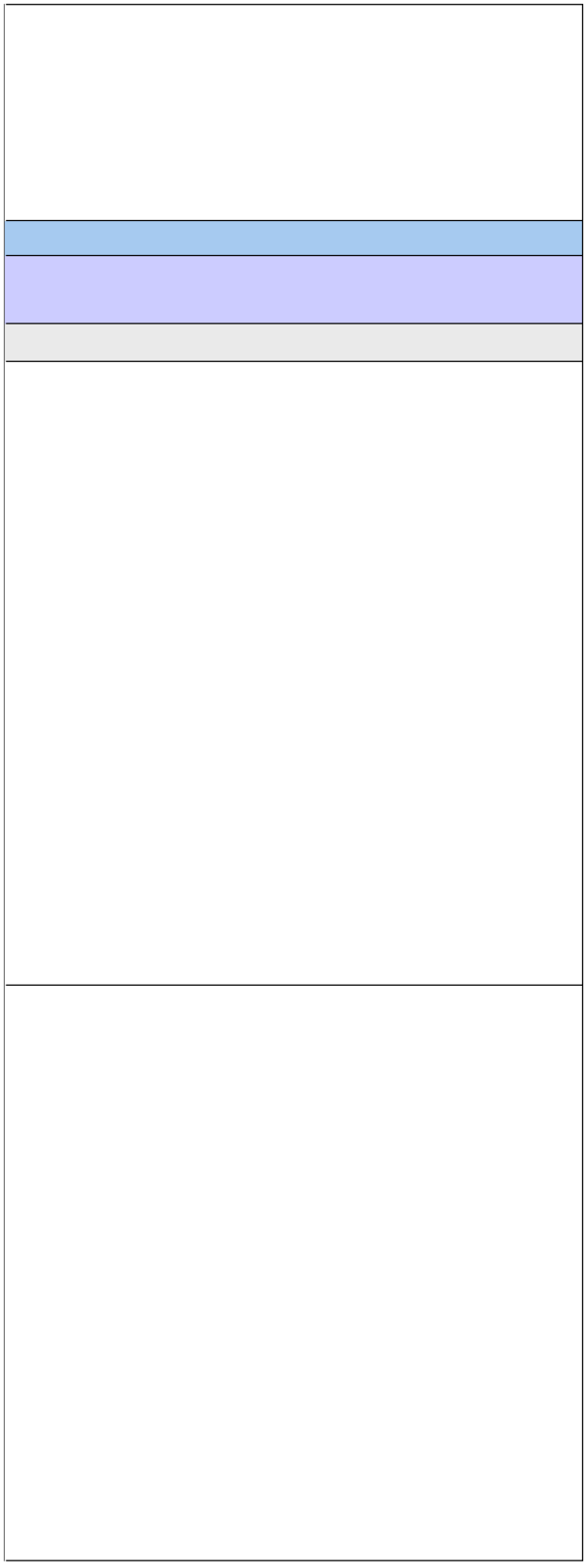


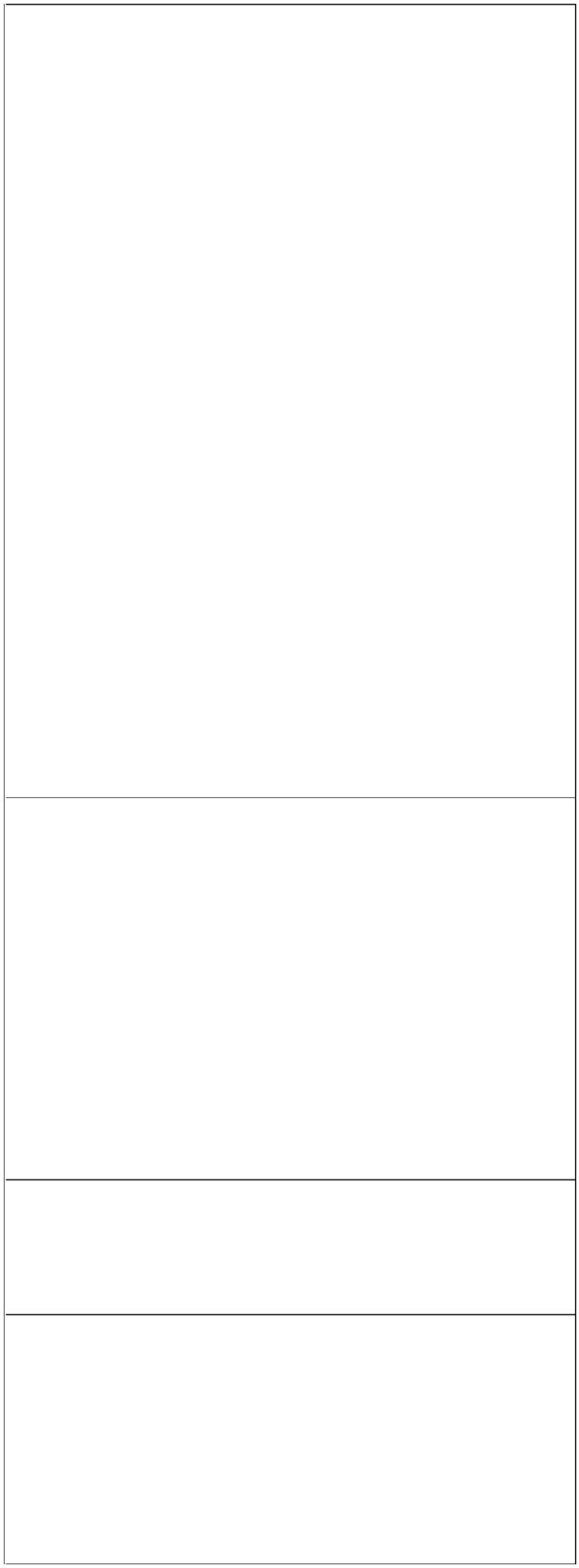
ɔel in Spoor 8.

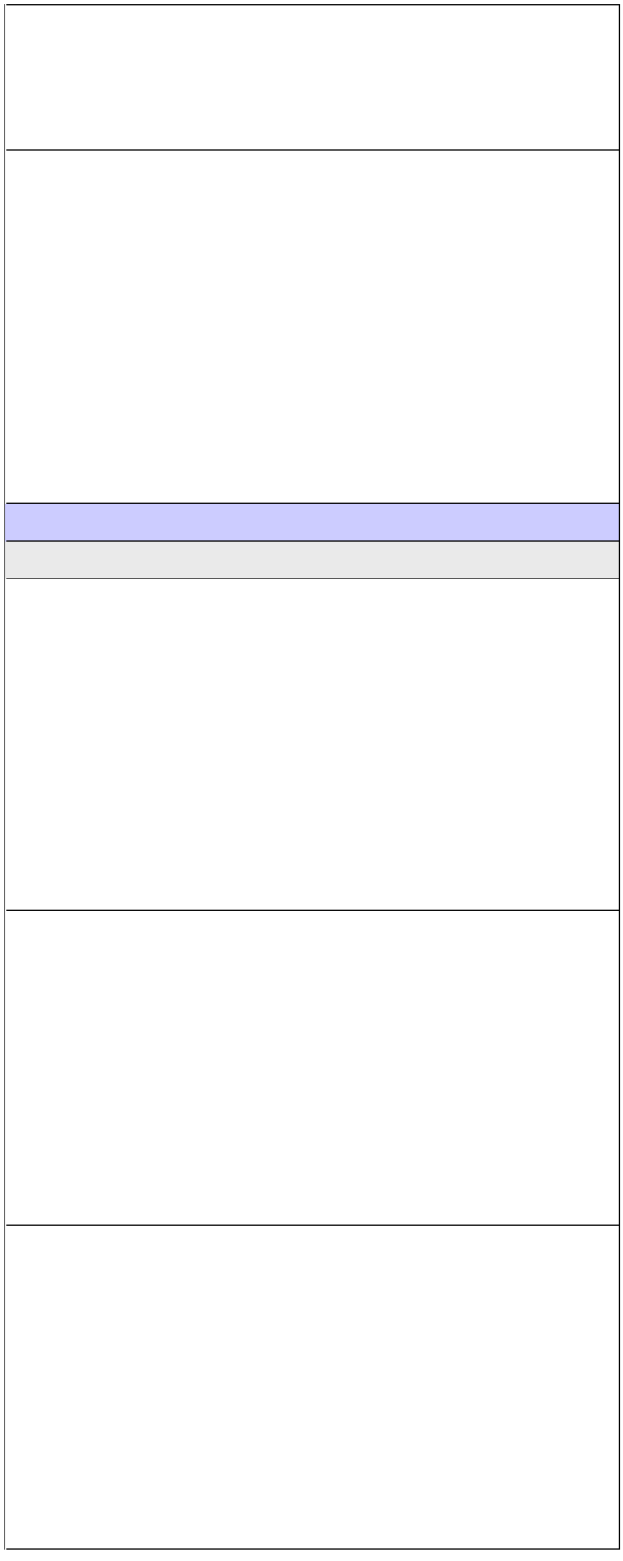
ıgeving zoals woningisolatie

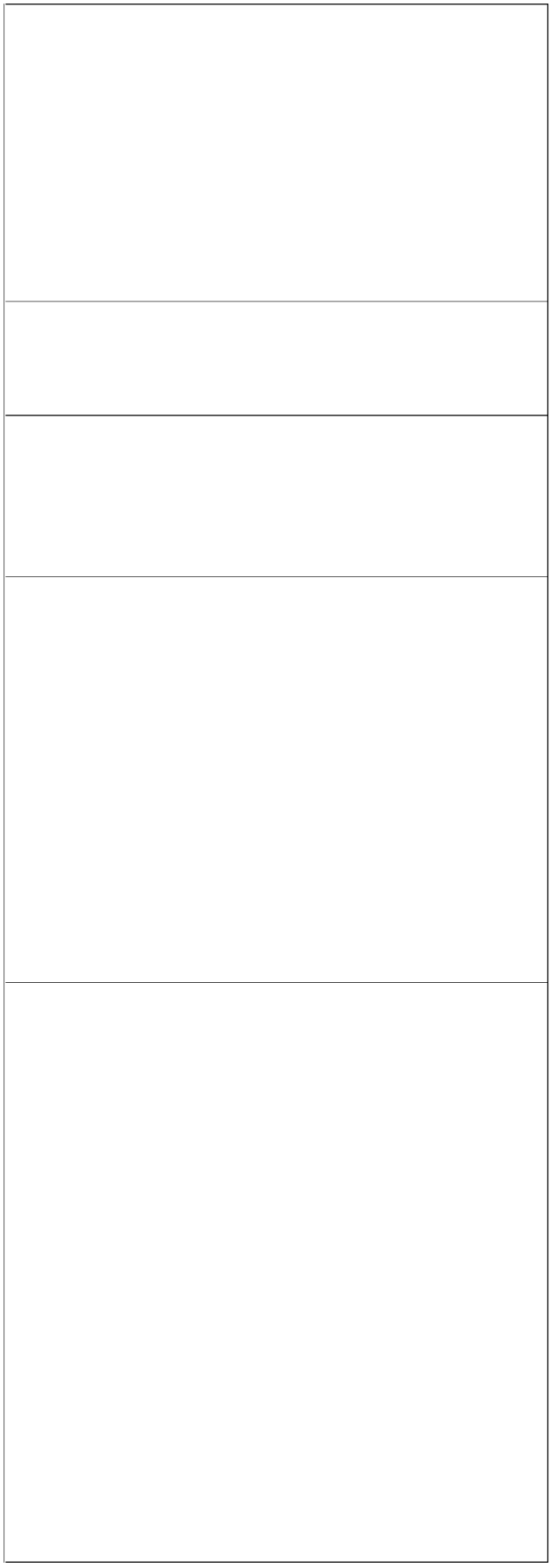
in de overheid te herstellen. Zou een van de grote focusputen van BRS moeten zijn. Wel klap voor cargo en Transavia, waarvan de laatste

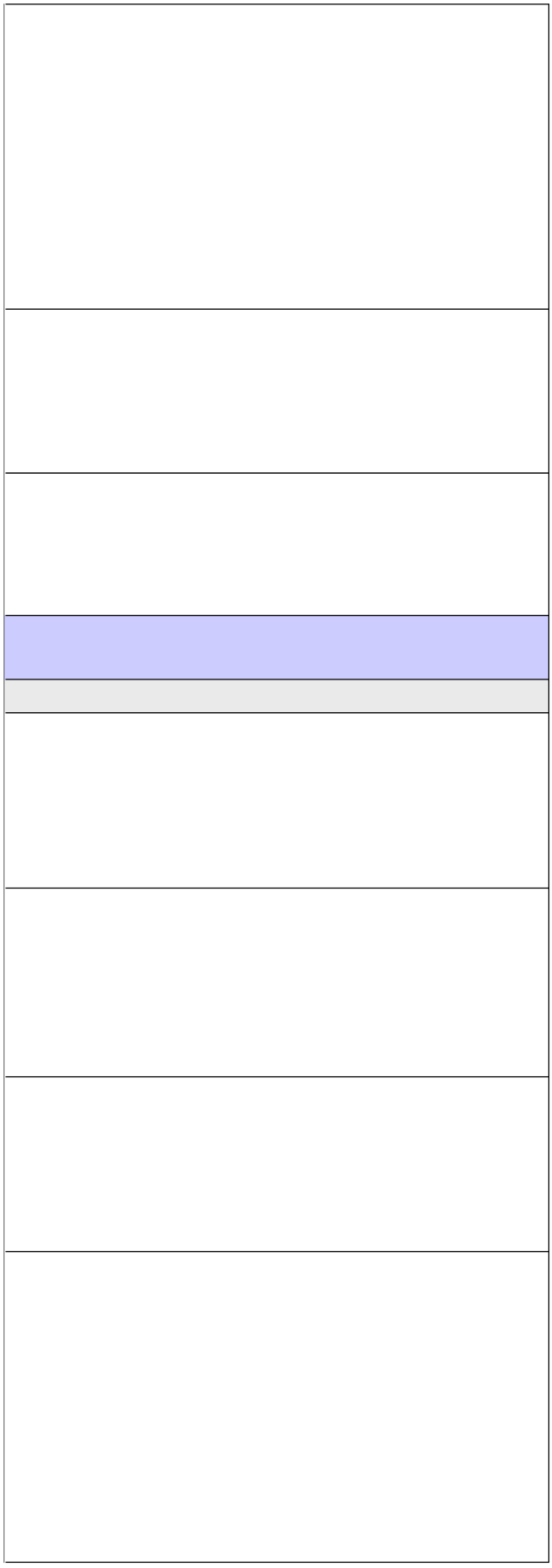
| |
|---|
| **Acties** |
| |
| |
| |
| |

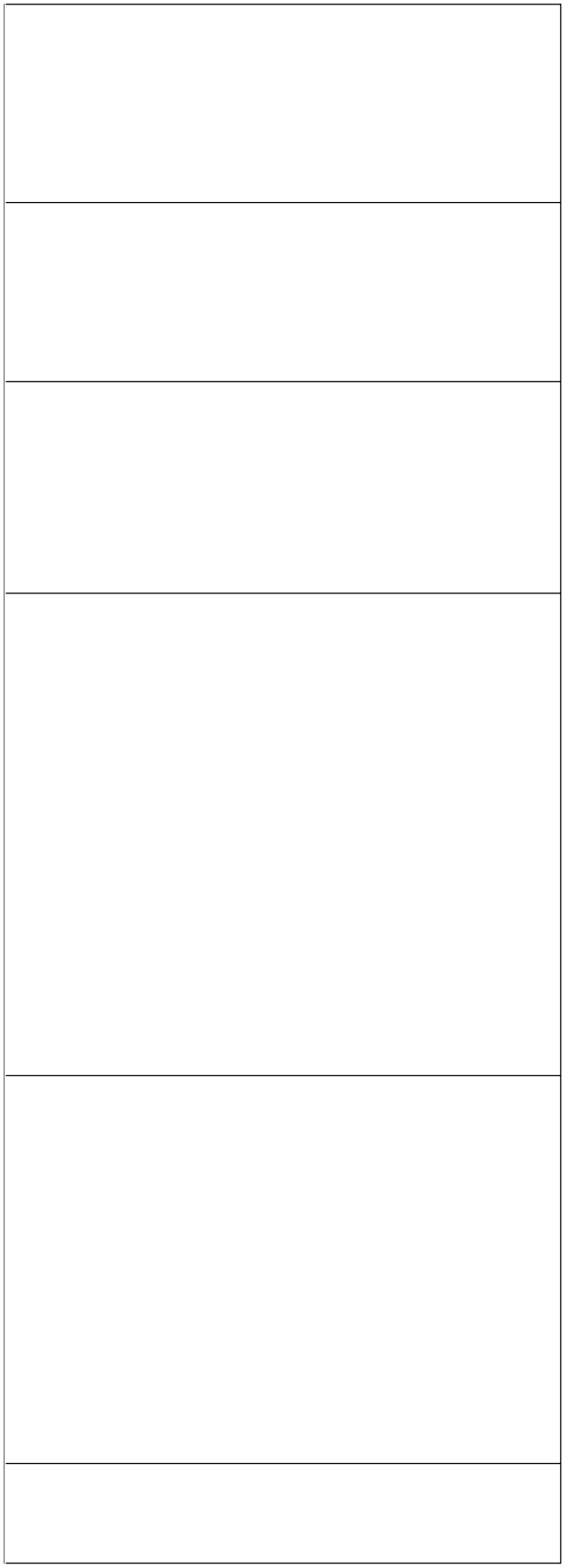


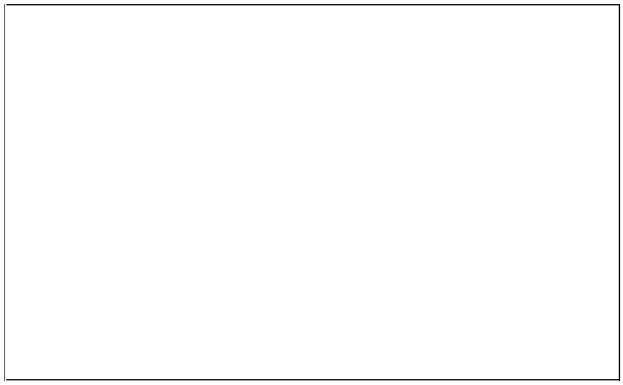












ijn. Wel klap voor cargo en Transavia, waarvan de laatste 1 van

**Minder hinder**

**Het Aldersakkoord**

Groei in combinatie met structurele vermindering van hinder
Aan het Aldersakkoord ligt de opvatting ten grondslag dat groei op Schiphol gepaard kan gaan met structurele vermindering van hinder. Het doel is dat er een situatie ontstaat waarbij groei van het vliegverkeer zich rechtstreeks vertaalt in een continue vermindering van het aantal gehinderden in de omgeving van de luchthaven.

- *In 2020 reductie van tenminste 5% ernstig gehinderden*
  Het akkoord omvat een *indicatief* pakket van hinderbeperkende maatregelen. Uitvoering van het pakket moet leiden tot een reductie van tenminste 5% ernstig gehinderden in de 48dB(Lden) ten opzichte van de grens voor gelijkwaardigheid. Als niet aan deze doelstelling wordt voldaan en er is geen sprake van overmacht zullen de sectorpartijen zelf de groei doelstelling ter discussie stellen.

Situatie 2021
De doelstelling van een reductie van tenminste 5% ernstig gehinderden is met een % van PM ruimschoots gerealiseerd. Dit is grotendeels toe te schrijven aan de vlootvernieuwing die in de afgelopen periode heeft plaatsgevonden. Destijds was de inschatting dat het totaalpakket van maatregelen nodig zou zijn om de doelstelling te kunnen realiseren. Dat heeft in werkelijkheid heel anders uitgepakt.
Hoe kijken we in deze context aan tegen het feit dat een deel van het indicatieve pakket van maatregelen niet is ingevoerd? Deze discussie spitst zich toe op de zuidoosthoek, omdat geen van de voor deze regio voorgestelde maatregelen uitvoerbaar is gebleken. Momenteel is er nog één maatregel voor deze regio in onderzoek.

In de Bijlage de lijst met het indicatieve pakket van maatregelen, zoals destijds bij het Convenant Hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn is opgenomen. Ook toegevoegd het overzicht van alle hinderbeperkende maatregelen die sinds 2007 aan de orde zijn geweest, opgesteld door het secretariaat ORS ten behoeve van de bespreking van het uitvoeringsplan Hinderreductie van Schiphol/LVNL in het Regioforum van juni 2020

Voortschrijdend inzicht
Alom wordt onderschreven dat de berekende hinder niet aansluit bij de hinder zoals die in de omgeving van Schiphol wordt beleefd. Piekniveau's en frequentie (of: onvoldoende rustmomenten) zijn ook belangrijke indicatoren voor ervaren hinder.
In de Luchtvaartnota neemt het Rijk daarom het voornemen op om geluidsbeleid te ontwikkelen dat beter aansluit bij de ervaren hinder en waarmee de sturingsmogelijkheden op hinder verbeteren. De Programmatische Aanpak Meten van Vliegtuiggeluid moet hieraan bijdragen. En ook zegt het Rijk hierbij het advies te betrekken van de WHO over de 45 Lden contour als grens voor het gebied waarbinnen vliegtuiggeluid significante effecten voor de volksgezondheid kan hebben.
Toch blijft het Rijk vasthouden aan de gedachte dat groei en vermindering van hinder samen kunnen gaan. Het Rijk introduceert de gedachte van het zogenaamde groeiverdienmodel, waarbij de luchtvaart kan groeien als er aantoonbare reductie van hinder plaatsvind. Welke methode het Rijk wil gebruiken om vast te stellen of sprake is van hinderreductie is nog onduidelijk. In de Luchtvaartnota wordt daar niet nader op ingegaan, maar wordt wel aangegeven dat vliegtuigen jaarlijks 1% stiller worden. In de Schipholbrief van 1 juli 2019 en in het ontwerp-LVB lijkt het Rijk vast te houden aan de huidige methodiek van de berekening van het aantal ernstig gehinderden (per saldo, binnen de 48 Lden contour). Ook de sector houdt hier aan vast.

Binnen de ORS is een vaste set criteria afgesproken om hinderbeperkende voorstellen te beoordelen. Ook hierin ligt de focus op het per saldo effect op het berekende aantal ernstig gehinderden. De beoordelingscriteria op een rij:

- Een per saldo positief effect op de gelijkwaardigheidscriteria op basis van woningbestand 2005;

- Effect binnen de 48Lden-contour op basis van de actuele woningbouwsituatie;
- De mate van hinderverplaatsing;
- De effecten op het netwerk;
- De effecten op de complexiteit van de operatie.

Sinds dit jaar zijn aan deze set criteria nieuw toegevoegd:
- Nieuw/uniek voorstel ten opzichte van eerder ingediende voorstellen;
- Nieuw/uniek voorstel ten opzichte het Minder Hinder pakket van Schiphol en LVNL

Veranderende context

De Omgevingswet vraagt een andere, integralere manier van kijken, waarbij gezondheid expliciet aandacht krijgt. Luchtvaart moet mee in deze samenhangende benadering. Dat luchtvaart geen status aparte kan hebben, zoals tot nu toe het geval is geweest, is inmiddels door verschillende toonaangevende instanties aangegeven (RLI, commissie MER, Cohen, Van Geel) en wordt ook door het Rijk zelf in de Luchtvaartnota onderschreven. Daarmee is er aandacht voor het gebrek aan wederkerigheid in de huidige regelgeving over luchtvaart.

Gezondheid is inmiddels een dominant thema. Het gaat niet alleen meer over de vraag of aan milieunormen. De insteek is veel breder, namelijk dat de leefomgeving waarin mensen wonen, werken en recreëren invloed heeft op hun gezondheid. RIVM zegt daarover: “Een gezonde leefomgeving is een leefomgeving die als prettig wordt ervaren, die uitnodigt tot gezond gedrag en waar de druk op de gezondheid zo laag mogelijk is.”

Medische milieukunde (MMK) gaat over de invloed van de leefomgeving op de gezondheid van mensen.

BESCHERMEN
Belangrijke milieufactoren die invloed hebben op de gezondheid zijn luchtverontreiniging, geluidhinder en een ongezond binnenmilieu in huis.
BEVORDEREN
Het gaat hierbij ook om gezondheidseffecten als hinder en ongerustheid over milieufactoren. De leefomgeving kan ook helpen de gezondheid te bevorderen. Denk bijvoorbeeld aan de aanwezigheid van groen in de woonomgeving en goede fiets- en wandelroutes waardoor mensen meer gaan bewegen.

Uitgangspunten en inzichten van de BRS

Voortschrijdend inzicht is dat geluidbelasting en hinder twee verschillende onderwerpen zijn die tot nog toe te veel door elkaar heen lopen. Hinder is een samenspel van factoren, daarom is hinder niet geschikt als maat voor sturing op luchtvaart. Dat laat onverlet dat hinderreductie een belangrijke factor is in relatie tot een kwalitatieve leefomgeving maar dat kan niet opgehangen worden aan één factor (luchtvaartgeluid).
Als BRS pleiten wij er voor om deze twee uit elkaar te trekken en voor luchtvaart eerst de basis goed op orde te hebben: de bescherming tegen geluidbelasting vanwege luchtvaart. Net als bij andere geluidsbronnen betekent dat een uitspraak over standaard- en grenswaarden, die wederkerig dienen te worden toegepast (bij wijzigingen in de omgeving en bij wijzigingen aan de bron). Dit vraagt om een fundamentele stelselwijziging van luchtvaartgeluid. Dit past ook in de context van de Omgevingswet. Luchtvaart wordt daar ook in ondergebracht (zie LVN).

De fundamentele kritiek van de BRS op het huidige wettelijke stelsel voor luchtvaart is dat het de omgeving NIET beschermt:
- De gelijkwaardigheidscriteria beschermen de bestaande omgeving niet. De toets aan de gelijkwaardigheid is per saldo; lokaal mag de situatie verslechteren zolang per saldo aan de gelijkwaardigheid wordt voldaan; dit is niet conform hetgeen in het

fysiek domein gangbaar is, namelijk dat er een standaardwaarde en grenswaarde is voor het geluid op de gevel van een specifieke woning.
- De ruimtelijke contouren zijn niet sturend voor de sector en beschermen de bestaande omgeving niet.
- Er is geen basisbeschermingsniveau waar de burger rechten aan kan ontlenen.

*Bouwstenen voor een nieuw stelsel*:
- een heldere, wederkerige norm op gevelniveau voor de geluidbelasting vanwege vliegverkeer die maximaal aanvaardbaar wordt geacht. Deze norm is sturend voor de sector (bij wijzigingen aan de bron/in het operationele concept) en voor de decentrale overheden (bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen);
- Er dient aandacht te komen voor het gegeven dat de rekenmodellen de invloed van de bebouwde omgeving niet meenemen. Er is dringend behoefte aan rekenmodellen die dat wel kunnen, zodat de geluidbelasting op gevelniveau kan worden uitgerekend en beoordeeld.
- de footprint in contouren op de grond behorende bij LVB1 is de nieuwe nul-situatie. Het LIB dient hierop te worden aangepast. De 48 Lden (of de 45 lden contour) kan worden opgenomen als buitengrens van een aandachtsgebied luchtvaartgeluid. De 20 ke contour (de huidige begrenzing van LIB 5) kan daarmee komen te vervallen. Deze heeft geen enkele relatie meer met een geluid- of veiligheidscontour en schiet als sturingsinstrument dus zijn doel voorbij. Ten opzichte van deze nul-situatie dient er sprake te zijn van krimpende contouren. En de contouren dienen tevens sturend te zijn voor de sector.
- Met duidelijke normstelling worden excessen voorkomen, gesaneerd dan wel gecompenseerd. Sanering, isolatie en compensatie bij overschrijding van de norm is een wettelijke taak van het Rijk als bevoegd gezag voor Schiphol.

Naast een stelselherziening met aandacht voor geluidbelasting vragen wij ook aandacht voor een vitale en gezonde leefomgeving met het oog op hinderreductie:
- Vanuit de sector wordt er actief gezocht naar aanpassingen in de operatie om tot minder hinder te komen. Met dit Uitvoeringsplan Hinderreductie is daarmee een goede start gemaakt. Er dient aandacht te komen voor het afwegingskader en monitoring; de huidige rekenmethodiek voor het bepalen van het aantal ernstig gehinderden volstaat daarvoor niet. Er moet veel meer gekeken worden naar de feitelijke situatie ter plaatse.
- Aanvullend op wettelijke sanering, isolatie en compensatie kan het Omgevingsfonds een belangrijp instrument zijn om in te zetten in het kader van hinderreductie, mits voor een samenhangende, gebiedsgerichte aanpak wordt gekozen.
- Nu zijn de regels beperkend voor het behoud van vitaliteit in het gebied, wij vragen meer ruimte voor maatwerk om passende functies te kunnen toevoegen.

<u>Wat vraagt dit van de BRS</u>
De stellingname van de BRS betekent ook wat voor de manier waarop wij onze eigen afwegingen in het fysieke domein maken:
- in de wijde omgeving van Schiphol vliegtuiggeluid betrekken bij de afweging over nieuwe (woningbouw-)ontwikkelingen;
- én hebben daarbij aandacht voor cumulatie met andere geluidbronnen
- Vanuit de eigen verantwoordelijkheid inzetten op een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving waarin de druk op de gezondheid beperkt is.

<u>Het uitgangspunt van minder hinder voor iedereen</u>
Gegeven voortschrijdend inzicht en veranderende context, hoe geven we invulling aan het uitgangspunt uit de inzet van de BRS van minder hinder voor iedereen?
Het helpt ons zelf scherp onderscheid te maken tussen geluidbelasting en hinder als twee wezenlijk verschillende thema's.

Bij geluidbelasting gaat het over bescherming: waar mag een burger/woning maximaal aan worden blootgesteld?

- Het huidige wettelijke stelsel voor luchtvaart biedt geen bescherming voor de individuele inwoners.
  Conform onze zienswijzen hard duwen om parallel aan LVB1 vaart te maken met het aanpassen van het wettelijk stelsel voor luchtvaart in lijn met de Omgevingswetsystematiek:
  - Laat de per saldo benadering los;
  - Stel standaardwaarde en grenswaarden vast voor luchtvaartgeluid (maximale geluidbelasting op de gevel);
  - Wederkerigheid in het stelsel;
  - Stuur op reductie van geluidbelasting (minder geluid)

- Hinder en gezondheid
  - Aanvullend op geluidbeleid hinderbeleid, via hinderbeperkende maatregelen bij de bron en via Omgevingsfonds investeren in een kwalitatieve leefomgeving (minder hinder)

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
De heer B. Madlener
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

**Bestuurlijke Regie Schiphol**

**Uw contactpersoon**

5.1.2e

BEL/GLK

Telefoonnummer 5.1.2e

5.1.2e @noord-holland.nl



**Verzenddatum**

13 november 2024

**Kenmerk**

2339575/2339576

**Uw kenmerk**

-

**Betreft: Onderhoudsplan Buitenveldertbaan 2025**

Excellentie,

Op 4 oktober heeft de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) een afschrift ontvangen van de aanvraag voor de regeling baanonderhoud 2025, zoals door Schiphol aan u gestuurd. Na de vele overleggen, correspondentie en toezeggingen (zoals vermeld in uw brief van 9 augustus over het onderhoud van de Zwanenburgbaan), verwachten wij dat het onderhoudsplan voor 2025 beter zou inspelen op de overlast die in eerdere ervaringen naar voren kwam. De aanvraagprocedure en de inhoud van het plan voor 2025 sluiten echter niet aan bij deze verwachtingen. In het plan zien wij een herhaling van situaties die inmiddels opgelost hadden moeten zijn.

<u>Geen vooroverleg en tijdsdruk:</u>
De aanvraag is zonder enig vooroverleg en zo laat in de procedure ingediend, dat er nu een tijdklem is ontstaan. Dit geeft geen ruimte voor afstemming en overleg met de omgeving, en ook binnen de opzet lijkt er geen ruimte meer om het plan nog aan te passen. Dit maakt het niet alleen voor ons, maar ook voor uw ministerie bijzonder lastig om de gedane toezeggingen daadwerkelijk gestand te doen.

<u>Transparantie in documentatie, maar beperkte mitigatie:</u>
Hoewel de documentatie meer transparantie biedt over de redenen achter de geplande werkzaamheden en de effecten hiervan op de inzet van het banenstelsel, blijkt uit de toelichting dat mitigerende maatregelen slechts beperkt zijn overwogen en hoofdzakelijk zijn afgezien. De toegepaste maatregelen richten zich voornamelijk op extra inzet van communicatiemiddelen, wat per saldo geen structurele verlichting biedt voor de omgeving.

<u>Negatieve gevolgen:</u>
Het plan wijkt in essentie niet af van eerdere jaren, met dezelfde negatieve gevolgen:

- De werkzaamheden vinden wederom plaats in een voor de omgeving ongunstig jaargetijde.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon 5.1.2e

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

- Er is een bijzonder lange doorlooptijd voor de werkzaamheden.
- De procedure voor groot onderhoud wordt opnieuw benut voor tijdelijke aanpassingen in het kader van regulier onderhoud. Dit was niet de bedoeling en past niet binnen de oorspronkelijke procedure.

Beperkte effectiviteit van communicatie:
Hoewel de extra communicatie positief kan worden ontvangen, dreigt deze haar waarde te verliezen omdat daadwerkelijke mitigerende maatregelen uitblijven. De lasten worden zodoende opnieuw eenzijdig op de omgeving afgewenteld. Dit doet afbreuk aan het "fair balance"-principe, zoals vereist door Europese regelgeving, en zorgt ervoor dat de omgeving wederom als een ventiel wordt gebruikt.

Wat de BRS van u vraagt:
Wij verzoeken u om:

1. De eerdere toezeggingen daadwerkelijk te integreren in het onderhoudsplan, zodat deze niet slechts op papier blijven staan.
2. De aanvraag niet zonder meer te volgen, maar deze kritisch te bekijken en eventuele knelpunten direct terug te leggen bij Schiphol, in plaats van nogmaals loze beloftes voor toekomstige jaren te accepteren.
3. De cyclische onderhoudswerkzaamheden beter te integreren in de jaarlijkse capaciteitsdeclaraties. Op deze manier kan de slotuitgifte geen belemmering vormen om de benodigde ruimte vrij te spelen, en kan het onderhoud binnen de gegeven grenswaarden worden uitgevoerd.

Met deze aanpassingen hopen wij dat toekomstige onderhoudswerkzaamheden op Schiphol niet langer disproportioneel ten laste komen van de omgeving en dat de gemaakte afspraken daadwerkelijk worden nageleefd.

Hoogachtend, namens alle leden van de Bestuurlijke Regie Schiphol,

Esther Rommel
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

*Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.*

Een afschrift van deze brief wordt verstuurd aan:

- De Royal Schiphol Group

**Bijlage 1: Stand van zaken met betrekking tot cumulatie**

In het BO VRO van 15 februari hebben Rijk en Regio (BRS, IPO en VNG) afgesproken dat:

- De verzwaarde formule voorlopig niet geïmplementeerd wordt.
- Het komende jaar gezamenlijk stevig in te zetten op onderzoek naar een alternatieve methode voor het beoordelen van de aanvaardbaarheid van gecumuleerd geluid van meerdere geluidbronnen. Dat onderzoek gaat verder dan alleen het actualiseren van de rekenregel, wat het oorspronkelijke voornemen was, en ziet op een alternatieve methode die bruikbaar is voor de samenloop van het geluid van relevante geluidbronnen. Alle inzet is daarbij gericht op een methode die recht doet aan de hinder van verschillende geluidbronnen en tegelijk in de uitvoeringspraktijk beter toepasbaar is.
- Partijen geven gezamenlijk vorm aan proces en aanpak van dit onderzoek, waarin IenW het voortouw heeft. In dit proces wordt ook een relatie gelegd met andere relevante lopende trajecten zoals de Woondeals en de NOVEX Schipholregio.
- Afgesproken is eveneens dat partijen begin 2025 gezamenlijk bezien of er perspectief is op een geschikte alternatieve methode. Als dat het geval is, wordt die methode geïmplementeerd in de regelgeving.
- Tot nadere besluitvorming wordt voor het betrekken van luchtvaartgeluid bij het beoordelen van gecumuleerd geluid gebruik gemaakt van de rekenregel die al gold onder de Wet geluidhinder en is overgenomen in het overgangsrecht van de Omgevingswet.[1]

Er is afgesproken de Tweede Kamer hierover middels een Kamerbrief te informeren. Die brief is onderling afgestemd en inmiddels in de routing. De brief bevat bovenstaande elementen.

**BRS - Aanvulling op zienswijze BRS inzake tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol**

Geachte mevrouw Groot,

De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft op 18 december jl. gereageerd op de tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol, die tot en met 9 januari 2026 ter consultatie openstond. Wij verzoeken u onze zienswijze te betrekken bij de vaststelling van deze regeling.

Als voorzitter van de BRS zie ik aanleiding u, in aanvulling op onze zienswijze, het volgende onder de aandacht te brengen. Ons is gebleken dat door een fout in de door Schiphol gehanteerde software de te verwachten geluidsbelasting lager uitvalt dan waarmee is gerekend bij het opstellen van de tijdelijke regeling.

Het zou daarbij gaan om dubbeltellingen in het rekenmodel. De consequentie hiervan lijkt te zijn dat voor een aantal handhavingspunten hogere vervangende grenswaarden in de tijdelijke regeling zijn opgenomen dan strikt noodzakelijk. Deze observatie heeft ons bereikt via de MRS en naar wij hebben begrepen, bevestigt Schiphol deze lezing van de feiten.

Juist wanneer het gaat om maatregelen met een directe impact op de leefomgeving, zoals het groot onderhoud aan het banenstelsel van Schiphol, is een zorgvuldige en correcte onderbouwing van de effecten van groot belang. Omwonenden en andere belanghebbenden moeten daarop kunnen vertrouwen. Dit onderstreept tevens het belang van goed functionerende *checks and balances*, waarbij de gehanteerde cijfers aantoonbaar betrouwbaar en controleerbaar zijn.

Wij gaan er daarom van uit dat u zo spoedig mogelijk onderzoek laat verrichten naar de hierboven geschetste observaties en ons informeert over de uitkomsten daarvan. In afwachting hiervan verzoeken wij u de tijdelijke regeling nog niet vast te stellen. Wij begrijpen dat de MRS u een vergelijkbaar verzoek heeft gedaan.

Vriendelijke groet,

Esther Rommel
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS)

**BRS-B 4 december 2025 - Vragen bestuurders aan Pieter van Oord**

Steekt de jaarlijkse EUR 10 miljoen voor de omgeving niet schril af tegen de EUR 1 miljard die Schiphol jaarlijks gaan investeren in de luchthaven zelf?

We hebben gelezen dat de tariefdifferentiatie een succes is, dat is dus een mooie zet geweest. Klopt het dat dit voor de een meer dan voor de ander is, en voor wie dan? Wat merkt de Zuidoosthoek en meer in het bijzonder de inwoners van Uithoorn van de tariefdifferentiatie? De Zuidoosthoek is een zwaarbelaste regio. Ook door Schiphol wordt dit erkend. Uithoorn heeft vooral last van de avondpiek, de nacht van onze kinderen. Zijn er maatregelen voorzien die hier een verbetering in brengen?

Er gaan grotere toestellen worden ingezet i.p.v. kleine(re). Wat heeft deze ontwikkeling voor invloed op de verwachte reductie van geluidshinder door inzet van stillere toestellen? Mogelijk produceren grotere nieuwe toestellen niet minder geluid dan de kleinere toestellen waar ze voor in de plaats gaan vliegen.
Toevoeging hierop: het stiller worden betekent niet altijd dat dit ook waarneembaar is op de grond. Dit ook in combinatie met recent uitgebrachte rapport *Onderzoek effect vlootvernieuwing vanuit geluidmetingen* van bureau M+P, waar o.a. wordt geconstateerd dat onderzochte nieuwere vliegtuigen niet waarneembaar stiller zijn.

Algemene vraag is dan: rekenen we ons niet rijk met stillere vliegtuigen (techniek), terwijl het moet gaan om minder overlast op de grond (effect). Dit is helemaal van belang in het kader van het groeiverdienmodel.

Vergelijk hierbij de voorgenomen veiligheidsmaatregel door LVNL m.b.t. nachtelijke starts Polderbaan die zij nodig achten vanuit veiligheidsoverwegingen: nieuwe vliegtuigen kunnen het huidige optimale vliegpad niet vliegen omdat ze de bocht niet halen (ze vliegen te snel) en daarmee mogelijk buiten de luchtverkeersweg belanden. Techniek is ws goed maar wat is het effect. (Output en outcome vraagstuk.)

**(nog definitief akkoord van gedeputeerde Weverling)**

Er is eerder aangegeven dat de tariefdifferentiatie boven-verwachting effectief blijkt te zijn. Is hier meer inzicht in hoe groot het effect hiervan is? (kwantitatief) Ook specifiek voor nachtvluchten?

## ANNEX: Aanwezigheidslijst

| Organisatie | Naam |
|---|---|
| Aalsmeer | Gido Oude Kotte |
| Alkmaar | Christiaan Peetoom (voorlopig geaccepteerd) |
| Amstelveen | Adam Elzakalai |
| Bodegraven-Reeuwijk | Jan Leendert van den Heuvel |
| Castricum | Paul Slettenhaar |
| De Ronde Venen | Anja Vijselaar |
| Flevoland | Jan Klopman |
| Gooise Meren | Mark Marshall |
| Haarlemmermeer | Marja Ruigrok |
| Heemskerk | Attiya Gamri |
| Heemstede | Eveline Stam |
| Leiderdorp | Herman Romeijn |
| Lelystad | Dennis Grimbergen |
| Lisse | Kees van der Zwet |
| Oegstgeest | Elfred Bus |
| Oostzaan | Stijn Nijssen |
| Ouder-Amstel | Erika Spil |
| Provincie Noord-Holland | Esther Rommel |
| Provincie Zuid-Holland | Arne Weverling |
| Stichtse Vecht | Hans van den Akker |
| Uitgeest | Sebastiaan Nieuwland (burgemeester) (ipv René Oud) |
| Uithoorn | Ferry Hoekstra |
| Zaanstad | Gerard Slegers |

**Inleiding**
Voor u ligt de uitvoeringsagenda van de NOVEX Schiphol. De uitvoeringsagenda is de gezamenlijke interbestuurlijke en interdepartementale samenwerkingsagenda in de Schipholregio en vormt daarmee de uitwerking van de interbestuurlijke kolom van het Advies Van Geel.

De bevoegdheden rond verschillende maatschappelijke opgaven zijn vaak bij verschillende overheden belegd, dat vraagt dat zij gezamenlijk de onderlinge samenhang tussen opgaven en verantwoordelijkheden goed organiseren, afstemmen en waar nodig keuzes maken die op een specifieke locatie de voorkeur hebben.

**Proces**
De luchtvaart heeft impact op de leefomgevingskwaliteit en zorgt voor beperkingen van mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen. Met ruimtelijke ontwikkeling kan invulling worden gegeven aan maatschappelijke opgaven, zoals lokale leefbaarheid, woningbouw, werkgelegenheid, energietransitie et cetera. Met de gebiedsaanpak binnen de NOVEX Schiphol willen Rijk en regio de balans tussen de bijdrage van de luchtvaart aan welvaart en welzijn enerzijds en de brede impact daarvan op de leefomgeving anderzijds, versneld herstellen in interbestuurlijke samenwerking tussen Rijk en regio. Er is behoefte en noodzaak aan regie en integrale weging tussen alle programma's en opgaven in de Schipholregio. Daarbij blijven de bestaande beleidsverantwoordelijkheden bij de daarvoor bevoegde partij.

In oktober 2022 is met het oog hierop de bestuursovereenkomst voor de NOVEX Schiphol ondertekend. In deze overeenkomst zijn 8 hoofdopgaven gedefinieerd:

1. Samenhang en verbetering van de Leefomgevingskwaliteit
2. Ruimtelijke ontwikkeling, leefbaarheid en woningbouw
3. Toekomstbestendig landelijk gebied
4. Verduurzaming industrie
5. Versnellen en versterken elektriciteitsnet
6. Aanpak geluidbelasting
7. Aanpak luchtkwaliteit
8. Aanpassing ruimtelijke beperkingen vanwege luchtvaart

In juni 2023 is het ontwikkelperspectief opgeleverd waarin we per hoofdopgave een analyse hebben gemaakt. Dit ontwikkelperspectief bevat de uitgangspunten waarover Rijk en regio overeenstemming hebben bereikt om gezamenlijk uitwerking aan te geven. Het ontwikkelperspectief vormt de bijdrage vanuit de NOVEX Schiphol aan de ruimtelijke voorstellen die door de provincies worden gemaakt.

De bijgevoegde uitvoeringsagenda vormt de vertaalslag van die afspraken naar concrete verkenningen, acties en besluiten die we gezamenlijk oppakken om een verbetering van de leefomgevingskwaliteit te realiseren. Sommige acties richten zich op de korte termijn, andere op een gebalanceerde ontwikkeling van de Schipholregio in 2050.

Inhoudelijk borgen we de (internationale) connectiviteit van Nederland en sturen we op het stapsgewijs verbeteren van de leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio. De doelstellingen uit de EU Green Deal en het Zero pollution action plan zijn daarbij richting gevend.

In de uitvoeringsagenda zijn de belangrijkste acties uitgewerkt met een tijdlijn voor realisatie. Verder is aangegeven wat de opgave is, wat het doel is, welke partij de actie primair trekt en welke andere partijen betrokken zijn. De aard van de acties vraagt op dit moment niet om een aparte investeringsagenda. Wel zal per actie, waar dat aan de orde is, in het plan van aanpak een financiële paragraaf worden opgenomen met afspraken over de financiering.

**Governance en samenhang met andere programma's**
De integrale aansturing op het programma verloopt via een maandelijks bijeen te komen programmateam en de stuurgroep elk kwartaal. Escalatie is mogelijk via de bestuurlijke lijn (niveau minister/gedeputeerde/wethouder). Binnen de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) zal de voortgang als standaard agendapunt worden geagendeerd.

Naast het borgen van de interne samenhang is de uitvoering van veel opgaven (deels) belegd in andere gezamenlijke rijks/regio programma's zoals de woondeals en andere NOVEX-programma's. Die samenhang hebben we in de analyses van het ontwikkelperspectief in beeld gebracht. Hoewel de uitvoering daarvan buiten dit programma valt hebben we in de uitvoeringsagenda wel acties opgenomen om de samenhang met die trajecten structureel te borgen.

Het ontwikkelperspectief fungeert als het scharnierstuk tussen lucht en land voor de ruimtelijke voorstellen van de vier BRS provincies. De integratieslag van alle ruimtelijke opgaven wordt in die voorstellen verder uitgewerkt. Ook de samenhang tussen die trajecten en de eventuele keuzes die dat oplevert is als apart project opgenomen.

Het ontwikkelperspectief richt zich in eerste instantie op de korte termijn, de basis moet eerst op orde. Maar er ligt nadrukkelijk ook een vraag om verder vooruit te kijken. In lijn met de ruimtelijke voorstellen zullen we ook vanuit luchtvaart kijken naar de toekomst van mobiliteit en de rol van luchtvaart daarbinnen in de periode tot 2050 en wellicht nog een doorkijk naar 2100. Hoe ziet het mobiliteitssysteem van de toekomst er uit en welke rol speelt schone luchtvaart en Schiphol daar dan binnen? Welke ruimtelijke vragen levert dat dan op?

Na het uitvoeren van de verschillende acties zal duidelijk zijn welke ruimtelijke opgaven er zijn, welke ruimtelijke consequenties dat heeft en welke ruimtelijke keuzes er aanvullend gemaakt dienen te worden. Waar dit relevant is voor de luchtvaart, landt dit in de NOVEX Schiphol. Tot die tijd werken we in ieder geval aan de verbetering van de leefomgevingskwaliteit, de vitalisering van zwaar belaste gebieden en het verbeteren van het ruimtelijk instrumentarium in relatie tot luchtvaart.

*Verantwoordelijkheden*
Alle betrokken partijen dragen een gedeelde en -op basis van het "vervuiler-betaalt-principe"- verdeelde verantwoordelijkheid om negatieve effecten te mitigeren en benadeelden te compenseren en isolatiemaatregelen te helpen treffen.

- De luchtvaartsector richt zich op het stapsgewijs verminderen van de belasting van de omgeving met geluid en stoffenemissies (in plaats van minder gehinderden).
- Provincies en gemeenten dragen zorg voor een verantwoorde, gezonde (woningbouw)ontwikkeling.
- Het Rijk zorgt voor normering gericht op bron en ontvanger (met meer individuele bescherming) ten aanzien van geluid en stoffen door luchtvaart. Een nieuw stelsel daarvoor wordt nu vormgegeven.

**Thematische inhoud uitvoeringsagenda**
In de uitvoeringsagenda maken we een onderscheid in algemene opgaven, opgaven die de leefomgevingskwaliteit verbeteren en opgaven die de inpassing van de verschillende ruimtelijke functies kunnen ondersteunen. De aard van de projecten verschilt van verkenningen, beleidstrajecten tot aanpassing van wet- en regelgeving. Bij de uitwerking worden stakeholders betrokken. Bij formalisering in besluitvorming wordt door het betreffende bevoegde gezag een participatietraject uitgewerkt.

Om een beeld te schetsen van de uitvoeringsagenda worden hieronder enkele acties en opgaven benoemd die met de uitvoeringsagenda verder uitgewerkt zullen worden.

*Gezonde leefomgeving*
Om een gezonde(re) leefomgeving te creëren, wordt langs twee assen gewerkt: die van beschermen en bevorderen. Bij gezondheidsbescherming (het beperken van gezondheidsschade voor mensen) kan gedacht worden aan het verminderen van de geluidsproductie, het verbeteren van de luchtkwaliteit en het vergroten van de externe veiligheid.

Bij bevorderen gaat het om het creëren van een leefomgeving die uitnodigt tot gezond gedrag en het maken van gezonde keuzes. Denk aan maatregelen als geluidadaptief bouwen, de inrichting van de leefomgeving, goede bereikbaarheid en een gevarieerde openbare ruimte. Met deze benaderingswijze sluiten we beter aan bij de insteek van de Omgevingswet en het idee om preventie een grotere rol te laten innemen bij het werken aan de gezondheid.

Evenzo valt het begrip “leefomgevingskwaliteit” te definiëren. Ook daar ligt de focus op een omgeving die mensen beschermt tegen ongezonde invloeden als geluidbelasting, luchtverontreiniging en daarnaast inzet op kwalitatieve omgevingen waarin aandacht en ruimte is voor gezondheidsbevorderende elementen als natuur, water, speelplekken, langzaam verkeer et cetera.

Gezondheidsschade ontstaat zowel door geluidbelasting als geluidhinder. De Lden is de internationaal aanvaarde manier (modelberekening) om de gemiddelde geluidbelasting weer te geven. In de NOVEX Schiphol is daarom de Lden benut voor diverse analyses. Binnen die systematiek zijn er twee grote ‘knoppen’ om aan te draaien als basis voor ruimtelijk beleid: aantal vluchten en de totale geluidbelasting. Voor de nieuwe sturingssystematiek kijken we naast het jaargemiddelde belasting naar aanvullende criteria die beter recht doen aan de daadwerkelijke situatie op een locatie.

*Geluidbelasting*
Geluidbelasting zal integraal en stapsgewijs verminderd worden. Daarvoor zijn er door de rijksoverheid en de regio enkele programma’s opgezet die werken aan het berekenen en meten van vliegtuiggeluid, het beperken van de geluidbelasting en het verminderen van de ervaren geluidhinder. Daarnaast hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over samenwerking binnen lopende programma’s.

*Luchtkwaliteit*
Luchtkwaliteit zal integraal en stapsgewijs verbeterd worden richting de eindambitie van een verwaarloosbaar gezondheidseffect. Uitgangspunt is dat emissiereductie van alle bronnen daaraan bijdragen. Dit gebeurt middels:

- Schone Lucht Akkoord (SLA)
- Reductie luchtvaartemissies
- Programma Verduurzaming industrie

*Woningbehoefte en de leefomgeving*
Er zijn in de regio, rondom de huidige beperkingen voor luchtvaart voldoende locaties om in de woningbehoefte voor de korte termijn te voorzien. Vanuit de Wet luchtvaart is er op dit moment dus geen obstakel voor voldoende woningbouw in de regio. Vanuit de Omgevingswet hebben de aangescherpte cumulatieregels mogelijk wel een complicerend effect op ruimtelijke ontwikkelingen. Het vraagstuk in de woningbouw gaat daarbij binnen de LIB-beperkingengebieden niet om woningbouwproductie, maar om leefomgevingskwaliteit.

*Systematiek van ruimtelijke contouren*
Het maken van ruimtelijke contouren vindt plaats krachtens een wettelijke verplichting, ze worden vastgesteld ter bescherming van de gezondheid en veiligheid. Ook buiten deze formele contouren is er echter hinder en op enkele locaties leidt dat tot een onwenselijke situatie.
Op de korte termijn wordt het LIB geactualiseerd (op basis van onder andere externe veiligheid, vliegveiligheid, toetsvlakken en obstakelvlakken) en in lijn gebracht met het nieuwe normen en handhavingstelsel (NHHS). Daarnaast gaan we ook kijken naar het systeem zelf.

*Schrappen reservering parallelle Kaagbaan*
Afgesproken is de reservering voor de parallelle Kaagbaan te schrappen. Deze afspraak is tot stand gekomen op basis van een integrale afweging tussen leefbaarheid en onzekerheid ('schaduwwerking') voor de leefomgeving enerzijds en de zeer beperkte bijdrage aan bereikbaarheid en vliegveiligheid van deze baan anderzijds. De besluitvorming wordt voorbereid.

# Verzamelde vragen BRS over Programma luchtruimherziening:

De werkgroep Bestuurlijke Regie Schiphol heeft diverse vragen en aandachtspunten geïnventariseerd naar aanleiding van de presentatie in de BRS op 25 februari over het programma Luchtruimherziening.

Wat naar voren komt uit de vragen is vooral behoefte aan transparantie, helderheid en hoe inspraak wordt georganiseerd in de besluitvorming rondom de luchtruimherziening en Hoger Naderen. Ook wordt benadrukt dat duidelijke communicatie en een brede betrokkenheid van gemeenten essentieel zijn voor een zorgvuldige afstemming. Een duidelijke tijdslijn ontbreekt nog teveel, waarin helder uiteen gezet staat wanneer besluitmomenten plaatsvinden, hoe dit ook loopt langs besluitmomenten in relevante parallelle sporen, zoals de herziening van het LVB van Schiphol.

De vragen leggen vooral aandacht op:

1. **Duidelijkheid over de adviesruimte** – Waar kan nog invloed worden uitgeoefend? Wat ligt al vast? Dit is essentieel voor verwachtingsmanagement.
2. **Heldere effectanalyses** – Er is sterke behoefte aan beter inzicht (beter dan nu) in hoe de veranderingen worden doorgerekend, inclusief verschillen tussen vertrekkend/aankomend verkeer.
   Er is daarin ook een sterke verwondering over hoe een beperkte simulatie als voldoende basis kan dienen voor zo'n omvangrijke en onomkeerbaar voorstel. Dat is moeilijk te begrijpen.
3. **Inzicht in de besluitvorming en betrokkenheid van gemeenten** – Het is vaak onduidelijk waarom bepaalde keuzes gemaakt zijn. En hoe, en wanneer gemeenten worden meegenomen, en of er voldoende interbestuurlijke samenwerking is. En waar dat uit blijkt.
4. **Concrete impact op de omgeving** – Hoe verplaatsen routes? Wat betekent dit voor geluidsoverlast en frequentie (dus niet alleen Lden), En: hoe worden effecten in kaart gebracht? Dit wil men begrijpelijk en meetbaar kunnen (door)-communiceren.
5. **Fasering en implementatie van Hoger Naderen** – Hoe en wanneer dit wordt uitgerold? Zijn er tussentijdse evaluaties?

Samenvattend: er is primaire behoefte aan gerichte, begrijpelijke antwoorden met heldere tijdlijnen, duidelijkere impactanalyses dan nu (onduidelijkheid leidt nu al tot veel onrust)en de reikwijdte van inspraakmogelijkheden.

De vragen:

**1. Algemeen**

- Kan duidelijker worden aangegeven waar de adviesruimte in de gebiedsadviezen zit?
- Er worden nu twee soorten gebiedsadvies gevraagd:
    1. Voor het Schetsontwerp (vanaf BO 19 maart tot zomer 2025). Hieraan is vier jaar gewerkt, wat is nog aanpasbaar?
    2. Voor Hoger Naderen (binnen de donut van 45 en 15 km, begin 2026).
- Hoe verhouden de verschillende programma's zich tot elkaar, met name in relatie tot de Luchtruimherziening (LRH)?
    1. Wat is de verhouding tussen de Balanced Approach-maatregelen en de LRH?
    2. Hoe verhoudt het proces van het LVB Schiphol zich tot de LRH?

**2. Kaartmateriaal en effectanalyse**

- Kan in de effectanalyse onderscheid worden gemaakt tussen:
    - Vertrekkend en aankomend verkeer?
    - Gevolgen door aantallen bewegingen versus verschuiving van routes?
- Kunnen de verschillende kaarten als shape-bestanden worden gedeeld?
- Hoe moet de legenda van de NA60-kaart geïnterpreteerd worden? Wat is de (boven)grens bij de categorieën +/- 51+? Dat is nu niet duidelijk.
- Hoe verhouden Blanced Approach-maatregelen en LRH-analyse zich tot elkaar?
    - Hierin ook mee te nemen: het behalen van het geluidsdoel van -20% ernstig gehinderden.
- Gaan de geluidcontouren omhoog in gebieden waar meer geluid ontstaat? (zoals vastgelegd in de geluidsbelastingkaarten?)
- Kan grondgeluid worden meegenomen in de effectanalyse?
- Wat is de reden voor de verplaatsing van aanvliegroutes naar het zuiden bij Wormer en Beemster? Vliegtuigen zouden ook door kunnen vliegen via de oude aanvliegroute (of kan dat niet?). Speelt CO2/brandstofbesparing een grotere rol dan geluideffecten?
- Komt er meer verkeer op de Spijkerboorroute door extra starts vanaf de Kaagbaan? Zo ja, hoeveel vluchten zullen dat zijn per dag?
- Is de toename van geluidsbelasting het gevolg van de nieuwe aansluiting naar het oosten (routepunt DEZES)?
- Is de verschuiving van starts van secundaire naar primaire banen nodig:
    - Vanwege LRH of andere ontwikkelingen? (bijv. door autonome ontwikkeling/ andere bestemmingen in de toekomst)?

- Heeft dit te maken met nieuw aansluitpunt DEZES?
- Hoeveel starts verschuiven bijvoorbeeld van Zwanenburgbaan naar Polderbaan?
  (een verschuiving van secundaire baan naar primaire baan)

- Waar ligt het aansluitpunt DEZES? Graag dit op de kaart aangeven.
  - Hoe lopen de vliegroutes hiernaartoe? Zijn dit nieuwe routes?
  - Graag ook de punten NENFI en IVLUT tonen.
- Wanneer worden de gedetailleerde effecten van real-time simulaties verwacht? Kunnen deze leiden tot routeaanpassingen?
- In de presentatie is aangegeven dat startroutes niet wijzigen, terwijl de effectanalyse aangeeft van wel. Kan dit verduidelijkt worden?
- In de regio Castricum/Uitgeest tonen simulaties fluctuaties in geluidbelasting die mogelijk onbetrouwbaar zijn. De simulatie laat het naderende verkeer in de nieuwe situatie volgens andere routes vliegen. Het is echter niet de verwachting dat de nieuwe indeling van het luchtruim in de praktijk tot deze verandering zal leiden. Daarom zijn de uitkomsten in dit gebied onbetrouwbaar. Komt er verder onderzoek om betrouwbare resultaten voor de regio te verkrijgen? En wanneer? Ook voor andere regio's?
- Nachtelijke routes wijzigen niet: geldt dit zowel voor starts als landingen?

**3. Interbestuurlijke samenwerking**

- Waarom is lang gesproken over een 4e fix als voorkeursbeslissing, maar is er eind 2024 een stabiel ontwerp gekomen zonder 4e fix?
  - Waarom is zo lang gewacht met informeren?
  - Had de voorkeursbeslissing niet eerder duidelijkheid moeten geven? (Er zijn immers nu geen alternatieven meer om te vergelijken, dit ontwerp is het.)
- Naast BO Luchtruimherziening op 19 maart is bestuurlijk overleg met BRS-bestuurders nodig. Kunnen alle gemeenten worden uitgenodigd, niet alleen die met directe effecten?
- Het traject 'hoger naderen' richt zich op naderend verkeer, maar heeft ook effecten op vertrekkend verkeer. Moet daar ook een specifiek traject voor komen? (of zijn er projecten gedefinieerd die specifiek over vertrekkend verkeer gaan?)
- Bij de presentatie werd verteld dat sommige gevolgen niet juist zullen zijn en dat niet alle wijzigingen meegenomen zijn.
  - Wanneer zijn de gevolgen van de luchtruimherziening wel (voldoende?) duidelijk, zodat gesproken kan worden over gevolgen? (en bestuurders ook hier goed over kunnen communiceren?)
  - Welke opties worden uitgewerkt waar bestuurders uit kunnen kiezen?

**4. Startnotitie Hoger Naderen**

- (p.12) *"Aan de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) wordt een gebiedsadvies gevraagd in het kader van interbestuurlijke samenwerking, gericht op de ruimtelijke opgaven binnen het zoekgebied."*
    - Wanneer wordt deze aanvraag officieel gesteld en hoe lang zit er tussen aanvraag en levering advies?
    - Zijn er al richtlijnen bekend voor dit advies?

- (p.19) *"De stapsgewijze invoering heeft als gevolg dat het aandeel van de vluchten dat de VNR/CDO gebruikt direct na ingebruikname naar verwachting nog beperkt zal zijn, waarbij het overige verkeer de huidige manier van afhandelen met vectoring tot aan de ILS blijft volgen. Dat aandeel kan in de loop van de tijd toenemen"*
    - Hoe gaat dit gestimuleerd worden?
      Het is denkbaar dat het voor verkeersleiding niet direct aantrekkelijk en gemakkelijk is om zoveel mogelijk de VNR te gebruiken, maar het is zonde van de inzet op dit leertraject als er vervolgens geen druk is voor verkeersleiding om dit na te leven.

- Er worden ook na invoering van het hoger naderen 2 procedures tegelijk gebruikt: hoger naderen en vectoring.
    - Wat is de verwachting over het aandeel hoger naderen (% vluchten)?
      Dit maakt nogal uit voor de verwachte effecten.
- Worden bij de tweede doorrekening van de luchtruimherziening ook de effecten meegenomen van:
    - Balanced Approach-maatregelen?
    - Effecten van het hoger naderen?
- Wat is de planning van het leertraject Hoger Naderen voor de Zwanenburgbaan?
- Richt het leertraject zich alleen op het proces met de omgeving ? Of ook op daadwerkelijke implementatie van het hoger naderen en de ervaring daarmee?
- Wordt er in de praktijk geoefend met hoger naderen via een nieuwe route?
- Wordt Hoger Naderen op de Zwanenburgbaan eerder ingevoerd dan op andere banen?
- Wordt de hele luchtruimherziening en het hoger naderen op alle banen gelijktijdig ingevoerd of in fasen? Hoe ziet de fasering eruit?
- Zoekgebied hoger naderen Zwanenburgbaan bevindt zich min of meer in het centrum van de tracks zoals er nu wordt gevlogen. Straks wordt er zuidelijker aangevlogen. Waarom wordt het zoekgebied dan niet zuidelijker gelegd?
- Bij participatie in het zoekgebied moeten ook regio's IJmond-BUCH-Alkmaar, Assendelft en Krommenie worden meegenomen. Kan dit worden gerealiseerd?

31936 Luchtvaartbeleid

Nr. 1230 Brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 mei 2025

Hierbij ontvangt u de beleidsreactie op de *Staat van de luchtvaart 2025* (hierna: de Staat) van de luchtvaartautoriteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT-LVA).

De ILT-LVA brengt de Staat jaarlijks uit. In deze Staat geeft de ILT-LVA aan hoe het gaat met de veiligheid en de duurzaamheid op en rond Schiphol en andere luchthavens.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: het ministerie) heeft de Staat met veel belangstelling gelezen. Luchtvaart is belangrijk voor de economie en bereikbaarheid van Nederland. Het is van belang te weten hoe de Nederlandse luchtvaartsector er voor staat, qua veiligheid en duurzaamheid. Ook de impact op leefomgeving moet goed gevolgd worden. Met de inzichten en signalen van de ILT-LVA in de Staat kunnen het ministerie en de Nederlandse luchtvaartsector toezien op een veilige en duurzame luchtvaart.

De Staat en deze beleidsreactie besteden aandacht aan onderwerpen die in 2024 actueel waren, maar ook in de komende jaren belangrijk zijn. De ILT-LVA noemt in het bijzonder drie hoofdlijnen in de Staat die gaan over het verder terugbrengen van de geluidshinder, geopolitieke ontwikkelingen die vragen om nog meer cyberweerbaarheid en over de tekorten aan technisch luchtvaartpersoneel.

Het ministerie herkent de hoofdlijnen die de ILT-LVA beschrijft en werkt aan een veilige luchtvaart waar economische belangen, internationale bereikbaarheid en leefomgeving met elkaar in balans zijn. Er zijn belangrijke stappen te zetten in verduurzaming van de sector. En daar is de sector actief mee bezig. Dat is van belang omdat dat de weg is naar een toekomstbestendige luchtvaart. Ook vragen wereldwijde politieke ontwikkelingen dat we scherp blijven en met elkaar blijven bouwen aan het weerbaar maken van de luchtvaartsector tegen (cyber)dreigingen. Aangezien de luchtvaartsector erg afhankelijk is van digitalisering, moet zij goed voorbereid zijn op (digitale) verstoringen en incidenten. Samen met organisaties uit de luchtvaartsector werkt het ministerie nauw samen om de kennis en bewustwording te blijven vergroten. Tot slot ziet het ministerie het tekort aan gekwalificeerde luchtvaarttechnici als een maatschappelijk probleem waar ook andere (technische) sectoren last van hebben. Dit maakt het een gedeelde verantwoordelijkheid, waar een betere samenwerking nodig is.

**Beleidsreactie**

In de onderstaande beleidsreactie, gaan we in op de inzichten en signalen van de ILT-LVA. Deze beleidsreactie heeft twee hoofdthema's: *Leefomgeving, geluid en emissies* en *Luchtvaartveiligheid en (cyber)weerbaarheid.* Het ministerie geeft daarbij aan wat zij vanuit haar rol doet en welke stappen zij verder onderneemt.

Leefomgeving, geluid en emissies

De luchtvaart speelt een belangrijke rol in de verbinding van Nederland met de rest van wereld en is een belangrijke pijler voor de Nederlandse economie. Een goede balans met de leefomgeving is van belang. Het kabinet wil nadelige gevolgen van de luchtvaart beperken.

Het kabinet heeft een belangrijke vervolgstap genomen om de rechtspositie van omwonenden rondom Schiphol te herstellen en om daarnaast toekomstperspectief voor de luchtvaartsector te bieden. Hiertoe heeft het kabinet één politiek samenhangend besluit genomen.

Dit besluit strekt als eerste tot een verkorte wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB). Hierin wordt het maximumaantal van 478.000 vliegtuigbewegingen (waarvan 27.000 in de nacht) als uitkomst van de balanced approach-procedure vastgelegd.

Als tweede behelst het besluit ook een beleidswijziging voor het resterende geluidsdoel. Daarmee wordt autonome vlootvernieuwing na november 2025 onderdeel van de maatregelen om het resterende geluidsdoel te realiseren. Daarna ontstaat er ruimte voor beheerste groei.

Onderdeel van het besluit is bovendien dat de geluidsruimte die door verdere verstilling van de vloot ontstaat, gelijkelijk wordt verdeeld over de luchtvaartsector en de omgeving, dit wordt uitgewerkt en vastgelegd. Met deze wijziging ontstaat perspectief voor zowel de luchtvaartsector als voor de omgeving.

*Minder hinder*

In de Staat gaat de ILT-LVA uitgebreid in op het onderwerp geluid. Zo heeft de ILT-LVA in 2024 een aantal onderzoeken gedaan naar geluidhinder en geluidbelasting. Onderzoeken tonen aan dat geluid invloed heeft op de gezondheid van omwonenden en werknemers op luchthavens. De inzichten uit deze onderzoeken zijn input voor het beleid van het ministerie.

Met de balanced approach-procedure neemt het ministerie maatregelen die het vliegtuiggeluid rondom Schiphol moeten verminderen. De versnelde wijziging van het LVB legt een deel van deze maatregelen vast.

Daarnaast is de Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol gewijzigd en is opgenomen dat de meest lawaaiige vliegtuigen vanaf 1 november 's nachts (23.00 – 07.00 uur) niet meer mogen vertrekken of landen op Schiphol. Het gaat om vliegtuigen met een cumulatieve marge kleiner dan -13 EPNdB effectief waargenomen geluid.

[1] Milieueffectrapportage

Ook is het (MER[1]-) proces gestart voor een algehele wijziging van het LVB Schiphol. In deze algehele wijziging van het LVB is aandacht voor betere individuele rechtsbescherming voor omwonenden. Dit geldt ook voor mensen die buiten de 48 $L_{den}$ geluidcontour wonen, door het opnemen van (meer) handhavingspunten in een groter gebied rondom de luchthaven.

In het Commissiedebat Luchtvaart van 4 februari 2025 (Kamerstuk 31 936, nr. 1223) heeft het Lid Boutkan (PVV) een vraag gesteld over het gebruik van secundaire banen op Schiphol en de minister verzocht om in gesprek te gaan met Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Het gesprek heeft inmiddels plaatsgevonden en u wordt hier binnenkort over geïnformeerd. Voor onderwerpen zoals de hoge geluidsbelasting in de zuidoosthoek van Schiphol is het ministerie in gesprek met Schiphol. Ook wordt met Schiphol en LVNL gesproken over de uitvoering van (overige) hinderbeperkende maatregelen uit het programma 'Minder Hinder', waar over wordt gerapporteerd in deze Staat.

*Wonen en vliegen*
De ILT-LVA signaleert in de Staat een spanningsveld tussen de beschikbare ruimte voor wonen en vliegen rond Schiphol en noemt als voorbeeld het gebied Kronenburg in Amstelveen. In gebieden dicht bij de luchthaven, waar de geluidbelasting hoog is, gelden woningbouwbeperkingen. Zoals de ILT-LVA aangeeft, biedt de regelgeving ruimte en flexibiliteit om in bijzondere gevallen beperkt af te wijken van deze woningbouwbeperkingen. Dat kan als dit bijdraagt aan het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Gemeenten kunnen in dat geval een verklaring van geen bezwaar (vvgb) aanvragen bij de ILT. De ILT zal daar vervolgens aan de hand van een voorgeschreven afwegingskader een belangenafweging voor maken.

Voor het gebied Kronenburg is door het vorige kabinet besloten om van deze uitzonderingsmogelijkheid in de regelgeving gebruik te maken. Door leegstand van kantoren en braakliggende percelen staat de ruimtelijke kwaliteit, economische vitaliteit, leefbaarheid en (sociale) veiligheid van dit gebied sterk onder druk. Met het onder voorwaarden toevoegen van studentenwoningen kan de leefomgevingskwaliteit van dit gebied verbeteren.

Het ministerie is het met de ILT-LVA eens dat er een goede en zorgvuldige afweging nodig is bij de inzet van de uitzonderingsmogelijkheid. In februari jl. heeft de gemeente Amstelveen een verklaring van geen bezwaar aangevraagd bij de ILT. De ILT beoordeelt nu de aanvraag.

*Anticiperend handhaven*
De ILT-LVA stelt dat het anticiperend handhaven op Schiphol de omgeving onvoldoende beschermt en dat geluid een negatieve invloed heeft op de omwonenden van Schiphol. De ILT-LVA constateert dat de balanced approach-

procedure inmiddels is gevolgd en de ILT-LVA zal toezien op de invoering en de nieuwe grenswaarden vanaf het winterseizoen 2025.

Het ministerie erkent het belang om het anticiperend handhaven zo snel mogelijk te beëindigen. Door het geluidsdoel uit de balanced approach-procedure en de bijbehorende geluidsvermindering vast te leggen in wet- en regelgeving zal het anticiperend handhaven stoppen. Hiermee wordt de rechtsbescherming van omwonenden op orde gebracht. Zoals in de Kamerbrief van 6 december 2024[2] gemeld is de algehele wijziging van het LVB die volgt uit de balanced approach-procedure, niet op tijd klaar om per november 2025 in werking te treden. Het kabinet houdt echter vast aan deze datum voor de inwerkingtreding van het volledige maatregelenpakket dat volgt uit de balanced approach-procedure. Daarom is vooruitlopend op de algehele LVB-wijziging een versnelde wijziging van het LVB opgesteld, die op 7 mei 2025 is gepubliceerd.[3] Hierin is het maximumaantal vliegtuigbewegingen, volgend uit de balanced approach-procedure, opgenomen (478.000, waarvan 27.000 in de nacht). Door deze wijziging kunnen de genoemde maximumaantallen meegenomen worden in de capaciteitsdeclaratie in mei 2025, voor het winterseizoen '25/'26. De geluidsopbrengst van het totale maatregelenpakket uit de balanced approach-procedure wordt na de wijzigingen van het LVB gemonitord.

Voor de langere termijn zal een stelselherziening het mogelijk maken om te sturen op geluidnormen. Een ander belangrijk onderdeel van de stelselherziening is gericht op het verminderen van de hinder. Dat kan bijvoorbeeld door extra hinderindicatoren in wet- en regelgeving op te nemen. Dit wordt op dit moment uitgewerkt in nauwe samenwerking met de ILT-LVA. Zo zorgt het ministerie ervoor dat toekomstige regelgeving goed handhaafbaar is.

*Stillere vloot*

De ILT-LVA stelt dat de ingezette vloot op Schiphol in 2024 opnieuw stiller is geworden, maar dat het totale vlootgeluid ondanks dat, ten opzichte van 2023 is toegenomen doordat er meer gevlogen werd. Tegelijkertijd ligt het totale vlootgeluid in 2024 wel 19% onder het niveau van 2019. Daaruit kan de conclusie getrokken worden dat de vloot gemiddeld steeds stiller wordt. Met de balanced approach-procedure (BA) beoogde vermindering van de geluidsbelasting, door middel van maatregelen zoals het beperken van het aantal vliegtuigbewegingen, wordt verwacht dat deze daling doorzet. Deze ontwikkelingen zijn door de ILT-LVA niet in kaart gebracht voor de regionale luchthavens. Toch wordt verwacht dat vlootvernieuwing ook daar een positief effect heeft op de geluidbelasting als het aantal vliegbewegingen gelijk blijft.

De ILT-LVA ziet een toename van het aantal meldingen van vliegtuigoverlast van Schiphol, terwijl de ingezette vloot sinds 2019 stiller is geworden. Afgaand op de

[2] Kamerstukken II, 2024/25, 29 665, nr. 523.
[3] Kamerstukken II, 2024/25, 29 665, nr. 556.

cijfers van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) worden verhoudingsgewijs minder meldingen gedaan over toestellen van de nieuwste generatie. Dit is een signaal dat de gekozen beleidslijn effect lijkt te hebben, namelijk een structurele verlaging van de geluidbelasting (en hiermee een deel van de hinder) door het stimuleren van de inzet van stille toestellen. Tegelijkertijd wordt hinder ook door andere factoren beïnvloed. Die andere factoren zijn onderdeel van het eerdergenoemde BA-pakket.

Daarnaast wordt ook de inhoud van meldingen van vliegtuigoverlast van Schiphol uitgebreid geanalyseerd in de Staat. Dit is een waardevolle aanvulling om meer inzicht te krijgen in de specifieke onderdelen van hinder. Zo kunnen gerichte maatregelen genomen worden om (lokaal) de overlast te verminderen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een ander meldingenplatform dan het BAS. Voor een betrouwbare en zorgvuldige analyse van meldingen van overlast en hinder, vindt het ministerie het belangrijk dat er gebruik wordt gemaakt van informatie van onafhankelijke platforms.

Het ministerie wil de ILT-LVA dan ook oproepen om bij een analyse van meldingen die komen van andere platforms (van derden), deze meldingen zoveel mogelijk te koppelen aan, of te vergelijken met, de informatie van BAS en de andere onafhankelijke platforms. Dit moet de betrouwbaarheid van de conclusies vergroten.

*Afwijkingen van vertrekroutes*
De ILT-LVA bespreekt in de Staat de situatie op de regionale luchthavens van nationale betekenis. De ILT-LVA geeft aan dat de operatie op deze luchthavens in 2024 binnen de gestelde grenswaarden voor geluid plaatsvond. Daarbij uit de ILT-LVA zorgen over de regio Rotterdam en het grote aantal startende toestellen dat afwijkt van de gepubliceerde routes en daarmee op beperkte hoogte over dichtbevolkte gebieden vliegen.

Het ministerie herkent en deelt de zorg van de ILT-LVA. Overigens is het niet de gezagvoerder, maar de luchtverkeersleiding die in eerste instantie verantwoordelijk is voor waar gevlogen wordt. De luchtverkeersleiding zal hierbij vooral vanwege de veiligheid afwijkende instructies geven. Voor het opstellen van effectief beleid is het vooral belangrijk om te weten welke partij verantwoordelijk is voor het afwijken van routes en waarom dit in de praktijk gebeurt.

Samen met de ILT-LVA en regionale belanghebbenden bekijkt het ministerie hoe het structureel afwijken van gepubliceerde routes zoveel mogelijk kan worden voorkomen.

*Kansen om naderingen met een continu daalprofiel vaker toe te passen*

De Staat signaleert kansen om via Continuous Descent Operations (CDO's) geluidsverbeteringen te bereiken. De ILT-LVA geeft daarbij aan dat het voor structurele inzet van deze CDO's nodig is om vaste naderingsroutes te maken.

Binnen het Programma Luchtruimherziening wordt gewerkt aan dergelijke CDO's in vaste naderingsroutes. Dit gebeurt in de aanpak Hoger Naderen in nauw overleg met de omgeving van de betreffende luchthaven. Hiervoor worden 'vaste naderingsroutes' voor overdag ingevoerd (45-15 km van de luchthaven) waar vliegtuigen met minder motorvermogen kunnen dalen. Dat vermindert de geluidsimpact. Vaste naderingsroutes bieden ook mogelijkheden om bepaalde gebieden te vermijden, zoals woonkernen of natuurgebieden. Daarnaast bieden dergelijke routes mogelijkheden om vliegtuigbrandstof te besparen en de uitstoot te verminderen. Dit past bij het beleid van dit kabinet om de hinder en uitstoot rondom burgerluchthavens te verminderen.

*Totale uitstoot wordt niet beperkt*
De ILT-LVA stelt dat $CO_2$, stikstofoxiden (NOx) en zwaveldioxiden ($SO_2$) de belangrijkste stoffen zijn die in de vliegfase worden uitgestoten en dat de totale uitstoot van deze stoffen niet wordt beperkt voor Schiphol door het LVB. De ILT-LVA kan daardoor geen grenzen stellen aan de totale hoeveelheid emissies. De hoeveelheid emissies kan namelijk stijgen wanneer het aantal vliegbewegingen stijgt, terwijl nog steeds voldaan wordt aan de eisen van het LVB.

Het ministerie heeft in december 2023 onderzoeken met de Kamer gedeeld, waaruit blijkt dat de bijdrage van de luchtvaart aan de lokale luchtkwaliteit beperkt lijkt te zijn in vergelijking met concentraties van andere bronnen.[4]

In de luchthavenbesluiten voor de regionale luchthavens van nationale betekenis is daarom niet gekozen voor het vastleggen van (absolute) grenswaarden voor emissies. Voor de algehele wijziging van het LVB Schiphol moet hierover nog een besluit genomen worden.

*Platformemissies*
In de Staat gaat de ILT-LVA ook in op de vermindering van emissies op het platform. De Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA) heeft in een tweetal deelbesluiten eisen opgelegd aan Schiphol en andere werkgevers. Op Schiphol is nu het Integral Safety Management System (ISMS) aangewezen om de opvolging van deze eisen te implementeren. De ILT-LVA heeft de afgelopen jaren vooral toezicht gehouden op het gebruik van alternatieven voor Auxiliary Power Units (APU's). Voor het taxiën op minder motoren pleit de ILT-LVA ervoor om het LVB zo aan te passen dat ook vertrekkende vliegtuigen met twee motoren op één motor minder moeten taxiën (voor zover dit veilig kan).

Het ministerie heeft onderzoek laten doen naar de uitstoot van Zeer Zorgwekkende Stoffen door de luchtvaart en de bijdrage daarvan op de lokale luchtkwaliteit. Uit die onderzoeken kwam naar voren dat de uitstoot zich met name voordoet tijdens

[4] Kamerstukken II, 2023/24, 31 936, nr. 1137.

het taxiën en op het platform (bijvoorbeeld door het gebruik van de APU).[5][6] Als gevolg daarvan worden in de algehele wijziging van het LVB en de wijziging van de Regeling milieu-informatie (RMI) de regels over het APU-gebruik en het taxiën met minder motoren aangescherpt. Zo moet er vanaf de inwerkingtreding van de algehele wijziging van het LVB met zo min mogelijk motoren worden getaxied en is de regel ook van toepassing op vertrekkende vliegtuigen en vliegtuigen met twee motoren.

Voor regionale luchthavens van nationale betekenis worden ook regels in het luchthavenbesluit (LHB) opgenomen die moeten leiden tot vermindering van emissies op het platform. In het ontwerp-Luchthavenbesluit Groningen Airport Eelde zijn regels opgenomen om het APU-gebruik te verminderen en het eenmotorig taxiën te stimuleren. Het is de bedoeling dat deze regels ook in de luchthavenbesluiten voor de luchthavens Rotterdam The Hague Airport en Maastricht Aachen Airport worden opgenomen.

<u>Luchtvaartveiligheid en (cyber)weerbaarheid</u>
Luchtvaart behoort tot de veiligste vormen van transport, mede dankzij de strikte veiligheidsstandaarden en aanbevolen werkwijzen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) en de Europese regelgeving. Alle partijen in de luchtvaart moeten zich hieraan houden. Hiervoor kent Nederland onder andere het Nederlands Luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP) en het Nederlands Actieplan Luchtvaartveiligheid (NALV).

Veiligheid vraagt, zoals de ILT-LVA aangeeft in de Staat, altijd aandacht van alle betrokken partijen, ook om op tijd op ontwikkelingen in te spelen. Daarbij is de samenwerking tussen de betrokken organisaties belangrijk voor het verbeteren van veiligheid, vanuit ieders eigen rol en verantwoordelijkheid.

Het is goed dat de ILT-LVA nu meer inzet op het risico gebaseerde toezicht. De ontwikkeling van verschillende domeinprofielen door de ILT-LVA zijn een belangrijke bijdrage aan het NLVP en de Nationale Veiligheidsanalyse (NVA).

*Tekort aan luchtvaarttechnici en onderdelen*
In de Staat vraagt de ILT-LVA aandacht voor het tekort aan luchtvaarttechnici. Zij signaleert dat dit tekort ligt aan een gebrek aan instroom, een grotere uitstroom en (in mindere mate) verzuim. Afgestudeerden en werknemers zijn vanwege hun brede en diepe kennis in techniek ook zeer gewild in andere sectoren. Sectoren met minder ploegendiensten lijken bijvoorbeeld aantrekkelijker voor werknemers. De ILT-LVA geeft aan dat een betere samenwerking tussen civiele partijen onderling of tussen civiele partijen en militaire luchtvaart winst op kan leveren.

[5] Kamerstukken II, 2023/24, 31 936, nr. 1137.
[6] Kamerstukken II, 2024/25, 31 936, nr. 1174.

Het ministerie herkent de zorgen die de luchtvaartsector en de ILT-LVA hebben over het tekort aan luchtvaarttechnici en de mogelijke gevolgen hiervan. Het is een gedeelde verantwoordelijkheid. Daarom vraagt het ministerie er op verschillende manieren aandacht voor bij partijen. In het NALV zijn hiervoor twee veiligheidsinitiatieven opgenomen die gaan over het aantrekken van personeel uit andere EU-lidstaten (initiatief 61) en over het stimuleren van technische opleidingen (initiatief 62).

Daarnaast loopt er ook een project onder het Nationaal Groeifondsprogramma Luchtvaart in Transitie onder de noemer van de Human Capital Agenda. Deze agenda heeft als doel om voldoende en goed getrainde mensen beschikbaar te hebben voor de energietransitie van de luchtvaart. De activiteiten in deze agenda gaan over het in kaart brengen van arbeidsmarktontwikkelingen, het aantrekken en behouden van talent en het ontwikkelen van nieuwe leerwerktrajecten en traineeships.

Vanuit de luchtvaartsector zijn er, zoals al aangegeven in de Staat, ook verschillende initiatieven opgezet. Dit zijn onder andere campagnes om personeel te werven en het aanbieden van gecombineerde werk- en leertrajecten. Het ministerie juicht dit toe. Ook wordt tijdens de ICAO General Assembly in het najaar van 2025 ingegaan op de wereldwijde tekorten in de sector en de toenemende vraag naar (technisch) geschoold luchtvaartpersoneel. Er wordt een beroep op ICAO en de Internationale Arbeidsorganisatie van de VN (ILO) gedaan om nauwer samen te werken.

Verder vraagt de ILT-LVA aandacht voor het wereldwijde probleem van het tekort aan luchtvaartonderdelen en dat hier extra aandacht aan wordt besteed tijdens het reguliere toezicht. Dergelijke tekorten zijn nadelig voor het serviceniveau aan boord. Defecten aan essentiële onderdelen betekenen dat er niet met het vliegtuig gevlogen mag worden. Voor minder essentiële onderdelen (bijvoorbeeld een kapotte oven of wc) mag een beperkte tijd gevlogen worden.

De luchtvaartmaatschappijen zijn bezig om het tekort aan onderdelen samen met de producenten op te lossen. De luchtvaartveiligheid is het allerbelangrijkst en moet bij alle betrokken partijen voorop staan. Het is goed dat de ILT-LVA hier alert op is.

*Ordeverstorende passagiers*
De ILT-LVA schrijft in de Staat dat de sector eerst aan zet is bij het terugdringen van ordeverstorend gedrag en dat het aantal meldingen van mensen dat zich aan boord niet gedraagt, blijft stijgen. Het is voor de luchtvaartsector, passagiers en bemanning belangrijk om dit gedrag terug te dringen.

Het ministerie is het met de ILT-LVA eens dat dit probleem moet worden aangepakt. Iedere passagier die de orde verstoort, is er één te veel. Dat geldt zeker voor de mensen die aan de frontlinie staan. Denk dan aan de medewerkers op de luchthaven, aan boord van het vliegtuig en de piloten die hier steeds vaker mee te maken hebben. Het aantal ordeverstorende passagiers moet echt omlaag. Overlastgevend gedrag wordt niet getolereerd.

De ILT-LVA geeft aan dat Nederland voorop loopt met een gezamenlijk platform om dit probleem aan te pakken, maar dat er nog geen effectieve aanpak is gevonden. Europese privacywetgeving maakt het volgens de ILT-LVA lastig voor luchtvaartmaatschappijen om informatie over ordeverstorende passagiers met elkaar te delen (zwarte lijsten). De ILT-LVA is van mening dat nader onderzoek nodig is naar hoe ordeverstorend gedrag ontstaat. Het is duidelijk dat er niet één oplossing is, maar dat alle partijen hun eigen verantwoordelijkheid moeten nemen en moeten samenwerken om het probleem te beheersen.

Het ministerie is het met de ILT-LVA eens dat er een gezamenlijk aanpak nodig is waarin alle partijen hun verantwoordelijkheid nemen. Het ministerie ziet dat de sectorpartijen vanuit hun onderzoek met het OM en KMar, aangeven dat het delen van zwarte lijsten – om juridische redenen – nu geen haalbare oplossing is.

Daarom gaat het ministerie in Brussel het gesprek aan over de privacy bezwaren bij het delen van zwarte lijsten. Daarover kunnen geen garanties worden gegeven. Het is dus belangrijk dat alle partijen stevig inzetten op alternatieve maatregelen om ordeverstorend gedrag aan te pakken. In de Staat pleit de ILT-LVA voor nader onderzoek.

In opdracht van het ministerie en in samenwerking met de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen, Schiphol, de regionale luchthavens, KMar, OM en de vakbonden[7] is kortgeleden een onderzoek uitgevoerd. Hieronder worden de opzet en uitkomsten van dit onderzoek beschreven.

Maatregelen die voorkomen dat het komt tot ordeverstorend gedrag aan boord (preventie) zijn net zo belangrijk als ingrijpen nadat een incident heeft plaatsgevonden. Daarom is een belevingsonderzoek gedaan naar de aard en omvang van de problematiek, waarbij zoveel mogelijk inzichten van de verschillende betrokkenen in de luchtvaarketen gebruikt zijn.

Voor het belevingsonderzoek is een 'passagiersreis' gemaakt om een beeld te krijgen van wat er kan gebeuren dat tot ordeverstorend gedrag leidt.

[7] De Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV), De Vereniging Nederlands Cabinepersoneel (VNC) en FNV Luchtvaart.

Daarvoor is naar het hele ketenproces van vluchten- en passagiersafhandeling gekeken; van check-in tot het boarden. Door medewerkers op de luchthaven, in de cabine en in de cockpit te interviewen, zijn er ervaringen opgehaald. Want deze mensen zetten zich dagelijks keihard in om passagiers veilig van A naar B te brengen. Ook is er onder andere data onderzocht van luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en het Analysebureau luchtvaartvoorvallen (ABL) over ordeverstoringen.

Uit het belevingsonderzoek blijkt dat het niet opvolgen van veiligheidsinstructies het meeste voorkomt. Daarna volgen ongewenste omgangsvormen, misbruik van alcohol of gebruik van andere verdovende middelen. Een belangrijke kanttekening is dat uit de interviews en data-analyse blijkt dat het niet mogelijk is één profiel te maken van 'de' ordeverstoorder. Door het onderzoeksbureau zijn aanbevelingen gedaan die kunnen helpen bij het verminderen van het aantal ordeverstorende passagiers. Deze aanbevelingen zijn te verdelen in de volgende drie groepen: beleid (bijvoorbeeld alcoholbeleid of bagagebeleid), personeel (bijvoorbeeld samenwerken en trainingen) en passagier (bijvoorbeeld vergroten van het bewustzijn door middel van communicatie).

Een van de aanbevelingen over 'het voorlichten van passagiers over de gevolgen van het orde verstorende gedrag en de impact die dit heeft voor andere passagiers en crew' sluit aan op de lopende samenwerking tussen het ministerie, het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) en andere Europese landen om een voorlichtingscampagne op te zetten. Deze campagne moet het besef van passagiers vergroten over de (juridische) gevolgen van ongeoorloofd gedrag aan boord van vliegtuigen en staat gepland voor 2026.

Een Europese campagne zorgt ervoor dat iedereen in de luchtvaartketen dezelfde duidelijke boodschap uitdraagt: ordeverstorend gedrag zorgt voor afleiding van de cabinemedewerkers om voor een veilige vlucht te zorgen en wordt daarom niet getolereerd.

Daarnaast blijft het ministerie in Brussel aandacht vragen voor het samen vinden van oplossingen. De sector gaat aan de slag om de aanbevelingen uit het rapport verder uit te werken naar duidelijke maatregelen. Het ministerie volgt dit op de voet.

In het eerste kwartaal van 2026 wordt de Kamer, ook in reactie op de toezeggingen[8] aan het Lid Boutkan (PVV), geïnformeerd over (alternatieve) maatregelen tegen ordeverstorend gedrag.

*Cyberweerbaarheid*

[8] Nummer: TZ202502-019 en TZ202501-049.

Cybersecurity is een onmisbaar onderdeel van een veilige en betrouwbare luchtvaartsector. Luchtvaartorganisaties moeten hun digitale systemen goed en passend beveiligen en voorbereid zijn op cyberincidenten.

Het ministerie kan zich goed vinden in de aanbevelingen in de Staat die gaan over het investeren in moderne beveiligingstechnologieën, vergroten van cyberbewustzijn en het maken van plannen voor hoe te reageren op incidenten. De overheid speelt hierbij een belangrijke rol en stelt onder andere eisen via wet- en regelgeving aan luchtvaartorganisaties om cyberincidenten te melden (meldplicht) en passende beveiligingsmaatregelen te nemen (zorgplicht). Organisaties worden bovendien bijgestaan door het Nationaal Cyber Security Centrum (NCSC) dat adviseert, ondersteunt en waarschuwt bij dreigingen, kwetsbaarheden en cyberincidenten.

Verder werkt het ministerie aan wet- en regelgeving op het gebied van cybersecurity: zo wordt huidige wet- en regelgeving binnenkort vervangen door de Cyberbeveiligingswet (Cbw), die de Europese Network and Information Security Directive (NIS2) richtlijn invoert. De Cbw breidt de zorg- en meldplicht uit naar de hele organisatie en legt sterkere nadruk op risicobeheersing, het voorkomen en het verkleinen van de impact van cyberincidenten. Daarnaast geldt de Europese Part-Information Security (Part-IS) Verordening van EASA. Part-IS is ontwikkeld om de luchtvaartsector beter te beschermen tegen de veranderende dreigingen op het gebied van informatiebeveiliging, met bijzondere aandacht voor luchtvaartveiligheid. Deze Verordening geldt al, maar er is een overgangsperiode tot eind 2026.

Ook worden er door ICAO, standaarden en richtlijnen vastgesteld die helpen bij de weerbaarheid van de burgerluchtvaart tegen cyberaanvallen. Deze standaarden worden door Nederland ingevoerd in de nationale regelgeving. In Nederland controleert de ILT-LVA op de naleving van deze verplichtingen voor de sector.

Naast het aanpassen van wet- en regelgeving, werkt het ministerie aan het versterken van de cyberweerbaarheid via het programma 'Versterken cyberweerbaarheid in de luchtvaart- en maritieme sector'. Hier wordt nauw samengewerkt met organisaties uit onmisbare (vitale) sectoren, met als doel het vergroten van de kennis en bewustwording over cybersecurity.
Als onderdeel van het programma worden onder andere cybertrainingen, conferenties en hulpmiddelen (handreikingen) aangeboden om de cyberweerbaarheid te versterken.

*Klimaatverandering en weersomstandigheden*
De ILT-LVA wijst erop dat extreme weersomstandigheden zoals hevige turbulentie, hagel, ijsafzetting en hoge temperaturen, altijd een risico zijn geweest in de luchtvaart. Alleen neemt de regelmaat (frequentie) en sterkte (intensiteit) van deze

gebeurtenissen toe. Dit vraagt extra alertheid van alle betrokkenen en om het nemen van maatregelen. Beheersmaatregelen die worden genomen, gaan onder andere over het vermijden van blootstelling, het minimaliseren van de blootstellingsduur en het bieden van bescherming tegen extreme weersomstandigheden.

Het ministerie steunt de aanbeveling van de ILT-LVA aan luchtvaartorganisaties om de hoogte te zijn van de richtlijnen, de onderzoeksresultaten van ICAO en EASA en dit te vertalen naar hun eigen veiligheidsmanagementsysteem. Dit betekent volgens de ILT-LVA: een tijdige aanpassing van procedures, verbeterde training van bemanningsleden en een zorgvuldigere vluchtvoorbereiding.

Daarnaast zetten luchthavens al stappen om klimaatbestendiger te worden door waterafvoersystemen te verbeteren, startbanen sterker te maken tegen slijtage (erosie) en hitte en het ontwikkelen van planning voor overstromingsbeheer.

*General Aviation*
In de Staat vraagt de ILT-LVA onder andere aandacht voor een betere vluchtvoorbereiding door General Aviation (hierna: GA) -vliegers, het melden van bijna-ongevallen en het belang van meldingsbereidheid.

Het ministerie ziet de inspanningen van de GA-sector en de initiatieven op het gebied van veiligheid en veiligheidscultuur op vliegclubs. Dit helpt bij het veiliger maken van de luchtvaart. Daarnaast ziet het ministerie dat de GA-sector zich inspant om vliegers aan te moedigen om bijna-ongevallen aan het ABL van de ILT-LVA te melden. Verder ondersteunt het ministerie de oproep van de ILT-LVA in de Staat voor een betere vluchtvoorbereiding door GA-vliegers.

Het ministerie werkt met de ILT-LVA samen aan de GA-veiligheidsinitiatieven uit het NALV. Zo heeft het ministerie naar aanleiding van een gedragsonderzoek naar vluchtvoorbereiding in de GA een postercampagne gesteund voor het belang van een goede vluchtvoorbereiding.

Ook schrijft de ILT-LVA in de Staat dat er aandacht nodig is voor objecten en obstakels. Daarbij wordt van de gemeenten en provincies verwacht dat zij meer doen en (meer) rekening houden met de mogelijke risico's voor de luchtruimgebruikers bij het plaatsen en beheren van objecten.
Het ministerie vindt het belangrijk dat er precieze informatie beschikbaar is over de locaties van obstakels die invloed hebben op het vliegverkeer in het (lagere) luchtruim. Voor een goede vluchtvoorbereiding is ook het heel erg belangrijk om dit in kaart te hebben. Het ministerie werkt samen met de ILT-LVA aan het bundelen en publiceren van informatie hierover.

In de Staat vraagt de ILT-LVA ook aandacht voor luchtruimschendingen. Hier heeft het ministerie samen met onder andere de ILT-LVA aan gewerkt in de zogeheten Taskforce Veilig Gebruik Luchtruim. Zo is er in een evaluatie gekeken naar het tijdelijk gebied met beperkingen (TGB) onder de Terminal Control Area (TMA 1) in het Schiphol luchtruim en is er door deze taskforce besloten om een uitluisterplicht met een zogeheten Transponder Mandatory Zone (TMZ) per 20 maart 2025 in regelgeving vast te leggen.

Dit is een goed voorbeeld van een veiligheidsversterkende maatregel die is ontstaan na uitgebreide participatie en overleg met belanghebbenden, waarbij nu is te zien dat het aantal luchtruimschendingen in de TMA 1 aan het dalen is.

*Assistentie op luchthavens voor reizigers met beperking*
Het ministerie herkent de ILT-LVA bevindingen in de Staat over de assistentie op luchthavens voor reizigers met een mobiliteitsbeperking. Luchthavens zijn zelf verantwoordelijk voor het volgen van de (Europese) regels die gaan over toegankelijkheid en assistentie van reizigers.

Het ministerie is regelmatig in gesprek met de luchthaven Schiphol om te kijken waar zaken verder verbeterd kunnen worden. Zo gaf de ILT-LVA in de Staat van 2023 aan dat meldpunten voor passagiers die assistentie nodig hebben, moeilijk te vinden zijn omdat ze zich achter de incheckbalies bevinden.

Het ministerie ziet dat luchthaven Schiphol - in reactie op de Staat van 2023 - onder andere extra (fysieke) meldbalies heeft geplaatst in de vertrekhal 1, 2 en 3. Ook heeft Schiphol naar aanleiding van de Staat extra mensen voor de assistentie en een toegankelijkheids- (accessibility) manager aangenomen.

*Caribisch Nederland*
Het ministerie bouwt aan luchtvaartveiligheid in de Caribische regio, in lijn met de Luchtvaartnota 2050 en het NALV. Het ministerie steunt daarbij de oproep van de ILT-LVA dat intensieve samenwerking nodig is om de vliegveiligheid te garanderen, die overal voortdurende aandacht vraagt.

Het vernieuwen van veiligheidsregelgeving voor luchtvaart heeft daarbij de grootste prioriteit en gebeurt in nauwe samenwerking tussen Nederland en de Caribische regio.

**Tot slot**
De Staat van de Luchtvaart is een belangrijk jaarlijks ijkpunt. Inzicht in de praktijk en hoe het beleid in de praktijk wordt toegepast, maakt verbetering mogelijk. De ILT-LVA is hierin een belangrijke schakel, samen met de Nederlandse luchtvaartsector.

Deze inzichten steunen het ministerie bij de genomen en te nemen stappen. Daar waar nodig pakt het ministerie nieuwe aandachtspunten op. Dit past bij de continue verbetering die we ook van de luchtvaartsector verwachten.

Zo werken we samen aan een veilige en duurzame luchtvaart.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener

Uitgangspunten spoor 2

Uitwerking beter alternatief voor cumulatie van luchtvaartgeluid

Wij vragen vanuit de regio om:

- Een heldere inbedding van de uitwerking van dit alternatief binnen de context van de bredere ontwikkeling van de wet- en regelgeving en normstelling in het omgevingsbeleid en de wet luchtvaart;

- Binnen IenW lopen meerdere trajecten die kaderstellend zijn voor de ontwikkeling van Schiphol en de effecten daarvan op de leefomgeving. Binnen de Novex Schipholregio zijn hier door Rijk en regio gezamenlijke uitgangspunten op geformuleerd (zie bijlage 1). Deze worden via verschillende programma's uitgewerkt (zie bijlage 2). Wij vragen deze uitgangspunten en programma's als context mee te nemen bij de uitwerking.

- Eén van de kernopgaven in de Novex Schipholregio is het beter laten samenvallen van de samenhang tussen lucht en land. Voorheen waren dat aparte domeinen met eigen wettelijke kaders. Inmiddels is het inzicht dat beide domeinen met elkaar interfereren en op elkaar doorwerken. Bij het opstellen van nieuwe wet- en regelgeving moet deze samenhang ook juridisch beter verweven worden in de wet- en regelgving.

- Relevante programma's, voor nu beperkt tot programma's uit het uitvoeringsprogramma Novex) Schipholregio dat door Rijk en regio gezamenlijk is vastgesteld, zie bijlage 2.

- Als Rijk en regio hebben we woondeals met elkaar gesloten. Ook de uitgangspunten uit deze woondeals willen wij meegewogen hebben bij de uitwerking van een alternatieve methodiek.

- Het gemeenschappelijke doel is streven naar een oplossing die beter recht doet aan de feitelijke situatie op een specifieke locatie, zonder de ruimtelijke inpassing van onder meer woningen en de inpassing en uitbreiding van mobiliteitsinfrastructuur.

- ...

Bijlage 1

Uitgangspunten interbestuurlijke samenwerking binnen de Novex Schipholregio. Onderstaand lijstje zijn letterlijke citaten. Ik plak ze er allemaal in dan kunnen we samen kijken welke we willen laten staan.

Ontwikkelperspectief NOVEX regio Schiphol | Publicatie | Luchtvaart in de toekomst

1.+Ontwikkelperspectief+Novex+Schipholregio (3).pdf

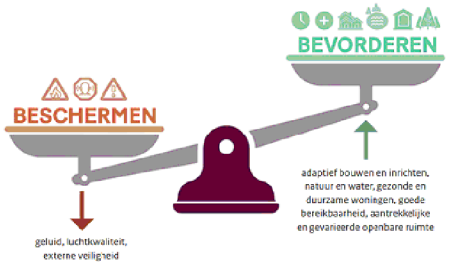
- *Afgesproken is om met de partijen gezamenlijk te werken aan het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit."*

- *Door de samenwerking in NOVEX-verband is een aantal concrete besluiten genomen. Bijvoorbeeld het opheffen van de reservering van de parallelle Kaagbaan die perspectief biedt voor Rijsenhout, de ondersteuning van de gemeente Aalsmeer om de vitaliteit van Stommeer te verbeteren en een oplossing voor de langlopende leefbaarheidsproblematiek in Kronenburg. Met de verzwaarde formule wordt een streep gezet door de opening die net binnen de novex is gecreëerd.*

- *Het uitwerken van normen voor kwalitatieve sturing op de leefomgevingskwaliteit, met name geluid en luchtkwaliteit. Dat zit deels in programma voor het systeemgeluid. Deels zit dit in andere programma's als het NMP.*

2.+Ruimtelijk+Perspectief (3).pdf

- *Langetermijndoel is stapsgewijze verbetering geluid en lucht totdat gezondheidseffecten verwaarloosbaar zijn.*
- *Luchtkwaliteit aanpakken gericht op stapsgewijze verbetering, aansluiten bij doelen Schone Lucht Akkoord*
- *Aanpak bij bron en bij ontvanger*
- *Binnen beperkingengebieden inzet op leefbaarheid i.p.v. woningbouwproductie*
- Werken langs twee assen: Beschermen – Bevorderen
  Naast gezondheidsbescherming (het beperken van gezondheidsschade voor mensen), ook verbreden naar gezondheidsbevordering (het creëren van een leefomgeving die uitnodigt tot gezond gedrag en het maken van gezonde keuzes). Een benaderingswijze die beter past bij nieuwe wetgeving als de Omgevingswet.




-

De in de **NOVI** gehanteerde term leefomgevingskwaliteit omvat zowel de ruimtelijke kwaliteit als de milieukwaliteit van de fysieke leefomgeving:

"Onder **ruimtelijke kwaliteit** komen de gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde samen.

**Milieukwaliteit** heeft betrekking op waarden die wij toekennen aan een gezonde en veilige woon-, werk- en leefomgeving. Het gaat dan om concrete onderwerpen als luchtkwaliteit, geluidhinder, stank, omgevingsveiligheid, bodem- en waterkwaliteit. Ook sociale samenhang en economische vitaliteit zijn onderdeel van een te realiseren goede leefomgevingskwaliteit."

- *Gezondheidsschade ontstaat zowel door geluidbelasting als geluidhinder. De Lden is de internationaal aanvaarde manier (modelberekening) om de gemiddelde geluidbelasting weer te geven. In de NOVEX Schipholregio is daarom de Lden benut voor diverse analyses. In aanvulling daarop is het nodig om te gaan werken met gebiedspecifieke situaties op basis van hinderbeleving.*
- *Geluidbelasting zal integraal en stapsgewijs verminderd te worden. Daarvoor zijn er door de rijksoverheid en de regio enkele programma's opgezet die werken aan het rekenen aan of beperken van de geluidbelasting.*
    - *Grondgeluid/laag frequent geluid is een moeilijk/niet modelmatig te verwerken lokale bron van hinder. Lokaal zijn er specifieke maatregelen mogelijk om het grondgeluid en de hinder te verminderen.*
    - *Citizen science benutten als monitoring instrument voor geluidbelasting en het signaleren van extremen.*
    - *Het field lab geluidadaptief wordt voortgezet en krijgt een vervolg in een living lab. Met adaptieve maatregelen bij gebiedsinrichting, bouwontwerp en materiaalgebruik kunnen effecten van geluid en stoffen gemitigeerd worden*
    - *Programma Aanpak Meten en Berekenen van Vliegtuiggeluid (PAMV). Metingen kunnen benut worden voor modelverbeteringen en kunnen het inzicht vergroten over de relaties tussen geluidbelasting en hinderbeleving.*
    - *Er zijn in de regio, rondom de huidige beperkingen voor luchtvaart voldoende locaties om in de woningbehoefte voor de korte termijn te voorzien. Vanuit de Wet luchtvaart is er op dit moment dus geen obstakel voor voldoende woningbouw in de regio. Vanuit de Omgevingswet hebben de aangescherpte cumulatieregels mogelijk wel een complicerende effect op ruimtelijke ontwikkelingen. De huidige planvoorraad is binnen de bestaande regelgeving tot stand gekomen, dus rekening houdend met de geldende beperkingen.*
    - *Binnen de LIB-beperkingengebieden betreft de opgave de lokale leefomgevingskwaliteit, en niet de kwantitatieve regionale woningbouwopgave.*
    - *Vanuit de Omgevingswet hebben de aangescherpte cumulatieregels die gaan gelden binnen de 48 Lden mogelijk wel effect op de (on)mogelijkheid van woningbouw binnen de verstedelijkingsstrategie, om nabij bestaande infrastructuur.*
    - *Het maken van ruimtelijke contouren vindt plaats krachtens een wettelijke verplichting, ze worden vastgesteld ter bescherming van de gezondheid en leefomgevingskwaliteit. Ook buiten deze formele contouren is er echter hinder en op enkele locaties leidt dat tot een onwenselijke situatie. Op de kortere termijn vereist dat een actualisatie van de huidige contouren, maar we moeten op de langere termijn ook kijken naar het beleidssysteem an sich.*

- *Op de langere termijn willen we daarom toewerken naar een eenvoudigere structuur met drie beleidsgebieden die gestandaardiseerd worden voor alle nationale luchthavens die gebaseerd is op gezondheidsnormen in plaats van aantallen vliegtuigbewegingen.*
    - *1. een uitsluitingsgebied ('sloopzone'): waarbinnen de gezondheidsbelasting dermate groot is dat het onverantwoord wonen is, ook na mitigerende maatregelen. De begrenzing hiervan wordt beargumenteerd vanuit de in de Omgevingswet (maximaal genormeerde binnenwaarde voor bestaande bouw geluid + maximaal realistisch haalbare geluidsisolatie).*
    - *2. een beperkingengebied: waarbinnen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen alleen beperkt mogelijk zijn. Binnen dit gebied werken we aan het overeind houden van de vitaliteit met generieke mitigerende en compenserende maatregelen. De uiteindelijke begrenzing voor dit gebied moet nog bepaald worden. Er zijn nu diverse gedachtes hierover (isolatiezone, LIB4, 58 of 57 Lden, etc.)*
    - *3. een aandachtsgebied: dat begrensd wordt door de WHO advieswaarde (45 Lden). Een relevant gebied voor luchtvaarthinder. Doel is binnen dit gebied de hinder te verminderen en het stapsgewijs te verkleinen door o.a. aanpassingen aan de bron.*

4b+Factsheets+per+hoofdopgave (1).pdf

*Factsheet 2 Ruimtelijke ontwikkeling, leefbaarheid en woningbouw*

*Opgaven*
*- Versnellen woningbouwopgave (MRA), regionale woonopgave zit in de woondeal en wordt gerealiseerd buiten de beperkingengebieden. Randvoorwaarde: oplossen van de cumulatieproblematiek, wat elders is belegd.*
*- Verbeteren van de kwaliteit van het beperkte en belaste gebied door ruimtelijke ontwikkeling.*
*- Oplossen van de impact op de leefbaarheid door de consequenties van de beperkingengebieden in het LIB.*
*- Integrale gebiedsaanpak Zuidflank inclusief omvormen verouderd glastuinbouwgebied.*
*- Inpassen van woningbouwprojecten in voorbereiding in de fysieke ruimtelijke structuur en in de milieuruimte van de haven- en industriegebieden. Deze opgave wordt opgepakt in NOVEX Amsterdam NZGK.*

*Relatie met ander opgaven*
*Woningbouw:*
*Uitvoering realisatie van het beoogd aantal woningen voor deze regio is belegd in de woondeals. Kritische succesfactoren woningbouwdoelstelling (a t/m g) raken aan de hoofopgaven:*
*a elektriciteitsnetwerken en aansluitingen > opgave 5*
*b stikstof > opgave 3 + bronmaatregelen opgaven 4 en 7*
*c geluid > opgaven 1, 2 (zowel impact op versnelling woningbouw als vitalisering) en 6/8 (cumulatie).*
*d betaalbaarheid > woondeal*
*e mobiliteit > MRA verstedelijking + SBAB*
*f focus op de uitvoering > woondeal*
*g verduurzaming en kwaliteitsverbetering bestaande voorraad > relatie met innovatieprogramma, geluidadaptief bouwen*

*Factsheet 6 Aanpak geluidbelasting*

*Opgaven*
*1 Normeren op gezondheidsbelasting: Om in de toekomst te sturen op reductie van de geluidbelasting in plaats van het aantal vliegtuigbewegingen, is een nieuw stelsel op basis van milieunormen nodig. Dit nieuwe stelsel is gericht op het aansluiten bij de omgevingswet,*

*inpassen van nieuwste wetenschappelijke inzichten t.a.v. meten, berekenen en hinderbeleving van vliegtuiggeluid, verbeteren van de individuele bescherming, het stellen van heldere milieugrenzen met lange-termijnduidelijkheid voor de omgeving en een continue vermindering van de geluidbelasting. De relevante wet- en regelgeving moet voor dit stelsel worden aangepast. In 2027 is dit stelsel uiterlijk gereed.*
*2 Maatregelen bij de ontvanger: Om op korte termijn het aantal geluidgehinderden met 20 procent te laten afnemen zijn er meer maatregelen nodig dan alleen het beperken van het aantal vliegtuigbewegingen. Daarbij dient ook gekeken te worden naar maatregelen aan de ontvangende kant zoals gevelisolatie en geluidadaptieve bouw.*
*3 Lokaal maatwerk: Lden geeft het gemiddelde geluid aan, maar een individu heeft geen last van gemiddeld geluid. Het is nodig om ook naar andere indicatoren te kijken, waarbij de situatie op specifieke locaties meegenomen kan worden. Dit vereist mogelijk nieuwe gereedschappen.*
*4 Grondgeluid:*
*5 Slaapverstoring: Slaapverstoring is een belangrijk gezondheidsrisico. Meer rust in de nacht verdient aandacht.*

*Achtergrondinfo*
*Aandachtspunt is cumulatief geluid: Geluid komt niet alleen van Schiphol, maar ook van weg-, spoorverkeer en industrie rond Schiphol en Amsterdam. Bij de aanpak van geluidsreductie dienen ook andere bronnen te worden betrokken.*

*Relatie met andere opgaven*
*NMP*
*Nieuwe systeemgeluid in samenhang met Omgevingswet.*

*We hebben de volgende keuzes gemaakt of gaan die binnen afzienbare tijd nemen:*
*• IenW werkt in samenspraak met stakeholders nationaal aan uitwerking van een nieuw wettelijk systeem van milieunormen (waaronder geluid) voor luchthavens. Binnen dit systeem worden in de toekomst ook de bepalingen voor vliegtuiggeluid voor Schiphol vastgelegd.*
*• IenW start in het najaar van 2023 met het beleidstraject voor de specifieke invulling van geluid in het stelsel voor Schiphol. Concreet betekent dit het uitwerken van het eerstvolgende besluit (na het LVB dat wordt vastgelegd op basis van de uitkomsten van de Balanced Approach (BA)). In dit besluit (of deze besluiten) worden de nieuwe milieugrenzen vastgesteld en wordt vormgegeven aan de 'voortdurende vermindering van negatieve milieueffecten' die in de Hoofdlijnenbrief Schiphol van juni 2022 is aangekondigd. Ook moet dit stelsel perspectief bieden aan de sector.*
*• Voor cumulatie van geluid wordt voor de korte termijn aangesloten bij de afspraken die worden/zijn gemaakt in BO VRO. Bij de uitwerking van het systeemconcept en het normenstelsel wordt cumulatie van geluid een belangrijk aandachtspunt voor een betere aansluiting tussen de Omgevingswet en de Wet luchtvaart.*

Bijlage 2

Uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio vastgesteld | Nieuwsbericht | Luchtvaart in de toekomst

Er is behoefte en noodzaak aan regie en een totaalaanpak van alle programma's en opgaven in de Schipholregio.

De geluidsnormering voor Schiphol moet door de jaren strenger worden, waardoor de geluidsbelasting door de luchtvaart en daarmee ook de hinder, voortdurend zal afnemen.

Acties NOVEX Schipholregio algemeen: governance en samenhang andere opgaven

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 2. | Integratieslag met ruimtelijke puzzels naar provinciale ruimtelijke voorstellen | Het Ontwikkelperspectief NOVEX Schipholregio met besluiten en uitgangspunten vormt de bijdrage aan de ruimtelijke puzzels die door de provincies worden gemaakt. Vanuit NOVEX Schipholregio wordt aan deze integratieslag een actieve bijdrage geleverd. | • BRS*<br>• Ministerie van IenW<br>• Ministerie van BZK | De planning volgt de programmering van de ruimtelijke puzzels. |
| 3. | Borgen samenhang met andere nationale opgaven (buiten NOVEX Schipholregio) | In NOVEX Schipholregio borgen we de samenhang tussen de verschillende maatschappelijke opgaven, ook in relatie tot de opgaven uit andere programma's. Denk hierbij aan programma's zoals het Nationaal Milieuprogramma (NMP), Woondeals, provinciale programma's landelijk gebied (PPLG), invoering Omgevingswet en meer. Vanuit de stuurgroep NOVEX Schipholregio houden we grip op de agendering en bespreking van de samenhang tussen deze opgaven. | • Ministerie van IenW*<br>• BRS*<br>• Ministerie van BZK | NOVEX Schipholregio organiseert een afstemmingsoverleg met andere NOVEX-gebieden en neemt deel aan overleggen over de provinciale puzzels. |

Gezonde leefomgeving

Om een gezonde(re) leefomgeving in de Schipholregio te realiseren, wordt hier op twee manieren aan gewerkt: beschermen en bevorderen.

Bij gezondheidsbescherming, het beperken van gezondheidsschade voor mensen, gaat het om het verminderen van geluid door de luchtvaart, het verbeteren van de luchtkwaliteit en het vergroten van de externe veiligheid. Bij bevorderen gaat het om het ontwikkelen van een leefomgeving die uitnodigt tot gezond gedrag en het maken van gezonde keuzes. Hierbij moet gedacht worden aan maatregelen als geluidadaptief bouwen, de inrichting van de leefomgeving, goede bereikbaarheid en een gevarieerde openbare ruimte. Met deze benaderingswijze sluit de Uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio beter aan bij de insteek van de Omgevingswet en het idee om preventie een grotere rol te laten innemen bij het werken aan de gezondheid.

Binnen NOVEX Schipholregio wordt ook op deze manier het begrip 'leefomgevingskwaliteit' geduid. Hierbij ligt de focus op een omgeving die mensen beschermt tegen ongezonde invloeden als hoge geluidbelasting en luchtverontreiniging. Daarnaast zet het in op een omgeving, waarin aandacht en ruimte is voor gezondheidsbevorderende elementen als natuur, water, speelplekken, goed onderhouden fiets- en wandelpaden en meer.

## Acties verbeteren leefomgevingskwaliteit: de basis op orde brengen

| Actie | Uitvoeringsprogramma (WAT) | Toelichting op de actie | Trekker* en samenwerkingspartners (WIE) | Uitwerking van de actie (HOE) |
|---|---|---|---|---|
| 6. | Verkenning heldere normen voor luchtvaart (met oog op gezondheid). En het uitwerken van een transitiepad naar verwaarloosbare gezondheidseffecten | Een gezamenlijk uitgangspunt binnen NOVEX Schipholregio is het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij hoort het uitwerken van heldere normen voor kwalitatieve sturing op een gezonde, schone en veilige leefomgeving. Het komen tot heldere normen en regels voor luchtvaart is verspreid over meerdere programma's. Aanvullend op normering voor luchtvaart kunnen ook contouren zijn voor de ruimtelijke beperkingengebieden. Naast bronmaatregelen is er aandacht voor een kwaliteitsimpuls in de leefomgeving met gezondheidsbevorderende elementen. Voor gezondheidsbevorderende elementen is toewerken naar verwaarloosbare gezondheidseffecten (zero emissions) het uitgangspunt. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen concrete tussendoelen voor korte en middellange termijn en ambitieuze streefbeelden voor langere term jn. | • Ministerie van IenW*<br>• BRS<br>• Ministerie van BZK | Vanuit de interbestuurlijke samenwerking wordt de BRS actief betrokken bij het Nationaal Milieuplan (NMP). In het najaar van 2023 maken partijen praktische werkafspraken. De uitvoering volgt eind 2023 met doorloop in 2024. |
| 7. | Voorbereiden beleid voor de aandachtsgebieden | Vanuit NOVEX Schipholregio werken we aan het vereenvoudigen van de ruimtelijke contouren: sloopzone, beperkingengebied en aandachtsgebied. Daarbij werken we beleid uit voor het aandachtsgebied binnen de extra contour en bekijken we de impact van meerdere bronnen (integraliteit). Via de toepassing van het mengpaneel uit de Omgevingswet is er een instrument bij het maken van integrale afwegingen bij de ruimtelijke inpassing. Als input voeren we gesprekken met programma gezonde leefomgeving en partners als GGD en RIVM op het gebied van gezonde leefomgeving en de invulling hieraan. | • Ministerie van IenW*<br>• BRS<br>• Ministerie van BZK | Vanuit de interbestuurlijke samenwerking wordt de BRS actief betrokken bij het uitwerken van de aanpak voor de leefomgevingskwaliteit in de aandachtsgebieden. Daarbij sluit NOVEX Schipholregio aan op de aanpak van de GGD en RIVM voor een gezonde leefomgeving. Ook de ontwikkelingen rondom het onderwerp cumulatie spelen een rol. Een eerste overzicht is gereed in het eerste kwartaal van 2024. |
| 8. | Programma systeemconcept geluid en normstelling | NOVEX Schipholregio zet in op het niet meer sturen op het aantal vliegtuigbewegingen, maar het sturen op milieunormen om een afname van gezondheidseffecten te realiseren. Daarmee stuurt het ministerie van IenW op een gezonde (stiller en schoner) en veilige leefomgeving. Slaapverstoring is hierbij een specifiek aandachtspunt. Het ministerie ontwikkelt hiervoor een nieuw geluidsstelsel dat moet worden ingevuld met normering voor Schiphol. | • Ministerie van IenW*<br>• BRS | Via NOVEX Schipholregio betrekt het ministerie de BRS en haar expertgroepen bij het uitdenken van de geluidnormering van Schiphol binnen het nieuwe geluidstelsel. Daarbij ook aandacht voor onder meer doelstellingen, tijdslijn, kader, (mogelijke) succesfactoren en het creëren van draagvlak bij bewoners. |

## Acties ruimtelijke ontwikkeling: vitaal maken beperkt en belast gebied

| Actie | Uitvoeringsprogramma (WAT) | Toelichting op de actie | Trekker* en samenwerkingspartners (WIE) | Uitwerking van de actie (HOE) |
|---|---|---|---|---|
| 14. | Westeinderscheg | Het programma Westeinderscheg van de provincie Noord-Holland verbetert de lokale leefbaarheid via integrale structuurversterking in beperkt en belast gebied. De gebiedsuitwerking van oncer andere deelgebieden Rijsenhout, Stommeer en Kronenburg krijgen hier als aparte trajecten uitwerking in. | • Provincie Noord-Holland (PNH)*<br>• Ministerie van BZK<br>• BRS | De Provincie Noorc-Holland stelt het Uitvoeringsprogramma Westeinderscheg medio 2024 bestuurlijk vast. De eerste projecten zijn reeds gesubsidieerd (peilmoment zomer 2023). |
| 15. | Rijsenhout | Voor het gebied Rijsenhout (gemeente Haarlemmermeer) wordt gewerkt aan een oplossing om de leefbaarheid te vergroten. Er wordt een integrale gebiedsuitwerking met een eindbeeld opgesteld. Daarbij is afgesproken om met een versnelling in het programma Westeinderscheg te werken aan de leefomgevingskwaliteit in Rijsenhout, met aandacht voor verrommeld glas (jargon voor oude glastuinbouwkassen), maximaal 400 woningen in combinatie met een living lab voor geluidadaptief bouwen. | • Gemeente Haarlemmermeer*<br>• PNH<br>• Ministerie van IenW<br>• Ministerie van BZK | De gemeente Haarlemmermeer werkt aan een startnotitie over gebiedsontwikkeling in Rijsenhout die bijdraagt aan het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. De integrale gebiedsuitwerking omvat in ieder geval een groenblauw raamwerk (uit programma Westeinderscheg, najaar 2023) en een geactualiseerd juridisch kader (2024). Onderdeel van de integrale gebiedsuitwerking is ook het zoeken van een voorkeurslocatie voor een living lab geluidsadaptief bouwen in Rijsenhout. |
| 16. | Stommeer | Voor het gebied Stommeer (gemeente Aalsmeer) word: gewerkt aan een oplossing om de leefbaarheid te vergroten. De gemeente Aalsmeer werkt aan het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit: vergroening, verduurzaming en hertructurering. De vergroening vindt plaats door de koppeling met structuur Westeinderscheg. De verduurzaming via het verzoek aan het Rijk tot stroomlijnen van de rijksprogramma's voor warmte- en geluidsisolatie. De herstructurering door optimalisering binnen de bestaande wijk. | • Ministerie van BZK*<br>• Ministerie van IenW<br>• Gemeente Aalsmeer | Er volgt een uitwerking van het door de Stuurgroep NOVEX Schiphol overgenomen advies van Hans van der Vlist (2023). Dit bestaat uit het op elkaar afstemmen van isolatiemaatregelen voor geluid en warmte. Dit is voorzien in het laatste kwartaal van 2023. |
| 17. | Kronenburg | Voor het gebied Kronenburg (gemeente Amstelveen) wordt gewerkt aan een interbestuurlijk acceptabele oplossing om de leefbaarheid te vergroten. | • Ministerie van BZK*<br>• Ministerie van IenW<br>• Gemeente Amstelveen | De ministeries van BZK en IenW hebben een gezamenlijke brief aan Amstelveen gestuurd met de uitkomsten van het Bewindspersonenoverleg (BWO) over Kronenburg en nodigen de gemeente uit tot een bestuurlijk overleg. Er wordt, indien gewenst door de gemeente Amstelveen, een bestuurlijk overleg gepland. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 18. | Realisatie woondeals | De samenhang tussen de opgaven die een relatie hebben met de woondeals wordt geborgd en integraal benaderd. Aanvullend worden er regionale versnellingstafels opgezet waar concrete projecten en knelpunten besproken worden. | • BRS*<br>• Ministerie van BZK | De programmering volgt de realisatie van de woondeals. Twee keer per jaar is een Bestuurlijk Overleg Woondeal per woondealregio. |
| 19. | Doorontwikkeling geluidadaptief bouwen | Eén van de manieren om de leefomgeving te verbeteren en hinder te verminderen, is door innovatief te bouwen. Met adaptieve maatregelen bij gebiedsinrichting, bouwontwerpen en materiaalgebruik kunnen effecten van geluid worden gemitigeerd.<br>In NOVEX Schipholregio is de uitwerking opgenomen van de volgende fase van het onderzoeksprogramma geluidadaptief bouwen met onder andere living labs in concrete bouwprojecten, actualisatie van de handreiking en kennisontsluiting. De toepassing hiervan is zowel binnen als buiten de beperkingengebieden van het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) en er wordt aansluiting gezocht met het Programma Gezonde Leefomgeving. | • Ministerie van IenW*<br>• Ministerie van BZK*<br>• BRS* | De betrokken partijen werken aan een memo met beleidsambities als basis voor een onderzoeksagenda en living labs. De oplevering van de onderzoeksagenda als basis voor living labs/onderzoeksprogramma volgt in het laatste kwartaal van 2023. Begin 2024 volgt een uitwerking living lab in (voorkeurslocatie) Rijsenhout in een plan van aanpak voor het ontwerp, de bouw en het onderhoud van het living lab. Ook werken partijen aan een plan voor organisatiestructuur en benodigde middelen voor uitvoering van het onderzoeksprogramma. Daarnaast vinden er in het tweede kwartaal van 2024 inventarisaties plaats naar locaties voor living labs binnen de Schipholregio met een kaart en rangschikking van locaties op basis van zogenoemde SWOT-analyses. |
| 20. | Actualisatie Luchthavenindelingsbesluit (LIB) | De ruimtelijke beperkingen, met het oog op gezondheid en veiligheid, zijn niet meer in lijn met de huidige vliegoperatie op luchthaven Schiphol. Dit vraagt een aanpassing van de contouren van het LIB. Het betreft hier een actualisatie en een technische aanpassing. Door het LIB te wijzigen en daarmee het ruimtelijk beleid te actualiseren sluiten beperkingen op de grond beter aan op activiteiten in de lucht. De aanpassing gaat zowel over de geluidscontouren, als contouren op gebied van externe veiligheid. | • Ministerie van IenW*<br>• BRS<br>• Ministerie van BZK | De ministerraad bekrachtigt het besluit over de ontwerpwijziging van het LIB. Vervolgens volgen in 2024 zienswijzen er voorhang. Inwerkingtreding van de wijziging van het LIB kan vervolgens worden vastgelegd in wetgeving, nu verwacht voor 1 januari 2025. |
| 21. | Aanpassing LIB drie zones voor ruimtelijk beleid | Rijk en regio werken samen aan het wijzigen van het LIB zodat deze aansluit op de Omgevingswet. Daarbij komen heldere regels voor gezondheid met ook flexibiliteit om knelpunten over leefbaarheid in de beperkingsgebieden aan te kunnen pakken. | • Ministerie van IenW*<br>• BRS<br>• Ministerie van BZK | In 2024 start een inventarisatie van de opgave en wordt een plan van aanpak opgesteld. De uitvoering van het plan van aanpak volgt van 2024 tot 2027. |
| 22. | Opheffen ruimtereservering nieuwe start-/landingsbaan (parallelle Kaagbaan) | De minister schrapt de reservering op een stuk grond voor de aanleg van de zogeheten 'parallelle Kaagbaan'. Door het opheffen van de reservering voor de parallelle Kaagbaan ontstaat er ruimte voor gebiedsontwikkeling in Rijsenhout. | • Ministerie van IenW*<br>• BRS<br>• Ministerie van BZK | Voor het opheffen van de reservering is een wijziging van het Besluit Kwaliteit Leefomgeving noodzakelijk. De voorbereiding hiervoor is gestart. De inwerkingtreding is voorzien voor medio 2024. |

| Actie | Uitvoeringsprogramma (WAT) | Toelichting op de actie | Trekker* en samenwerkingspartners (WIE) | Uitwerking van de actie (HOE) |
|---|---|---|---|---|
| 23. | Herziening obstakelbeleid | Het ministerie actualiseert voor heel Nederland de beleidsgebieden voor vliegveiligheid, toetsvlakken en obstakelvlakken. Dit volgt op basis van de ICAO (International Civil Aviation Organization) Annex in een landelijk traject. | • Ministerie van IenW*<br>• BRS<br>• Ministerie van Defensie<br>• Ministerie van BZK | Het ministerie van IenW en het ministerie van Defensie starten een traject om gezamenlijk inhoudelijk nieuw beleid te ontwikkelen. Partijen beogen om medio 2024 gereed te zijn, waarna zij de juridische implementatie starten. |

## Acties: samenhang bewaken en vinger aan de pols houden

| Actie | Uitvoeringsprogramma (WAT) | Toelichting op de actie | Trekker* en samenwerkingspartners (WIE) | Uitwerking van de actie (HOE) |
|---|---|---|---|---|
| 24. | Borgen samenhang tussen de verschillende projecten binnen NOVEX Schipholregio | Binnen NOVEX Schipholregio werken Rijk en regio samen aan het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Deze doelstelling komt terug in verschillende projecten en programma's in het Uitvoeringsprogramma. We bewaken de afspraken en borgen de integraliteit. Het programmateam en de stuurgroep van NOVEX Schipholregio monitoren de voortgang van de acties. | • Ministerie van IenW*<br>• BRS* | Het programma volgt de agendering van acties en eventuele schuurpunten. Periodiek stelt de secretaris een voortgangsinventarisatie en -rapportage op. De delegaties in het programmateam leggen ten behoeve van de oplossing ook de verbanden met de opgaves in de eigen organisatie. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 31. | Nieuw Luchthavenbesluit (LVB) Schiphol | Via een nieuw LVB wil het ministerie van IenW het aantal vliegbewegingen verminderen naar 452.500 en het vaststellen van een nieuw nulpunt qua bijbehorende milieuruimte.<br>Binnen NOVEX Schipholregio maken partijen afspraken over het betrekken van de regio. | • Ministerie van IenW*<br>• BRS<br>• Ministerie van BZK | In het derde kwartaal van 2023 is de notificatie gestart richting de Europese Commissie in het kader van de Balanced Approach (BA) procedure. Het definitieve maatregelpakket volgt in een nieuwe versie van het LVB. Na reactie van de Europese Commissie volgen nog de stappen: zienswijzen en voorhang, advisering door Raad van State en publicatie met inwerkingtreding. |
| 32. | Verkennen opbrengsten uit het Programma Aanpak Meten en Berekenen van Vliegtuiggeluid (PAMV) | Het PAMV is een aflopend kennisprogramma. De resultaten van d t programma gelden als belangrijke bouwsteen voor het programma nieuw stelsel vliegtuiggeluid (actie 8). Het PAMV gaat in op aanvullende indicatoren voor geluidshinder, toepassingsbereik voor het meten en bereken van vliegtuiggeluid en het benutten van metingen voor modelverbeteringen en daarmee het vergroten van het inzicht over de relaties tussen geluidbelasting en hinderbeleving. Waar mogelijk en gewenst worden de opbrengsten uit het PAMV verwerkt in het nieuw te ontwikkelen geluidsstelsel. | • Ministerie van IenW*<br>• BRS*<br>• Ministerie van BZK | Het Rijk en de BRS verkennen gezamenlijk de mogelijkheden om de opgedane kennis binnen het programma PAMV te beoordelen en te delen met de regio. Partijen zullen de relaties systeemgeluid en integrale monitoring omgevingskwaliteit en lopende citizens science projecten komende maanden verder uitlijnen. Het overzicht is eind 2023 gereed. |

**Annotatie agenda BRS B 11 mei 2023**
09.30 – 11.00 uur, Provinciehuis, Noord-Hollandzaal 1.4, Dreef 3 in Haarlem

---

1. Opening, vergadering in 2 delen

**A. Gast Ruud Sondag (CEO Royal Schiphol Group), 09.30 uur - 10.15 uur**

2. Verlate kennismaking van de BRS met Ruud Sondag. Toelichting van Ruud op het recent gepubliceerde 8-puntenplan van Schiphol dat moet leiden tot een stillere, schonere en betere luchtvaart.
   - Suggesties voor het gesprek, zie bijlage 1
   - Verzoek aan de voorzitter is om strak op tijd te sturen zodat dit onderwerp in maximaal 45 minuten kan worden afgerond, anders is er te weinig tijd voor de reguliere BRS vergadering.

**B. Reguliere agenda, 10.15 – 11.00 uur**

10.15 – 10.20 uur

3. Mededelingen

- Nieuwe bestuurlijke deelnemer vanuit de gemeente Aalsmeer: wethouder Willem Kikkert (voorheen 5.1.2e
- Regeling Nadeelcompensatie overschrijding grenswaarden geluid Schiphol.
  Je kunt 5.1.2e vragen om een korte toelichting hierop te geven.

  Achtergrond: Omwonenden van Schiphol in de gemeenten Uithoorn, Haarlemmermeer, Aalsmeer en Amstelveen komen in aanmerking voor compensatie wegens geluidsoverlast. Het gaat om mensen die in de periode van november 2017 tot en met oktober 2019 in de buurt van een handhavingspunt van Schiphol woonden waarvan de grenswaarde voor geluid is overschreden als gevolg van het anticiperend handhaven.
  Eind april heeft het ministerie een brief verstuurd naar circa 4600 adressen met informatie over de aanvraagprocedure voor een financiële vergoeding (nadeelcompensatie) als tegemoetkoming voor gederfd woongenot als gevolg van geluidsoverschrijding van Schiphol. Het merendeel van de adressen die voor de nadeelcompensatie in aanmerking komt bevindt zich in de Zuidoosthoek (Uithoorn en Aalsmeer).
  De regeling roept vragen op bij de gemeenten die nu niet onder de regeling vallen. De regeling lijkt nu te beperkt. Alle handhavingspunten waar een overschrijding plaats vindt zouden moeten worden opengesteld voor deze regeling.
  De BRS heeft onderliggende stukken opgevraagd en heeft een toelichting gevraagd aan het Ministerie. Afhankelijk van de uitkomst vraagt dit nog een BRS reactie.

10.20 – 10.22 uur

4. Vaststellen verslag 16 februari 2023 (bijlage 2)
   - Check op- en/of aanmerkingen.

10.22 – 10.45 uur

5. Stand van zaken NOVEX Schipholregio
   - Toelichting op concept Ontwikkelperspectief NOVEX Schipholregio, door 5.1.2e
   - Mogelijkheid tot het stellen van vragen

10.45 - 10.55 uur

6. Consultatie Balanced Approach Schiphol

- Doel: Afstemmen van de opstelling van de BRS en de strekking van een BRS-zienswijze op deze consultatie.
- 5 1 2e 5 1 2e (vanuit BRS Werkgroep) of 5 1 2e geven een korte toelichting

BRS opstelling: positief constructief, we ondersteunen deze stap van het Rijk als tussenstap naar het nieuwe (geluid)systeem, vanuit interbestuurlijke samenwerking.
Strekking BRS zienswijze: Het is belangrijk om focus te houden op het uiteindelijke doel: de invoering van een nieuw geluidstelsel (2027). Qua tijdsplanning moet hierop worden ingezet. De BA procedure is, net als de experimenteerregeling, een tussenstap om dit doel te behalen. Van het Rijk wordt verwacht dat koers wordt gehouden en dat met het oog daarop tussentijds juridisch wordt geborgd wat moet worden geborgd.

10.55 - 11.00 uur

7. Rondvraag

11.00 uur

8. Afsluiting

Eerstvolgende bijeenkomst: BRS Symposium, 23 juni 2023. Deze vindt plaats in het Pharos-gebouw in Hoofddorp.

**Deelnemers**

| Aanmeldingen | Functie |
|---|---|
| Adam Elzakalai | Wethouder gemeente Amstelveen |
| Astrid Heijstee-Bolt | Burgemeester gemeente Kaag en Braassem |
| Willem Kikkert | Wethouder gemeente Aalsmeer |
| Dennis Grimbergen | Wethouder gemeente Lelystad |
| Elsbeth Koek | Wethouder gemeente Teylingen |
| Eveline Stam | Wethouder gemeente Heemstede |
| Ferry Hoekstra | Wethouder gemeente Uithoorn |
| Hans Prins | Wethouder gemeente Diemen |
| Jan Leendert van den Heuvel | Wethouder gemeente Bodegraven-Reeuwijk |
| Jeroen Olthof | Gedeputeerde Provincie Noord-Holland |
| John Hagens | Wethouder gemeente Alkmaar |
| Karin Hoekstra | Wethouder gemeente Hillegom |
| Kees van der Zwet | Wethouder gemeente Lisse |
| Mark Marshall | Wethouder gemeente Gooise Meren |
| Paul Slettenhaar | Wethouder gemeente Castricum |
| Relus Breeuwsma | Wethouder gemeente Alphen aan den Rijn |
| Robbert-Jan van Duijn | Burgemeester gemeente Nieuwkoop |
| Rosemarijn Dral | Wethouder gemeente Oostzaan |
| Sebastiaan Nieuwland | Wethouder gemeente Uitgeest |
| Tymon de Weger | Wethouder gemeente Woerden |
| Wessel Breunesse | Wethouder gemeente Zaanstad |
| Jurgen Nobel | Wethouder gemeente Haarlemmermeer |
| Rob van Muilekom | Gedeputeerde provincie Utrecht |

*t/m 9 mei

| Afwezig met bericht | Functie |
|---|---|
| Ani Zalinyan | Wethouder gemeente Heemskerk |
| Hester van Buren | Wethouder gemeente Amsterdam |
| Jacco Knape | Wethouder gemeente Katwijk |
| Jacobien van Boeijen | Wethouder gemeente Landsmeer |
| Julius Terpstra | Wethouder gemeente Leiden |
| Willy de Zoete - van der Hout | Gedeputeerde Provincie Zuid-Holland |
| Robert Berkhout | Wethouder gemeente Haarlem |
| Jan de Reus | Gedeputeerde Provincie Flevoland |
| Rolf van Wanrooij | Wethouder gemeente Wormerland |
| Jacqueline de Maa | Wethouder gemeente Ouder-Amstel |
| Cees van Uden | Wethouder gemeente De Ronde Venen |
| Bob Vastenhoud | Wethouder gemeente Leiderdorp |

*t/m 9 mei

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 12 mei 2022, van 09.30 tot 10.45 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig:
J. Olthof, gedeputeerde provincie Noord-Holland, *voorzitter*
J. de Reus, gedeputeerde provincie Flevoland
5.1.2e provincie Noord-Holland

W. Breunesse, gemeente Zaanstad
S. Dinjens, gemeente Velsen
A. Elzakalai, gemeente Lelystad
S. Heldoorn, gemeente Heemskerk
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Mw. H. Hooij, gemeente Teylingen
W. Jansen, gemeente Ouder-Amstel
J. Nobel, gemeente Haarlemmermeer
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
E. de Vries, gemeente Amsterdam
K. van der Zwet, gemeente Lisse

ambtelijke ondersteuning
5.1.2e gemeente Almere
5.1.2e provincie Utrecht
5.1.2e provincie Zuid-Holland
5.1.2e Omgevingsdienst Midden-Holland

*Afwezig m.b.*
R. te Beest, gemeente Alkmaar
A.J. van den Beld, gemeente Bergen
R. Berkhout, gemeente Haarlem
H. Bouma, gemeente Uithoorn
Mw. M. Elfferich, gemeente Landsmeer
Hendriks, gemeente Gooise Meren
Mw. K. Hoekstra, gemeente Hillegom
B. Kabout, gemeente Aalsmeer
R. van Muilekom, provincie Utrecht
Mw. N. Mulder, gemeente Heemstede
R. Nagtegaal, gemeente Katwijk
A. North, gemeente Leiden
N. Ozutok, gemeente Beverwijk
H. Raat, gemeente Amstelveen
C. van Uden, gemeente De Ronde Venen
Mw. M. Veeningen, gemeente Almere
Verdiepen, gemeente Heiloo
Mw. W. Verkleij, gemeente Noordwijk
Mw. W. de Zoete, provincie Zuid-Holland

Verslag:
5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

## 1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de vergadering om 09.30 uur en heet iedereen hartelijk welkom. Er is voor deze vergadering geen agenda rondgestuurd.
Er wordt momenteel afgetast wat de nieuwe bewindspersonen precies van plan zijn. Hij heeft het gevoel dat er in ieder geval veel meer actie is dan in de afgelopen vier jaar. Er wordt deze vergadering een presentatie gegeven door mevrouw 5.1.2e over de samenwerking.

De aanwezigen stellen zich aan elkaar voor.

## 2. Presentatie en discussie

Mevrouw 5.1.2e houdt aan de hand van slides een presentatie waarin zij een toelichting geeft op wat achter de schermen gaande is.

Het wachten is op een nieuwe LVB voor Schiphol met een nieuw norm- en handhavingsstelsel. Daarvoor is een natuurvergunning voor Schiphol nodig, waarbij stikstof het knelpunt is. Er heeft op provinciaal ambtelijk niveau overleg plaatsgevonden. Daarbij ging het ook over de vraag hoe een programmatische aanpak eruit zou moeten zien. De door de BRS gewenste integrale aanpak zou ook consequenties hebben voor de bilaterale trajecten die nu worden opgestart. Een voorbeeld zijn de woondeals. De BRS heeft in het najaar afspraken gemaakt over interbestuurlijke samenwerking over alles in het luchtzijdige deel. Voor wat betreft het landzijdige deel het hebben de regio's via de MIRT-structuur allemaal regionale programma's. Een belangrijk punt van de BRS is: geen korte termijn zonder inbedding in de lange termijn.
Er gaat morgen een Kamerbrief RO uit met de aankondiging dat de NOVI-gebieden omgedoopt worden tot NOVEX-gebieden. De precieze betekenis daarvan is nog niet geheel duidelijk. De insteek is dat het hele BRS-gebied afgedekt wordt, omdat de problematiek die aangekaart wordt in het luchtzijdige deel BRS-breed is. Eventueel kan daarbinnen op deelgebieden een focus aangebracht worden. In de NOVEX-structuur zouden de minister, de regionale bestuurder en de BRS-voorzitter samen moeten optrekken. Het zou goed zijn als er een nieuwe tafel ontstaat die snel zaken kan agenderen en besluiten kan nemen.

Mevrouw **Hooij** vindt het heel goed om de luchtzijdige kant scherp te houden, want de landzijdige kant is meestal voldoende goed geborgd. Zij maakt zich veel zorgen om de uitkomst. De BRS gaat voor het eigen verhaal zonder te haastig beslissingen te nemen. De BRS moet proberen zaken voor elkaar te krijgen, ook in het Cluster Zuidwest. Dat zit vaak in zwaar weer.
De heer **Van der Zwet** sluit zich aan bij de vorige spreker.
De heer **De Vries** heeft gemerkt dat de nieuwe minister wel wat wil gaan doen, maar toch ziet hij enige handelingsverlegenheid. De druk van buiten is gigantisch, met het risico dat straks de buitenwereld gaat bepalen wat er moet gebeuren omdat het bestuur niet handelt. Het standpunt van de gemeente Amsterdam is dat er door verkeer en landbouw minder stikstof moet worden geproduceerd. Op die manier ontstaat ruimte voor bijvoorbeeld wonen, of misschien luchtvaart. Daar kunnen gemeenten iets aan doen door een stevig luchtkwaliteitsbeleid. Wonen is in het algemeen belangrijker dan vliegen, dus daar ligt voor Amsterdam de prioriteit.
De heer **Van den Heuvel** merkt op dat alle pogingen om de stikstofdepositie te beperken momenteel stil liggen. Men kiest alleen voor grote heroïsche acties die eigenlijk niemand wil. Op lokaal en provinciaal niveau is het een drama. Hij vindt het niet erg belangrijk welke minister de lead neemt. Dat kan BZK of RO zijn. Wel spannend is de verhouding tussen het Groene Hart en Schiphol, beide zaken waarmee hij zich wil gaan bemoeien. Wat betreft het Groene Hart zou je van het Rijk een integrale benadering verwachten, over waterbeheer, natuur, maar ook over hinder en de cumulatieregeling. Hij ziet dat nog niet terug.
De heer **Slettenhaar** juicht een integrale kijk toe. Je kunt op die manier dingen met elkaar verbinden, maar er is ook een nadeel. Zaken die nu specifiek door de BRS benoemd zijn, zie je nog niet terug. Er moeten slimme keuzes gemaakt worden. De selectiviteit is vaak besproken. Wat voor soort luchtvaart wil je in dit gebied? Dat soort zaken moet bij een volgende stap terugkomen. Het LIB is belangrijk. Gezondheid is een abstract begrip. Er wordt ergens een meting gedaan en mensen blijken in hun slaap gestoord te worden. Maar als je geen woning hebt, wordt je ook niet gezonder. Castricum lijkt overigens ver weg van Schiphol, maar heeft wel te maken met een aanvliegroute die last geeft.

De **voorzitter** deelt de zorgen die hij hier hoort. Hijzelf zag dat de minister in de laatste brief andere woorden koos dan de laatste jaren door zijn voorganger gebezigd werden. Hij denkt daarbij bijvoorbeeld aan het gebiedsgerichte en de basisleefkwaliteit. Ook worden regio en provincie genoemd. Dat maakt het lastig om die ontwikkeling in Den Haag te frustreren door er hard tegenin te gaan. De internationale connectiviteit is belangrijk, maar de BRS is er vooral voor de balans met een gezonde fysieke leefomgeving. De basisleefkwaliteit moet ervoor zorgen dat iedereen erop vooruitgaat. De leden van de BRS hebben tot een bepaald niveau een gemeenschappelijk belang. Ga je verder de diepte in, dan kunnen die belangen uiteen gaan lopen. De BRS moet bij elkaar gehouden worden en mag zich niet uit elkaar laten spelen. Daarom moet het gezamenlijk belang scherp in de gaten gehouden worden. Daar moet de BRS voor staan. Ook de rolverdeling moet goed in de gaten gehouden worden. De BRS moet aan tafel komen zitten om het belang van de Schipholregio te

bewaken. Het mag niet zo zijn dat men in de Eerste of Tweede Kamer zegt: we hebben het met de BRS besproken en die ging akkoord! De BRS kan verantwoordelijkheid nemen en aan tafel plaatsnemen, maar dan vanuit de opgave en afspraken die door de BRS gemaakt zijn. De houding van de nieuwe minister is dus een lichtpuntje. Ook ambtelijk lijkt er beweging te komen. Er wordt nu op een wat andere manier naar de materie gekeken. Er zijn meerdere bewindspersonen betrokken bij dit dossier. Het is niet de bedoeling dat de inzet op een gebiedsgerichte aanpak tot een nieuwe tafel leidt. Er liggen al heel veel programma's en plannen vanuit alle regio's. De luchthaven neemt een enorm belangrijke plek in in de regio, zowel economisch als maatschappelijk, en altijd op het gebied van leefbaarheid. Er moet een nieuwe balans gevonden worden met meer aandacht voor de basisleefkwaliteit. De ontwikkelingen moeten door kunnen gaan, waarbij een integrale afweging noodzakelijk is. Je kunt niet maatregelen voor de luchtvaart treffen zonder rekening te houden met de problemen op de grond.
De heer **Nobel** vindt het goed om dat gesprek integraal te gaan voeren. Hij herinnert er echter aan dat de BRS bij de vorige vergadering heeft gezegd dat er een brief aan de Kamer en aan de minister gestuurd moest worden over geluidscumulatie. Hij is bang dat de integrale benadering die aandacht voor geluidscumulatie in de weg komt te zitten. Het zou verstandig zijn om alsnog die brief over geluidscumulatie aan de Kamer en de minister te sturen. Waarom is dat nog niet gebeurd? Hij is er niet gerust op, met drie bewindspersonen die over de geluidscumulatie allemaal naar elkaar wijzen.
De **voorzitter** antwoordt dat hij ervoor gekozen heeft om die brief nog niet te versturen. Als de vergadering dat wil, zal hij het alsnog doen. Er is een nieuw kabinet. Vanmiddag gaat hij kennismaken met de nieuwe minister. Daarbij zal hij de geluidscumulatieregeling ter sprake brengen. Hij wil graag een bestuurlijk overleg om samen te constateren dat men er wat betreft de cumulatieregeling niet uitkomt. Als dat gebeurt is, is het tijd om de gewenste brief te versturen. Hij wil zich nu niet te hard opstellen richting de nieuwe bewindspersoon.
De heer **De Vries** ondersteunt het betoog van de heer Nobel. Het gaat niet alleen om Schiphol, maar de cumulatie van geluid van Schiphol met ander geluid. Niet kunnen wonen weegt qua gezondheid en leefkwaliteit inderdaad zwaarder dan overkomende vliegtuigen. Het BO leefkwaliteit kan vanwege de agenda's niet doorgaan, terwijl het in het voorjaar moet plaatsvinden. Als zo'n gesprek niet plaats kan vinden, moet toch een brief gestuurd worden, maar voor die brief wil je eigenlijk eerst het gesprek. Het is dus ingewikkeld.
De heer **Jansen** was een groot voorstander van het verzenden van een brief. Die zou heel net en aardig kunnen zijn ('We kijken uit naar het eerste gesprek, en dit is ons standpunt'). Wat betreft de rollenscheiding wordt het steeds belangrijker dat de BRS zichtbaar is. Voor de Tweede Kamer en de eigen gemeenteraden moet het BRS-standpunt duidelijk zijn. Op die manier kan daarop altijd teruggevallen worden bij de te voeren gesprekken, of voor de rechter.
De heer **Nobel** blijft erbij dat het goed is een nette brief aan minister en Kamer te sturen. Als je alles op de agenda wilt zetten, zet je eigenlijk niets op de agenda. De voorzitter kan naast het sturen van de brief heel goed het gesprek over integraliteit voeren. Dus een tweesporenbeleid.
De **voorzitter** gaat daarmee akkoord. Uiteindelijk moet er een integrale afweging komen van het luchtzijdige deel met alles wat op de grond gebeurt. Het luchtzijdige moet aansluiten bij wat er op de grond gebeurt, met alle plannen die er liggen. Verder moet de woningbouwopgave zo snel mogelijk opgepakt worden. Er moet duidelijkheid zijn over de standpunten van de BRS over basisleefkwaliteit bij de discussie over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol en de mogelijke positie van Lelystad. Hij zal vanmiddag bij de minister aankondigen dat er een brief komt van de BRS waarin het standpunt nog eens wordt toegelicht. Het voorstel van het Rijk is om de cumulatieregeling geluid te laten bestaan, om vervolgens een aantal gebieden aan te wijzen waarvoor deze niet geldt.
Mevrouw 5.1.2e merkt op dat volgens het Rijk alleen binnen de contour een afweging gemaakt hoeft te worden. Daarbuiten zou je dus geen probleem hebben. Maar in werkelijkheid moet je buiten de contour altijd nog een onderbouwing geven wat betreft ruimtelijke ordening, en straks ook wat betreft een gezonde en veilige fysieke leefomgeving. Voor dat laatste moet dan straks significantie aangetoond worden, omdat nergens staat dat dit niet hoeft te gebeuren.
De heer **Van den Heuvel** vindt het erg belangrijk dat er een oplossing komt voor de cumulatieregeling. Het besluit tot invoering van de Omgevingswet kwam van Hugo de Jonge, waarmee de cumulatieregeling pas echt urgent werd. Waarom niet wedden op twee paarden, en het ook bij De Jonge neer te leggen?
De **voorzitter** antwoordt dat het Rijk keuzes zal moeten maken, niet de BRS. De BRS zal moeten bewaken dat rekening gehouden wordt met haar belangen.

De heer **Nobel** merkt op dat volgende week donderdag een debat in de Tweede Kamer is over de luchthaven. Het zou goed zijn om nog voor dat debat de brief over geluidscumulatie te versturen, zodat het BRS-standpunt betrokken kan worden in het debat.
De heer **Van den Heuvel** stelt voor om ook publicitair een beetje te tamboereren.
De **voorzitter** concludeert dat de BRS een brief wenst te sturen, maar zonder daarin er met een gestrekt been in te gaan. Verder kunnen BRS-leden bij Kamerleden lobbyen om het onderwerp cumulatieregeling op de agenda te krijgen.

De heer **De Vries** vertelt over de stand van zaken bij Schiphol. De toestanden daar waren een samenspel van planningsoptimisme van Schiphol, last-minuteboekingen, wilde stakingen met betrekking tot de arbeidsvoorwaarden en tekorten op de arbeidsmarkt die niet makkelijk met uitzendbureaus op te lossen zijn. Dit soort toestanden mogen niet meer optreden, als was het maar vanuit het oogpunt van veiligheid en openbare orde. Men zal moeten uitgaan van het aantal mensen dat op de luchthaven beschikbaar is voor de afhandeling van vluchten. Dat moet bepalend zijn voor het aantal vluchten en dus het aantal passagiers. De verschuiving naar Lelystad lost het personeelsprobleem niet op.
De heer **Nobel** vraagt de brief via de mail onder de BRS-leden te verspreiden.

**3. Sluiting**
De **voorzitter** sluit de vergadering om 10.45 uur.

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 23 september 2021, van 09.30 tot 11.05 uur, digitaal**

Aanwezig: *Voorzitter:* J. Olthof, gedeputeerde provincie Noord-Holland
M. Bovy, provincie Zuid-Holland
J. de Reus, provincie Flevoland
5.1.2e 5.1.2e provincie Noord-Holland

H. Bouma, gemeente Uithoorn
W. Breunesse, gemeente Zaanstad
F. Brouwer, gemeente Heemskerk
J. Brouwer, gemeente Uitgeest
P. van Diepen, gemeente Heiloo
S. Dinjens, gemeente Velsen
Mw. R. Dral, gemeente Oostzaan
G. Elkhuizen, gemeente Nieuwkoop
A. Elzakalai, gemeente Lelystad
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Mw H. Hooij, gemeente Teylingen
W. Jansen, gemeente Ouder-Amstel
B. Kabout, gemeente Aalsmeer
Mw. N. Mulder, gemeente Heemstede
J. Nobel, gemeente Haarlemmermeer
mw A. Reussink, gemeente Amsterdam
P. Slettenhaar (Castricum)
Mw M. Vernooij, namens gemeente Uithoorn

ambtelijke ondersteuning
5.1.2e gemeente Haarlemmermeer

Gasten: mw. C. van Balen, omgevingsmanager Herziening Luchtruim, IenW
D. Benschop, president-directeur en CEO Schiphol
J. Eikelenstam, programmadirecteur Herindeling Luchtruim, IenW
R. Megens, plaatsvervangend directeur Herindeling Luchtruim, IenW

*Afwezig m.b.*

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

## 1. Gasten: programma luchtruimherziening

De **voorzitter** meldt dat van 9.30 uur tot 10.00 uur mevrouw Van Balen, de heer Eikelenstam en de heer Megens te gast zijn. De heer Eikelenstam is de nieuwe programmadirecteur van de luchtruimherziening. Vandaag zal er met hem gesproken worden over de governance.

De heer **Eikelenstam** stelt zichzelf voor. Hij is sinds twee weken in functie. Eerder heeft hij gewerkt op het ministerie van Economische Zaken en Klimaat. Hij is blij om de leden van de BRS te ontmoeten.
De **voorzitter** meldt dat er vandaag niet over de inhoud gesproken zal worden, maar over hoe de BRS en IenW zich tot elkaar verhouden. Met betrekking tot de luchtruimherziening was er prettig contact. De vraag is hoe de heer Eikelenstam de toekomst ziet en hoe hij de BRS hierbij wil betrekken. De heer Megens zal hier een korte presentatie over geven.
De heer **Eikelenstam** hoopt de goede contacten voort te kunnen zetten.
De heer **Megens** dankt de BRS voor de uitnodiging en begint zijn presentatie met de bestuurlijke samenwerking. In 2018 is men van start gegaan. Luchtvaartprocessen zijn normaal gesproken vrij gesloten processen. Het zijn Rijksbevoegdheden. Dit is niet langer houdbaar. Er moet meer samengewerkt worden en men moet als één overheid optrekken. In 2019 hebben provincies een handreiking aan de bewindspersonen gedaan. Zij gaven toen aan vanuit duidelijke rollen en

verantwoordelijkheden samen te willen werken. Dit heeft IenW ter harte genomen en men heeft bekeken hoe dit concreet gemaakt kon worden. Het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving is hier ook bij betrokken. Eind vorig jaar heeft IenW de ontwerp-Voorkeursbeslissing gepubliceerd. Daaraan voorafgaand was er al met provincies en stakeholders gesproken. Op basis daarvan is bekeken hoe dit in de volgende fase van het programma verder concreet gemaakt kon worden. Het programma is landelijk. Enerzijds wil men graag lokale lijnen leggen, maar anderzijds wordt het al snel onbeheersbaar als dit er te veel worden. Er moet dus gezocht worden naar een balans. Na overleg met de provincies is er een voorstel gekomen. Omdat het goed is om dit ook aan de BRS voor te leggen, is de heer Megens vandaag samen met de Eikelenstam en mevrouw Van Balen te gast.
Uitgangspunt bij de samenwerking is dat de BRS en het Rijk elk hun eigen verantwoordelijkheden hebben. De leden van de BRS weten wat er in de gebieden speelt. Dit biedt voor het Rijk een netwerk en een platform om een gesprek te voeren en om advies te vragen. Daarnaast staat het Rijk, dat de bevoegdheid heeft om het luchtruim te herzien. IenW coördineert de samenwerking bij de verschillende partijen binnen het Rijk en met de lokale partijen. Hiervoor is een zogeheten participatieladder ontwikkeld. De onderste treden bestaan uit informeren, meedenken en adviseren. Daarboven zitten coproductie en meebeslissen. De bovenste is het besluiten. Uiteindelijk moet dit in de definitieve voorkeursbeslissing worden uitgevoerd. Op een bepaald moment kan men niet meer verder zolang er geen missionair bewindspersoon is. In de tussentijd bereidt men zich goed voor.
Het niveau van het adviseren is wat steviger dan gebruikelijk. In formele zin betekent participeren het indienen van zienswijzen. De heer Megens begrijpt dat overheden elkaar zienswijzen sturen, maar vindt dit vreemd en eigenlijk niet in orde. Dit impliceert dat er aan de voorkant van het proces iets niet goed gegaan is. Als het proces goed ingericht wordt, zouden de provincies en de BRS het niet meer nodig moeten vinden om een zienswijze in te dienen en tevreden moeten zijn. Aan de voorkant kunnen bijvoorbeeld provinciale gebiedsadviezen aangevraagd worden. Daarnaast zijn er nog andere overlegstructuren. Op ambtelijk niveau zijn er afstemmingsmomenten en interbestuurlijk kan er overlegd worden, waarbij er gezocht wordt naar de overlap op verschillende onderwerpen zodat er één inhoudelijk verhaal tot stand kan komen. Tot slot wordt er uiteraard met de bewindspersonen overlegd. Dit alles moet ertoe leiden dat er betere besluiten tot stand komen met meer draagvlak.
Een trede lager op de participatieladder zit het niveau van meedenken. Ook hier is het doel om verrassingsvrij te werken. Ook op deelprojectniveau zal er meer aandacht gegeven worden aan meedenken in de vorm van regionale ontwerpbijeenkomsten.
Informeren is basaal, maar zeer belangrijk, zodat er verrassingsvrij wordt gewerkt. Aan de voorkant moet men van elkaar weten wat er speelt. De lijnen zijn zo kort dat vragen direct gesteld kunnen worden.
Er zijn vier deelprojecten. In het noorden van het land is IenW bezig een militair oefenterrein in te richten. In het oosten van het land wordt een bestaand militair gebied hervormd. Met betrekking tot Schiphol zijn er twee deelgebieden: de herziening van het zuidoostelijk luchtruim en de herinrichting van het naderingsluchtruim. De provincies die hierbij betrokken zijn, zijn ook allemaal in de BRS vertegenwoordigd. Nederland is “Schipholcentrisch” wat betreft luchtvaart. Hier richten de projecten zich dan ook voornamelijk op. Er wordt gezocht naar de gebruiksmogelijkheden van het luchtruim. Als er gebruikgemaakt wordt van vaste routes, wordt het continu klimmen en dalen mogelijk gemaakt. Zo wordt er netto hoger gevlogen. Alle deelprojecten zijn nodig om bij het centrumdeelproject, de herinrichting van het naderingsluchtruim van Schiphol, dat effect te bereiken.
De vervolgstappen zijn nog “work in progress”. De definitieve voorkeursbeslissing staat gepland voor eind 2021, maar zeker als het kabinet nog wat langer op zich laat wachten zal dit naar 2022 opschuiven.

De **voorzitter** dankt de heer Megens voor de toelichting en geeft de aanwezigen de gelegenheid tot het stellen van vragen.
De heer **Kabout** zag bij de betrokken partijen het ministerie van Binnenlandse Zaken niet staan. Hij is van mening dat de ruimtelijke ordening van groot belang is in de totale afweging. Hoe is dit geborgd? Kan er, als het niet uitkomt qua ruimtelijke ordening, nog een stap teruggezet worden?
De heer **J. Brouwer** hoorde de heer Megens spreken over verrassingsvrij werken en een zienswijze die niet nodig zou moeten zijn, omdat er dan iets niet goed gedaan is. Hier is de heer Brouwer het mee eens. Hij heeft ook een vraag. De inwoners zullen de effecten merken van de luchtruimherziening. Hoe ziet de heer Megens de inwoners een rol krijgen in het programmaplan?
De heer **Bouma** sluit zich aan bij de vraag van de heer Brouwer met betrekking tot de inwoners. Het verbaasde hem voorts dat er bij de verantwoordelijkheden van het Rijk niks stond over de leefomgeving. De heer Bouma hoopt dat dit anders is.

Mevrouw **Hooij** maakt zich zorgen over de vierde fix, wat aanvliegen over Brabant en Utrecht zou betekenen, en een mogelijke wijziging van de vliegroutes. Welke mogelijkheden hebben de gemeentes en de provincie Zuid-Holland om hierin mee te denken?
De heer **Dinjens** vraagt hoe de luchtruimherziening samenhangt met andere trajecten van IenW. Eerder heeft de BRS al gesproken met de minister over de bestuurlijke kolom in z'n algemeenheid. Nu gaat het over de luchtruimherziening. Hangen die dingen met elkaar samen?
De heer **Megens** pakt de vraag over de gezonde leefomgeving en de betrokkenheid van Binnenlandse Zaken samen. Ook het Rijk heeft een verantwoordelijkheid voor een gezonde leefomgeving. Er bestaat een lijntje met Binnenlandse Zaken, in het bijzonder met betrekking tot ruimtelijke ordening. Deze expertise is ook nodig, want het spanningsveld tussen effecten op de grond en effecten in de lucht worden pregnanter als er concrete ontwerpen komen.
Er werd gevraagd naar de mogelijkheid om een stap terug te doen. Die is er altijd. In het luchtruim is dit makkelijker dan op de grond. Het is echter niet a priori de bedoeling. De luchtruimherziening heeft als bedoeling om te leiden tot een aanzienlijke vermindering van de impact van luchtvaart in Nederland, waarbij er natuurlijk lokaal verschillen kunnen optreden. Er moet steeds bekeken worden welk effect iets heeft op de grond en welk effect het heeft voor het geheel.
Er werd gevraagd hoe de inwoners betrokken zullen worden. Formeel is er nog een zienswijzeproces. Inwoners kunnen dus zienswijzen indienen. IenW heeft de lokale overheden nodig om inwoners mee te nemen. Hierin wordt de samenwerking dus heel belangrijk.
Er werd gevraagd naar de vierde fix. Dit is precies waar het programma mee bezig is. Men probeert al de convergentiestap te zetten in het ontwerp. Op het goede moment wil IenW met de BRS in gesprek over waar men mee bezig is. Een vliegtuig vliegt het liefst in een rechte lijn op zo groot mogelijke hoogte. Dat is het uitgangspunt. Hier zit maatwerk onder. Er kan dus meegedacht worden. Er moet op tijd worden gesproken, zodat er nog tijd is om te bekijken wat de effecten zijn en hier eventueel nog wat aan te doen.
Tot slot was er de vraag over de samenhang met andere trajecten in het luchtvaartdomein. Dan gaat het over Schiphol, Lelystad en Defensie. Op elk niveau was het zoeken naar de wijze van samenwerken. Voor de luchtruimherziening is gekozen voor een vlucht naar voren, geïnspireerd op de aanpak van de MIRT. Hier is geen formele juridische basis voor. Het is dus een soort experiment. De Luchtvaartnota is de basis. Het is de bedoeling om van daaruit alle elementen met elkaar te laten samenhangen. Hier is een overkoepelende afdeling voor, Beheer en Omgeving.
De **voorzitter** dankt de heer Megens voor zijn antwoorden. Over de interbestuurlijke afspraken zal in de reguliere vergadering nog gesproken worden. Hierbij gaat het ook over bewonersparticipatie.
De heer **Slettenhaar** stelt dat afspraken met bewoners op een bepaalde manier afrekenbaar moeten zijn. Berekenen en niet meten, zoals in het verleden is gebeurd, leidt tot wantrouwen. Als het Rijk met bewoners in gesprek gaat en de bal bij de gemeenten wordt gelegd, moeten er afrekenbare afspraken gemaakt worden.
De heer **Nobel** vraagt hoe de generieke maatregelen lokaal uitpakken. Er werd gesproken over maatwerk. Hoe wordt hiermee omgegaan en hoe worden inwoners hierbij betrokken?
De heer **Megens** is het er volkomen mee eens dat afspraken afrekenbaar moeten zijn. Er moet transparant en navolgbaar gewerkt worden. Men moet geen dingen beloven die niet waargemaakt kunnen worden. De vraag hoe zaken lokaal uitpakken, leidt tot een technisch gesprek. Overheden moeten hierin samen optrekken. Er moet bekeken worden wat er aan maatwerk mogelijk is en of dit positief of negatief uitpakt. Vervolgens moet men de afweging samen maken. IenW wil samen bekijken hoe inwoners er het beste bij betrokken kunnen worden.
De **voorzitter** bedankt de heer Eikelenstam, de heer Megens en mevrouw Van Balen voor hun aanwezigheid. Hij stelt dat er een goede basis ligt om op voort te bouwen.

De heer Eikelenstam, de heer Megens en mevrouw Van Balen verlaten de vergadering.

## 2. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de vergadering. Hij deelt mee dat hij iets eerder weg moet. De heer Nobel zal het voorzitterschap op zich nemen vanaf 10.30 uur.

### a) Stand van zaken governance Schiphol, interbestuurlijke samenwerking

De **voorzitter** heeft vorige week een overleg gehad met de heer Van Geel en een vertegenwoordiger van IenW. De definitieve besluiten blijven doorgeschoven worden. Hij krijgt het gevoel dat de BRS een

verantwoordelijkheid toegeschoven krijgt in de maatschappelijke participatie. De voorzitter heeft duidelijk gemaakt dat de BRS graag snel een bestuursakkoord wil hebben over de interbestuurlijke afspraken. Hij stelt voor dat wat er zojuist besproken is over de luchtruimherziening hierin wordt opgenomen. Dit moet in samenhang gebeuren met andere programma's. De voorzitter hoopt voor 1 januari een bestuursakkoord te hebben, waarin in ieder geval de samenwerking in de bestuurskolom goed vastgelegd wordt.
Er is ook gesproken over de ORS. Er is een aantal scenario's uitgewerkt. De voorzitter kreeg steeds het gevoel dat aan de BRS gevraagd werd wat het ministerie hiermee moet doen. De BRS heeft altijd benadrukt dat het Rijk het bevoegd gezag is en de burgerparticipatie dan ook de verantwoordelijkheid is van het Rijk. De deelnemers van de BRS moeten ervoor waken dat zij niet verantwoordelijk worden gemaakt voor de burgerparticipatie. Uiteraard wil de BRS er wel bij betrokken worden, maar de verantwoordelijk ligt primair bij het Rijk. Dit geldt ook voor de financiële verantwoordelijkheid. IenW heeft deze lijn nu omarmd. Er komt zo snel mogelijk een bestuursakkoord, waarin de voorzitter in ieder geval dit voorstel terug wil zien.
Mevrouw **Mulder** merkt op dat dit punt er ook uit sprong bij de presentatie. Ook de provincie moet soms direct naar de inwoners, dus waarom zou dit voor het Rijk moeilijk zijn? Het is goed om te horen dat het Rijk nu beaamt dat het hier een rol in heeft. Verder merkt mevrouw Mulder op dat er, mocht het ambtelijk mogelijk zijn, allerlei Postbus 51-achtige acties te bedenken zijn die in eenvoudige taal duidelijk maken dat bijvoorbeeld, als dat echt zo is, het nieuwe indelingsplan uiteindelijk zal leiden tot minder overlast. Zou het Rijk de BRS niet kunnen informeren welke directe boodschappen ze gaan delen vanuit die verantwoordelijkheid?
De heer **Dinjens** vindt het typerend dat IenW met een stamelend verhaal komt wanneer er gevraagd wordt naar de samenhang en dat de voorzitter daarentegen zegt dat hij dit zelf wel regelt in de interbestuurlijke kolom. Hij heeft een vraag over het bestuursakkoord. Ook hier moeten de raden goed over geïnformeerd worden. De BRS staat in de context van de ORS. Hoe ziet de voorzitter dit voor zich bij het sluiten van de bestuurskolom? Hoe gaan de raden geïnformeerd worden en hoe wordt dit georganiseerd? Het tekenen van zo'n akkoord is ook al een tour de force.
De **voorzitter** antwoordt dat het opknippen van de ORS in een maatschappelijke kolom en in een bestuurlijke kolom niet nieuw is. De raden moeten hierin goed meegenomen worden. Het proces moet verder uitgewerkt worden. Er zullen nu eerste contouren geschetst worden over hoe dit eruit moet zien.
De heer **Dinjens** begrijpt dat de raden het moeten weten voor het naar buiten komt. Daarnaast moet het college er nog iets van kunnen vinden. Dit zou de heer Dinjens graag willen borgen.
De **voorzitter** neemt dit mee in de uitwerking van het vervolgtraject. In antwoord op mevrouw Mulder antwoordt hij dat het uiteindelijk de verantwoordelijkheid van het Rijk is om de participatie te organiseren. De BRS kan ideeën meegeven.
Mevrouw **Mulder** sluit zich aan bij de heer Dinjens. Het was verontrustend hoe de presentatie veranderde toen de heer Dinjens vroeg naar de samenhang met andere trajecten. Het staat nog in de kinderschoenen bij hen, dus het is wellicht verstandig om ongevraagd advies te geven.
De **voorzitter** antwoordt dat niet onderschat moet worden wat voor cultuurverandering dit is binnen IenW. René Vrugt heeft zijn nek destijds uitgestoken om dit anders te organiseren, maar het is nog niet vanzelfsprekend. De voorzitter hoopt dat dit een doorbraak is.

**b) Stand van zaken cumulatie**

De **voorzitter** brengt in herinnering dat er vaak gesproken is over de cumulatie van geluid. De BRS had hier een standpunt over ingenomen op basis van de nieuwe formule. Een groter gebied weegt zwaarder mee voor de cumulatie van geluid. Daardoor moeten gemeenten een zwaardere onderbouwing geven om ergens woningen te mogen bouwen. Hier heeft de BRS tegen geageerd. Destijds is er een afspraak gemaakt met de twee bewindspersonen. Er kwam een rapportage over de effecten. Hier bleek uit dat de impact groot was voor vele duizenden woningen. Er heeft inmiddels een aanvullend onderzoek plaatsgevonden. Dit is nog een concept, maar in een ambtelijke bespreking werd al bevestigd dat de impact groot zou zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling in Noord-Holland. Hiermee ontkent de BRS niet het probleem van geluidsoverlast, maar de eenzijdige aanpassing van de formule en het probleem neerleggen bij de gemeente is niet de manier waarop de BRS ertegen aankijkt. Het risico bestaat dat hierover een lange discussie ontstaat en de BRS constant achter de feiten aanloopt. Samen met de heer Loggen, gedeputeerde van Ruimtelijke Ordening, heeft de voorzitter het idee om een brief te schrijven waarin voorgesteld wordt om dit beleidsarm door te zetten. Dit is in lijn met wat de BRS eerder heeft ingezet richting het Rijk. De voorzitter wil geen vraag stellen,

maar meer de confrontatie zoeken en de bal bij het Rijk neerleggen. Het liefst zou hij dit zo breed mogelijk willen inzetten, dus ook namens de BRS en de VNG.
De heer **Bouma** steunt de inzet van de voorzitter. Hij vraagt of het Rijk ook weet wat het effect is op bestaande bouw en weet wat voor onrust er bestaat bij inwoners.
De **voorzitter** stelt dat dit ook zijn punt richting het Rijk is. Nog los van de bestaande woningbouwopgave, kunnen ook bewoners in bestaande bouw sterk benadeeld worden door een aanpassing van de formule. Het geluid zou aan de gevels gemeten moeten worden. Er kan niet een andere formule op los worden gelaten, waarna de gemeenten maar moeten uitleggen waarom het geluid wel meevalt.
De heer **Bouma** stelt dat de heer Van Geel dit ook in zijn rapport schreef: als de regels veranderd worden, moeten de consequenties ook aanvaard worden.
De heer **Elkhuizen** vraagt om toe te voegen dat de problemen niet alleen groot zijn voor Noord-Holland, maar ook voor een groot aantal gemeentes in Zuid-Holland en Utrecht.
De **voorzitter** verontschuldigt zich. Hij zal dit corrigeren. Ook een gedeputeerde van Zuid-Holland was betrokken bij het gesprek. Dit geldt voor het gehele gebied rondom Schiphol.
De heer **Jansen** vraagt of een brief sturen voldoende is en of er meer gedaan moet worden om druk te zetten om meer woningen te kunnen bouwen.
De **voorzitter** antwoordt dat de BRS er de afgelopen jaren in geslaagd is om een positie in te nemen waar men niet omheen kan. Een brief die openbaar wordt heeft veel meer impact dan een directe brief aan de minister. Men kan een alarmsignaal laten horen. Hij gaat ervan uit dat er hierna snel een bestuurlijk overleg georganiseerd wordt. IenW wil geen gedoe hebben zolang het kabinet demissionair is. Ook de toon van de brief is van groot belang.

**c) Vooruitblik symposium**

De **voorzitter** vraagt mevrouw 5.1.2e of zij kort iets kan zeggen over het symposium.
Mevrouw 5.1.2e vertelt dat zij er druk mee bezig is en twee blokken uitwerkt: een blok economie en een blok gezondheid. Zij verwacht dat het heel leuk wordt en hoopt dat iedereen komt.

**3. Vaststellen verslag 8 juli 2021**

Het verslag wordt conform vastgesteld.

De heer Olthof draagt het voorzitterschap over aan de heer Nobel.

De heer Olthof verlaat de vergadering.

**4. Gast: de heer Benschop**

De **voorzitter** heet de heer Benschop welkom en geeft hem direct het woord om de BRS bij te praten over de luchtvaart en het herstel.
De heer **Benschop** dankt de BRS voor de uitnodiging. Behalve over het herstel en de vooruitzichten, wil de heer Benschop spreken over verduurzaming en Europees beleid.
Het eerste halfjaar is minder geweest dan verwacht op basis van de vaccinaties. Door de deltavariant en de reisbeperkingen was er veel onzekerheid voor mensen. Internationaal zijn er buiten Europa nog veel landen dicht. Dit was terug te zien in de halfjaarcijfers, die een behoorlijk verlies toonden. In de zomer had Schiphol tussen de 50% en 55% van het aantal passagiers in 2019. Dit is een stuk meer dan in 2020. Het aantal vliegbewegingen zit rond de 70%. Dit komt doordat vliegtuigen minder vol zitten, maar ook doordat er nu meer ruimte is voor vrachtvluchten, die altijd meer vraag hadden dan er ruimte was en leden onder de schaarste aan slots. Qua vooruitzichten hangt veel af van vaccinatiegraden, varianten en reisbeperkingen. Het goede nieuws is dat de beperkingen met Amerika minder worden. Vanaf november mag men gevaccineerd met een test naar Amerika. Dit is intercontinentaal gezien de belangrijkste markt voor Schiphol. Voor het bedrijfsleven is het belangrijk dat de banden hersteld kunnen worden. De vooruitzichten voor Azië en Australië zijn beperkt. Zij hanteren een streng beleid. Australië zit in ieder geval tot de zomer van 2022 op slot. Hetzelfde geldt waarschijnlijk voor China. Op z'n vroegst zal Schiphol in 2023 of 2024 op het oude niveau zijn. Deze tijd wil Schiphol gebruiken voor "building back better" op verschillende gebieden. Dit betekent dat niet alleen het geluid, maar ook de uitstoot van $CO_2$ in 2018 hun piek hebben beleefd. Dit staat los van politieke besluiten, maar is een commitment van Schiphol aan de omgeving. Soms kan dit door de

crisis zelfs versneld worden. Ook de vlootvernieuwing gaat door. Oudere, minder zuinige vliegtuigen worden uitgefaseerd. Wat betreft duurzaamheid treedt er in het denken en doen een versnelling op. Dit gebeurt niet alleen in de luchtvaart, maar wordt overal zichtbaar. “Fit for 55” is het grote klimaatplan van de heer Timmermans. Luchtvaart zit hier volwaardig in. De heer Benschop is hier blij mee. Luchtvaart heeft geen aparte positie. Niemand zou blij worden van een beeld waarin dit wel het geval zou zijn. Ook de luchtvaart wil binnen de doelstelling van Parijs vallen. Schiphol wil in 2050 netto nul uitstoot hebben. In Nederland heeft Schiphol een reductiedoelstelling voor 2030. Er moet veel voor gebeuren. De opgave is groot, maar de luchtvaart loopt mee met andere terreinen. Er is regulering, met name op de inzet van duurzame brandstoffen. Er wordt 5% in 2030, maar al 20% in 2035 afgesproken, oplopend tot ergens boven de 60% in 2050. De 2030-doelstelling mag wat Schiphol betreft wel wat meer zijn. Er komen meer aankondigingen van duurzame brandstoffen, ook aan de productiekant. De investeringen komen dus op gang. Er komt ook vraag vanuit de markt. Nu wordt er vaak aan offsets gedaan. De heer Benschop verwacht een trend waarin bedrijven duurzame brandstoffen willen kopen. Het mooie van de brandstoffen is dat ze allemaal een effect hebben op minder $NO_X$ en minder fijnstof. Dit is een goede ontwikkeling. In het Europese pakket wordt ook gesproken over beprijzing. Er is een voorstel om een kerosinetax in te voeren en er wordt gesproken over een ETS-doelstelling op Europese vluchten. De bijmengverplichting zal ook kosten met zich meebrengen. Er moet wel bekeken worden welke kosten dit alles met zich meebrengt en hoeveel het wordt als dit allemaal wordt opgeteld. Het is de vraag welke kostenverhogingen de meeste vergroening opleveren. De bijmengverplichting is de beste. Die leidt tot extra kosten, maar ook tot vergroening. Dat is bij een tickettax niet het geval. Dit zijn uitwerkingspunten. Naast regulering en beprijzing is er ook innovatie. Er kan nog meer gebeuren op het steunen van innovatie. De sector is druk bezig met het aanvragen van een groeifonds voor de verduurzaming van de luchtvaart. Er wordt bekeken welke kansen dit biedt voor Nederland. Nederland wil vooroplopen rond verduurzaming van de luchtvaart. Dit biedt kansen voor de maakindustrie. Dit is het motto dat Schiphol nu hanteert: verdienvermogen en verduurzaming.
De heer **Bouma** heeft twee vragen. Nu er weer meer vluchten komen, neemt de onrust over het geluid ook weer toe, veel meer dan voor corona. Hoe kijkt de heer Benschop hier tegenaan? Verder krijgt de heer Bouma veel vragen van de inwoners over het gebruik van banen. Deze lijken kriskras te worden gebruikt.
De heer **Benschop** antwoordt op de laatste vraag dat dit in het begin van de coronacrisis veel gebeurde. Omdat er zo weinig gevlogen werd, werd er meer toestemming gegeven voor afwijkende routes. Hierop is ingegrepen. Intern heeft de heer Benschop verteld dat niet alles wat mag ook verstandig is. De banen worden dus niet meer zo gebruikt en hij meent dat dit probleem dus verholpen is. Op de eerste vraag merkt de heer Benschop op dat er inderdaad meer onrust is. Elke week wordt een voorspelling uitgebracht en een rapportage over de afgelopen week. Dit biedt houvast aan de omwonenden. Vanuit Aalsmeer was er de vraag of er een “vlieg-weerbericht” gemaakt kon worden, waarin 24 uur vooruit gekeken wordt. Daarom is de “Notifly”-app uitgebracht. Dit is wat er aan communicatie gedaan wordt. Verder is Schiphol bezig met de programma's, inclusief Minder hinder. Dit is hard werken en lang volhouden en zal met de tijd resultaten opleveren.
Mevrouw **Hooij** merkt op dat er tot 2020 steeds meer prijsvechters kwamen en minder economisch relevante vluchten. Ze vraagt hoe Schiphol er na corona echt voor gaat zorgen dat er gewerkt gaat worden aan selectiviteit. Deze periode biedt een unieke kans om het gedoseerd aan te pakken. Daarnaast vestigt mevrouw Hooij de aandacht op een recent uitgebracht rapport van de Gezondheidsraad over ultrafijnstof. Vliegverkeer is een van de bronnen van ultrafijnstof. Er zijn maar twee oplossingen: minder vliegbewegingen of minder zwavel in de kerosine. Welke lijn voert Schiphol daarop?
Mevrouw **Mulder** sluit zich aan bij de vragen van mevrouw Hooij en de heer Bouma. Het verschil op het gebied van geluid en geur wordt nu goed gemerkt. Het contrast is groot met de periode waarin er geen vliegverkeer was. Het is goed dat Schiphol veel direct contact heeft met de bewoners. Dit kan misschien nog wel meer. Schiphol lijkt een verandering in het kijken naar de toekomst te hebben doorgemaakt. Schiphol is als economische factor heel belangrijk, maar moet toekomstbestendig gemaakt worden. Omwonenden en werknemers horen graag wat Schiphol op dit gebied doet. Hierbij gaat het bijvoorbeeld over fijnstof, maar ook over stikstof. Schiphol zou er als bedrijf mee kunnen scoren door hier het voortouw in te nemen.
De heer **Slettenhaar** sluit zich aan bij de vraag van mevrouw Hooij over selectiviteit. Door de omstandigheden lijkt namelijk het omgekeerde te gebeuren en ligt de nadruk op cargo en vluchten binnen Europa. De tweede vraag gaat over niet-gevectord aanvliegen. Dit wordt weer actueel nu er weer meer vluchten komen. Hoe worden de afspraken en de meetbaarheid geborgd? Verder zijn er

nieuwe ontwikkelingen op het gebied van radars, waardoor vliegtuigen dichter op elkaar kunnen aansluiten. Hierdoor bestaan er zorgen dat er geen momenten van rust meer overblijven.
De heer **Nobel** merkt op dat er altijd gesproken is over gecontroleerd herstel. De gedachte was dat er nagedacht zou worden over welk type vluchten geaccommodeerd zou worden. Hoe wordt hiermee omgegaan, gezien het feit dat er relatief weinig slots zijn komen te vervallen? Niet alle typen vluchten hebben dezelfde waarde
De heer **Benschop** antwoordt met betrekking tot het gecontroleerd herstel dat er niet gebeurd is wat men verwacht had, namelijk dat er airlines failliet zouden gaan en er veel slots zouden terugkomen. Het plan was om deze slots niet in één keer uit te geven. Wat er wel failliet is gegaan, wordt op dit moment ook niet uitgegeven. Er wordt dus wat gespaard, maar dit gaat over slechts een paar duizend slots. Tot 2023, 2024 zal dit gefaseerde herstel zichtbaar zijn.
De vraag over sturing houdt ook de heer Benschop zeer bezig. In het verleden is hier veel over gezegd en weinig aan gedaan. Er zijn Europese regels die kaders stellen. Er is, samen met de Nederlandse regering, inzet gepleegd om ervoor te zorgen dat luchthavens als Schiphol, die met schaarste te maken hebben, meer keuzemogelijkheden krijgen om optimaal gebruik te maken van de ruimte. Er is een herziening van de Europese slotverordening gekomen. Daarnaast heeft de Nederlandse regering in de Luchtvaartnota een beleidskader netwerkkwaliteit aangekondigd. Schiphol heeft dit begrip zelf geïntroduceerd. Hij wil sturen op kwaliteit, inclusief netwerkkwaliteit. Hierin staan criteria hoe beschikbare slots verdeeld worden. De slotcoördinator heeft bijvoorbeeld een bestemmingenlijst opgesteld. Als er gekozen moet worden, gaat de bestemming tellen. Hierbij wordt gekozen vanuit netwerkkwaliteit. Londen staat bijvoorbeeld niet op deze lijst, maar bestemmingen waar nog niet of onvoldoende naartoe wordt gevlogen wel. Het beeld is verder stabiel. Partijen zijn over het algemeen in staat gebleven om hun slots te behouden.
Er werd gevraagd naar ultrafijnstof. De Gezondheidsraad heeft hierover gepubliceerd. Dit is in lijn met wat het RIVM eerder al gedaan heeft. Het RIVM komt hier begin 2022 op terug. Het is duidelijk dat er een probleem is, hoewel niet alle gezondheidseffecten helemaal bekend zijn. Schiphol zal zijn best doen de uitstoot van ultrafijnstof zo veel mogelijk te beperken. Daarnaast heeft Schiphol in samenwerking met TNO een onderzoek gedaan naar de effecten op werknemers. Dit onderzoek heeft op Schiphol zelf plaatsgevonden. Het onderzoek wordt binnenkort gepubliceerd. Gelukkig loopt de aanpak hiervan op een aantal gebieden gelijk op met de aanpak van stikstof en het bevorderen van duurzaamheid. Het gaat erom dat er minder fossiele brandstoffen verbrand worden. Hier helpt bijvoorbeeld het elektrisch taxiën bij. Zwavelarm werken is niet zo eenvoudig. Hier is ook een Kamerbrief over gekomen. Het is beter om in te zetten op duurzame brandstof en vervanging van brandstoffen. Verder zal Schiphol in samenwerking met de universiteit van Wageningen een proef doen om fijnstof te vernevelen bij de start van vliegtuigen, waardoor fijnstof zou neerslaan. Dit is een experiment en een zaak van de lange termijn. Fijnstof levert een groter probleem op voor de gezondheid dan stikstof. De uitstoot van stikstof is vooral een regelgevingsprobleem. De bijdrage van de luchtvaart hieraan is relatief beperkt.
De heer **Benschop** deelt de opmerkingen van mevrouw Mulder over de beleving, de omgeving en hoe daarop in te spelen. Mochten er ideeën zijn over betere communicatie met de omgeving, dan hoort de heer Benschop ze graag. Behalve de app en het weekoverzicht heeft Schiphol ook een nieuwsbrief.
De wissel is inderdaad om. Er wordt niet meer gesproken over groei en het belang van groei. Er wordt gesproken over kwaliteit, netwerkkwaliteit en kwaliteit van leefomgeving. Schiphol versnelt, ook op het gebied van duurzaamheid. Er wordt geen aparte positie voor de luchtvaart geclaimd. Schiphol beseft wat er aan de hand is en wat er moet worden gedaan. Dit moet nog beter voor het voetlicht worden gebracht.
De overheid is nog bezig met meten en rekenen. De heer Benschop blijft in Den Haag aandringen op snelheid. Zowel bij Minder hinder als in de luchtruimherziening wordt gesproken over vaste benaderingsroutes. Die moeten zo worden neergelegd dat ze de minste hinder geven. Voor een aantal dingen heeft Schiphol Den Haag nodig. Dat gaat te langzaam.
De heer **Slettenhaar** maakt zich zorgen dat de vaste benaderingsroutes juist zorgen voor meer overlast op bepaalde plekken, maar dankt de heer Benschop voor het eerlijke antwoord.
De heer **Benschop** kent de zorg, maar benadrukt dat de routes nog niet ontworpen zijn.

De **voorzitter** bedankt de heer Benschop voor zijn aanwezigheid.
Hij sluit de vergadering om 11.01 uur.

**VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 12 mei 2022, van 09.30 tot 10.45 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig:

J. Olthof, gedeputeerde provincie Noord-Holland, *voorzitter*
J. de Reus, gedeputeerde provincie Flevoland
5.1.2e 5.1.2e provincie Noord-Holland

W. Breunesse, gemeente Zaanstad
S. Dinjens, gemeente Velsen
A. Elzakalai, gemeente Lelystad
S. Heldoorn, gemeente Heemskerk
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Mw. H. Hooij, gemeente Teylingen
W. Jansen, gemeente Ouder-Amstel
J. Nobel, gemeente Haarlemmermeer
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
E. de Vries, gemeente Amsterdam
K. van der Zwet, gemeente Lisse

ambtelijke ondersteuning
5.1.2e gemeente Almere
5.1.2e provincie Utrecht
5.1.2e provincie Zuid-Holland
5.1.2e Omgevingsdienst Midden-Holland

*Afwezig m.b.*

R. te Beest, gemeente Alkmaar
A.J. van den Beld, gemeente Bergen
R. Berkhout, gemeente Haarlem
H. Bouma, gemeente Uithoorn
Mw. M. Elfferich, gemeente Landsmeer
Hendriks, gemeente Gooise Meren
Mw. K. Hoekstra, gemeente Hillegom
B. Kabout, gemeente Aalsmeer
R. van Muilekom, provincie Utrecht
Mw. N. Mulder, gemeente Heemstede
R. Nagtegaal, gemeente Katwijk
A. North, gemeente Leiden
N. Ozutok, gemeente Beverwijk
H. Raat, gemeente Amstelveen
C. van Uden, gemeente De Ronde Venen
Mw. M. Veeningen, gemeente Almere
Verdiepen, gemeente Heiloo
Mw. W. Verkleij, gemeente Noordwijk
Mw. W. de Zoete, provincie Zuid-Holland

Verslag:

5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

## 1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de vergadering om 09.30 uur en heet iedereen hartelijk welkom. Er is voor deze vergadering geen agenda rondgestuurd.
Er wordt momenteel afgetast wat de nieuwe bewindspersonen precies van plan zijn. Hij heeft het gevoel dat er in ieder geval veel meer actie is dan in de afgelopen vier jaar. Er wordt deze vergadering een presentatie gegeven door mevrouw 5.1.2e over de samenwerking.

De aanwezigen stellen zich aan elkaar voor.

## 2. Presentatie en discussie

Mevrouw 5.1.2e houdt aan de hand van slides een presentatie waarin zij een toelichting geeft op wat achter de schermen gaande is.

Het wachten is op een nieuwe LVB voor Schiphol met een nieuw norm- en handhavingsstelsel. Daarvoor is een natuurvergunning voor Schiphol nodig, waarbij stikstof het knelpunt is. Er heeft op provinciaal ambtelijk niveau overleg plaatsgevonden. Daarbij ging het ook over de vraag hoe een programmatische aanpak eruit zou moeten zien. De door de BRS gewenste integrale aanpak zou ook consequenties hebben voor de bilaterale trajecten die nu worden opgestart. Een voorbeeld zijn de woondeals. De BRS heeft in het najaar afspraken gemaakt over interbestuurlijke samenwerking over alles in het luchtzijdige deel. Voor wat betreft het landzijdige deel het hebben de regio's via de MIRT-structuur allemaal regionale programma's. Een belangrijk punt van de BRS is: geen korte termijn zonder inbedding in de lange termijn.
Er gaat morgen een Kamerbrief RO uit met de aankondiging dat de NOVI-gebieden omgedoopt worden tot NOVEX-gebieden. De precieze betekenis daarvan is nog niet geheel duidelijk. De insteek is dat het hele BRS-gebied afgedekt wordt, omdat de problematiek die aangekaart wordt in het luchtzijdige deel BRS-breed is. Eventueel kan daarbinnen op deelgebieden een focus aangebracht worden. In de NOVEX-structuur zouden de minister, de regionale bestuurder en de BRS-voorzitter samen moeten optrekken. Het zou goed zijn als er een nieuwe tafel ontstaat die snel zaken kan agenderen en besluiten kan nemen.

Mevrouw **Hooij** vindt het heel goed om de luchtzijdige kant scherp te houden, want de landzijdige kant is meestal voldoende goed geborgd. Zij maakt zich veel zorgen om de uitkomst. De BRS gaat voor het eigen verhaal zonder te haastig beslissingen te nemen. De BRS moet proberen zaken voor elkaar te krijgen, ook in het Cluster Zuidwest. Dat zit vaak in zwaar weer.
De heer **Van der Zwet** sluit zich aan bij de vorige spreker.
De heer **De Vries** heeft gemerkt dat de nieuwe minister wel wat wil gaan doen, maar toch ziet hij enige handelingsverlegenheid. De druk van buiten is gigantisch, met het risico dat straks de buitenwereld gaat bepalen wat er moet gebeuren omdat het bestuur niet handelt. Het standpunt van de gemeente Amsterdam is dat er door verkeer en landbouw minder stikstof moet worden geproduceerd. Op die manier ontstaat ruimte voor bijvoorbeeld wonen, of misschien luchtvaart. Daar kunnen gemeenten iets aan doen door een stevig luchtkwaliteitsbeleid. Wonen is in het algemeen belangrijker dan vliegen, dus daar ligt voor Amsterdam de prioriteit.
De heer **Van den Heuvel** merkt op dat alle pogingen om de stikstofdepositie te beperken momenteel stil liggen. Men kiest alleen voor grote heroïsche acties die eigenlijk niemand wil. Op lokaal en provinciaal niveau is het een drama. Hij vindt het niet erg belangrijk welke minister de lead neemt. Dat kan BZK of RO zijn. Wel spannend is de verhouding tussen het Groene Hart en Schiphol, beide zaken waarmee hij zich wil gaan bemoeien. Wat betreft het Groene Hart zou je van het Rijk een integrale benadering verwachten, over waterbeheer, natuur, maar ook over hinder en de cumulatieregeling. Hij ziet dat nog niet terug.
De heer **Slettenhaar** juicht een integrale kijk toe. Je kunt op die manier dingen met elkaar verbinden, maar er is ook een nadeel. Zaken die nu specifiek door de BRS benoemd zijn, zie je nog niet terug. Er moeten slimme keuzes gemaakt worden. De selectiviteit is vaak besproken. Wat voor soort luchtvaart wil je in dit gebied? Dat soort zaken moet bij een volgende stap terugkomen. Het LIB is belangrijk. Gezondheid is een abstract begrip. Er wordt ergens een meting gedaan en mensen blijken in hun slaap gestoord te worden. Maar als je geen woning hebt, wordt je ook niet gezonder. Castricum lijkt overigens ver weg van Schiphol, maar heeft wel te maken met een aanvliegroute die last geeft.

De **voorzitter** deelt de zorgen die hij hier hoort. Hijzelf zag dat de minister in de laatste brief andere woorden koos dan de laatste jaren door zijn voorganger gebezigd werden. Hij denkt daarbij bijvoorbeeld aan het gebiedsgerichte en de basisleefkwaliteit. Ook worden regio en provincie genoemd. Dat maakt het lastig om die ontwikkeling in Den Haag te frustreren door er hard tegenin te gaan. De internationale connectiviteit is belangrijk, maar de BRS is er vooral voor de balans met een gezonde fysieke leefomgeving. De basisleefkwaliteit moet ervoor zorgen dat iedereen erop vooruitgaat. De leden van de BRS hebben tot een bepaald niveau een gemeenschappelijk belang. Ga je verder de diepte in, dan kunnen die belangen uiteen gaan lopen. De BRS moet bij elkaar gehouden worden en mag zich niet uit elkaar laten spelen. Daarom moet het gezamenlijk belang scherp in de gaten gehouden worden. Daar moet de BRS voor staan. Ook de rolverdeling moet goed in de gaten gehouden worden. De BRS moet aan tafel komen zitten om het belang van de Schipholregio te

bewaken. Het mag niet zo zijn dat men in de Eerste of Tweede Kamer zegt: we hebben het met de BRS besproken en die ging akkoord! De BRS kan verantwoordelijkheid nemen en aan tafel plaatsnemen, maar dan vanuit de opgave en afspraken die door de BRS gemaakt zijn. De houding van de nieuwe minister is dus een lichtpuntje. Ook ambtelijk lijkt er beweging te komen. Er wordt nu op een wat andere manier naar de materie gekeken. Er zijn meerdere bewindspersonen betrokken bij dit dossier. Het is niet de bedoeling dat de inzet op een gebiedsgerichte aanpak tot een nieuwe tafel leidt. Er liggen al heel veel programma's en plannen vanuit alle regio's. De luchthaven neemt een enorm belangrijke plek in in de regio, zowel economisch als maatschappelijk, en altijd op het gebied van leefbaarheid. Er moet een nieuwe balans gevonden worden met meer aandacht voor de basisleefkwaliteit. De ontwikkelingen moeten door kunnen gaan, waarbij een integrale afweging noodzakelijk is. Je kunt niet maatregelen voor de luchtvaart treffen zonder rekening te houden met de problemen op de grond.
De heer **Nobel** vindt het goed om dat gesprek integraal te gaan voeren. Hij herinnert er echter aan dat de BRS bij de vorige vergadering heeft gezegd dat er een brief aan de Kamer en aan de minister gestuurd moest worden over geluidscumulatie. Hij is bang dat de integrale benadering die aandacht voor geluidscumulatie in de weg komt te zitten. Het zou verstandig zijn om alsnog die brief over geluidscumulatie aan de Kamer en de minister te sturen. Waarom is dat nog niet gebeurd? Hij is er niet gerust op, met drie bewindspersonen die over de geluidscumulatie allemaal naar elkaar wijzen.
De **voorzitter** antwoordt dat hij ervoor gekozen heeft om die brief nog niet te versturen. Als de vergadering dat wil, zal hij het alsnog doen. Er is een nieuw kabinet. Vanmiddag gaat hij kennismaken met de nieuwe minister. Daarbij zal hij de geluidscumulatieregeling ter sprake brengen. Hij wil graag een bestuurlijk overleg om samen te constateren dat men er wat betreft de cumulatieregeling niet uitkomt. Als dat gebeurt is, is het tijd om de gewenste brief te versturen. Hij wil zich nu niet te hard opstellen richting de nieuwe bewindspersoon.
De heer **De Vries** ondersteunt het betoog van de heer Nobel. Het gaat niet alleen om Schiphol, maar de cumulatie van geluid van Schiphol met ander geluid. Niet kunnen wonen weegt qua gezondheid en leefkwaliteit inderdaad zwaarder dan overkomende vliegtuigen. Het BO leefkwaliteit kan vanwege de agenda's niet doorgaan, terwijl het in het voorjaar moet plaatsvinden. Als zo'n gesprek niet plaats kan vinden, moet toch een brief gestuurd worden, maar voor die brief wil je eigenlijk eerst het gesprek. Het is dus ingewikkeld.
De heer **Jansen** was een groot voorstander van het verzenden van een brief. Die zou heel net en aardig kunnen zijn ('We kijken uit naar het eerste gesprek, en dit is ons standpunt'). Wat betreft de rollenscheiding wordt het steeds belangrijker dat de BRS zichtbaar is. Voor de Tweede Kamer en de eigen gemeenteraden moet het BRS-standpunt duidelijk zijn. Op die manier kan daarop altijd teruggevallen worden bij de te voeren gesprekken, of voor de rechter.
De heer **Nobel** blijft erbij dat het goed is een nette brief aan minister en Kamer te sturen. Als je alles op de agenda wilt zetten, zet je eigenlijk niets op de agenda. De voorzitter kan naast het sturen van de brief heel goed het gesprek over integraliteit voeren. Dus een tweesporenbeleid.
De **voorzitter** gaat daarmee akkoord. Uiteindelijk moet er een integrale afweging komen van het luchtzijdige deel met alles wat op de grond gebeurt. Het luchtzijdige moet aansluiten bij wat er op de grond gebeurt, met alle plannen die er liggen. Verder moet de woningbouwopgave zo snel mogelijk opgepakt worden. Er moet duidelijkheid zijn over de standpunten van de BRS over basisleefkwaliteit bij de discussie over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol en de mogelijke positie van Lelystad. Hij zal vanmiddag bij de minister aankondigen dat er een brief komt van de BRS waarin het standpunt nog eens wordt toegelicht. Het voorstel van het Rijk is om de cumulatieregeling geluid te laten bestaan, om vervolgens een aantal gebieden aan te wijzen waarvoor deze niet geldt.
Mevrouw 5.1.2e merkt op dat volgens het Rijk alleen binnen de contour een afweging gemaakt hoeft te worden. Daarbuiten zou je dus geen probleem hebben. Maar in werkelijkheid moet je buiten de contour altijd nog een onderbouwing geven wat betreft ruimtelijke ordening, en straks ook wat betreft een gezonde en veilige fysieke leefomgeving. Voor dat laatste moet dan straks significantie aangetoond worden, omdat nergens staat dat dit niet hoeft te gebeuren.
De heer **Van den Heuvel** vindt het erg belangrijk dat er een oplossing komt voor de cumulatieregeling. Het besluit tot invoering van de Omgevingswet kwam van Hugo de Jonge, waarmee de cumulatieregeling pas echt urgent werd. Waarom niet wedden op twee paarden, en het ook bij De Jonge neer te leggen?
De **voorzitter** antwoordt dat het Rijk keuzes zal moeten maken, niet de BRS. De BRS zal moeten bewaken dat rekening gehouden wordt met haar belangen.

De heer **Nobel** merkt op dat volgende week donderdag een debat in de Tweede Kamer is over de luchthaven. Het zou goed zijn om nog voor dat debat de brief over geluidscumulatie te versturen, zodat het BRS-standpunt betrokken kan worden in het debat.
De heer **Van den Heuvel** stelt voor om ook publicitair een beetje te tamboereren.
De **voorzitter** concludeert dat de BRS een brief wenst te sturen, maar zonder daarin er met een gestrekt been in te gaan. Verder kunnen BRS-leden bij Kamerleden lobbyen om het onderwerp cumulatieregeling op de agenda te krijgen.

De heer **De Vries** vertelt over de stand van zaken bij Schiphol. De toestanden daar waren een samenspel van planningsoptimisme van Schiphol, last-minuteboekingen, wilde stakingen met betrekking tot de arbeidsvoorwaarden en tekorten op de arbeidsmarkt die niet makkelijk met uitzendbureaus op te lossen zijn. Dit soort toestanden mogen niet meer optreden, als was het maar vanuit het oogpunt van veiligheid en openbare orde. Men zal moeten uitgaan van het aantal mensen dat op de luchthaven beschikbaar is voor de afhandeling van vluchten. Dat moet bepalend zijn voor het aantal vluchten en dus het aantal passagiers. De verschuiving naar Lelystad lost het personeelsprobleem niet op.
De heer **Nobel** vraagt de brief via de mail onder de BRS-leden te verspreiden.

**3. Sluiting**
De **voorzitter** sluit de vergadering om 10.45 uur.

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 22 mei 2025, van 11.00-12.46 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig: *Voorzitter:* Mw. E. Rommel, provincie Noord-Holland
J. Klopman, provincie Flevoland

T.C.W.M. Alkemade, gemeente Noordwijk
W. Breunesse, gemeente Zaanstad
E. Bus, gemeente Oegstgeest
A. Elzakalai, gemeente Amstelveen
D. Grimbergen, gemeente Lelystad
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
M. Marshall, gemeente Gooise Meren
S. Nijssen, gemeente Oostzaan
R. Oud, gemeente Uitgeest
C. Peetoom, gemeente Alkmaar
Mw. M. Ruigrok, gemeente Haarlemmermeer
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
Mw. E. Spil, gemeente Ouder-Amstel
Mw. E. Stam, gemeente Heemstede
Mw. M. Veeningen, gemeente Almere
R. Vennik, gemeente Heiloo
Mw. A. Vijselaar, gemeente De Ronde Venen
R. van Wanrooij, gemeente Wormerland
K. van der Zwet, gemeente Lisse

Minister B. Madlener
Mw. H. Groot (IenW)

5.1.2e
Ambtelijke ondersteuning

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

## 1. Opening

De voorzitter opent de vergadering om 11.30 uur

## 2. Bezoek minister Madlener

**Stand van zaken LVB en geluidsreductie**
Minister Madlener licht toe dat met het nieuwe LVB een 15% reductie van ernstig gehinderden wordt nagestreefd, in lijn met het coalitieakkoord dat uiteindelijk 20% reductie vereist. Na 1 november 2025 worden de maatregelen gemonitord; indien het doel niet wordt gehaald, volgen aanvullende acties. Geluidswinst uit vlootvernieuwing (autonoom en niet-autonoom) wordt voortaan volledig meegerekend. Verdere reductie boven de 20% wordt volgens een fiftyfifty-model verdeeld tussen hinderbeperking en groeiruimte. De Europese Commissie is kritisch, net als de VS, maar het kabinet hoopt via deze benadering politieke rust en acceptatie te bereiken.

**Participatie en rol van MRS**
De minister benadrukte dat de MRS een afspiegeling van de samenleving moet zijn, niet uitsluitend een actieplatform. Hij waarschuwde wel voor het risico van gekaapte verkiezingen. Er was daarnaast discussie over geluidsisolatiebeleid; bij de huidige grens van 478.000 vluchten moet mogelijk herziening plaatsvinden. De minister wil dit onderwerp verder bespreken met MRS én BRS.

**Luchtruimherziening en woningbouw**
Gemeenten vragen aandacht voor de impact van luchtruimwijzigingen op woningbouwplannen. Volgens Madlener en IenW is er een verband tussen hoger aanvliegen en geluidseffecten op de

grond. Voor sommige regio's positief, maar niet overal. Een commissie werkt aan deze integratie; participatie door gemeenten wordt aangemoedigd.

**Lelystad Airport**
Diverse bestuurders spraken hun steun uit voor opening van Lelystad Airport, mede vanwege de combinatie van civiele en militaire luchtvaart. De minister erkent de redelijkheid van deze inzet, maar meldt dat er nog geen meerderheid in kabinet en Kamer is.

**Nieuwe vertrekroute vanaf Polderbaan**
Zorgen werden geuit over een voorgenomen wijziging van de nachtelijke KUDAD-route. De nieuwe route zou meer hinder veroorzaken in o.a. Castricum, Heiloo en Egmond. De minister erkent de onrust en benadrukt dat LVNL nog met onderbouwing moet komen. De uiteindelijke beslissing volgt na de zomer. Fatsoenlijke participatie is vereist.

**Nachtvluchten en geluidsbelasting**
De nachtvluchten worden met 20% verminderd. Er is ook steun voor verdere maatregelen, waaronder (gedeeltelijke) nachtsluiting als doelen niet gehaald worden. Gemeenten dringen aan op eerlijke verdeling van overlast en waarschuwen voor lokale overbelasting.

**Monitoring en juridische borging**
Vastgelegde maatregelen zijn deels juridisch bindend (zoals het maximum van 478.000 vluchten, waarvan 27.000 nachtvluchten). Er komt intensievere monitoring, onder meer via convenanten en meetpunten. Ook de 'Regeling lawaaiige toestellen' van 7 mei 2025 is bindend. De minister benadrukt de noodzaak van transparantie en uitlegbaarheid richting burgers.

De voorzitter wenst de minister succes en sluit de vergadering om 12.46 uur.

**van 11.00-12.46 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig: *Voorzitter:* Mw. E. Rommel, provincie Noord-Holland
J. Klopman, provincie Flevoland

T.C.W.M. Alkemade, gemeente Noordwijk
W. Breunesse, gemeente Zaanstad
E. Bus, gemeente Oegstgeest
A. Elzakalai, gemeente Amstelveen
D. Grimbergen, gemeente Lelystad
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
M. Marshall, gemeente Gooise Meren
S. Nijssen, gemeente Oostzaan
R. Oud, gemeente Uitgeest
C. Peetoom, gemeente Alkmaar
Mw. M. Ruigrok, gemeente Haarlemmermeer
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
Mw. E. Spil, gemeente Ouder-Amstel
Mw. E. Stam, gemeente Heemstede
Mw. M. Veeningen, gemeente Almere
R. Vennik, gemeente Heiloo
Mw. A. Vijselaar, gemeente De Ronde Venen
R. van Wanrooij, gemeente Wormerland
K. van der Zwet, gemeente Lisse

Minister B. Madlener
Mw. H. Groot (IenW)

5.1.2e
Ambtelijke ondersteuning

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

**1. Opening**

De voorzitter opent de vergadering om 11.30 uur

**2. Bezoek minister Madlener**

Minister Madlener geeft een stand van zaken.

- Er is een LVB vastgelegd waarmee de krimp met 15% van het aantal ernstig gehinderden wordt bereikt. Daarbij de kanttekening dat er nog een beroep bij de Raad van State loopt over de haalbaarheid ervan.
- Die 15% dient gehaald te worden door maatregelen die per 1 november 2025 genomen moeten zijn. Daarna wordt gemonitord hoe het uitpakt. Is het minder dan 15%, dan zijn aanvullende maatregelen nodig. Het moet volgens het coalitieakkoord in totaal naar 20% krimp.
- Verder is afgesproken dat als er na het bereiken van die 20% verdere geluidreductie behaald wordt (bijv. verstilling door vlootvernieuwing), die winst gelijkelijk wordt verdeeld over verstilling voor omwonenden en groei voor de luchtvaart.
- De EC heeft gevraagd naar het perspectief voor de luchtvaart in Nederland, met de vraag hoe de plannen uitgevoerd gaan worden. De hoop is dat het met deze beleidswijziging, dus de fiftyfifty-verdeling, acceptabel wordt voor de EC.. De Amerikanen gaan er met gestrekt been in en vinden krimp niet acceptabel en dreigen metretalliatie. Het idee is dat Nederland op deze manier aan de EC laat zien dat men alle belangen heeft meegewogen en op die manier rust heeft gecreëerd.
- Het vorige kabinet had besloten tot 20% geluidsreductie bovenop de 'autonome ontwikkeling'. Daarmee wordt de automatische verstilling bedoeld door aanschaf van nieuwe (stillere)

vliegtuigen ter vervanging van oude (luidere) vliegtuigen. Dit kabinetsbesluit leek hem een recept voor onzekerheid, en dus ook voor rechtszaken omdat discussie zal ontstaan over wat autonoom is en wat niet. Duidelijkheid is ook wat waard. En is een nieuw vliegtuig altijd stiller dan een oud vliegtuig? De JSF is niet stiller dan de F-16. De minsterj heeft om deze reden in het kabinet afgesproken dat na november 2025, dus om de laatste 5% reductie te behalen, de scheiding tussenautonoom en niet autonoom verlatenwordt. Alle verstilling wordt dan meegenomen. De minister hoopt dat dit rust geeft in de sector en dat het uitlegbaar wordt aan de achterban van de BRS-bestuurders.

- De ministerheeft aan de MRS uitgelegd dat de luchthaven een ontzettend belangrijke asset is voor de regio. De welvaart in deze regio, een van de hoogste in Nederland, komt mede door de aanwezigheid van de luchthaven. De reactie van de MRS viel hem mee. Er was een redelijke mate van instemming; het leek een vruchtbare basis voor samenwerking. Men stelde nog een kritische vraag over geluidsisolatie. Het beleid op basis waarvan werd bepaald welk gebied in aanmerking komt voor geluidsisolatie ging uit van 440.000 vluchten per jaar, en nu zijn er 478.000 vluchten toegestaan. Hij heeft met de MRS afgesproken daarbij een volgende bijeenkomst dieper op in te gaan. Hij is bereid ook bij een volgende bijeenkomst met de BRS daar verder op in te gaan.
- Er ligt een Kamermotie die zegt dat de MRS niet louter uit actievoerders zou moeten bestaan maar ook uit bewoners met diplomatieke inbreng. De MRS moet een afspiegeling zijn van de omgeving. De minister is het daar in principe mee eens, maar met de kanttekening dat verkiezingen gekaapt kunnen worden. Uiteindelijk is het streven naar een afspiegeling van de omgeving, een versterking van de MRS. Een afspiegeling heeft meer gewicht dan een actieclub.

Namens Noordwijk, Katwijk en Wassenaar vraagt de heer Alkemade aandacht voor koppelkansen, omdat het luchtruim gaat schuiven en er wordt gekeken naar hoger aanvliegen. Kan dit in kaart gebracht worden? De verschuiving van het luchtruim maakt dat ook gekeken moet worden naar woningbouwplannen. Als het geluid alleen tijdelijk toeneemt, omdat daarna de vlucht hoger start, lopen procedures dan niet vast? En voorziet de minister effecten voor de woningbouw, als luchtruimherziening en hoog naderen niet gecombineerd kunnen worden? Hierop antwoordt de minister dat er bekeken wordt of winst gehaald kan worden uit die manier van vliegen. Er is een eerste schets gemaakt van de nieuwe situatie. Verder is er een commissie in gesteld die met alle belanghebbenden aan de slag gaat. De gemeenten en hun achterban kunnen zich met tips en verzoeken melden bij die commissie. Er is zeker effect op de woningbouw. Heleen Groot voegt toe dat de luchtruimherziening en het hoger naderen onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Met hoger naderen wordt de overlast verder weg, maar ook dichterbij de luchthaven, minder. Vrijwel in alle gebieden rond de luchthaven is het zo, maar niet overal. Voor de woningbouwprojecten zou het eerder een positief dan een negatief effect moeten hebben.

De heer Van der Zwet vraagt of de aangegeven 5% tot aan de autonome vlootontwikkeling ook meegenomen wordt. Dat maakt uit voor de inwoners, die zo geconfronteerd worden met een hogere uitgangsnorm dan verwacht. Hoe gaat men daarmee om? Het is alsof men gaande de wedstrijd de spelregels aanpast. De minister antwoordt daarop dat de 20% geluidsreductie overeind blijft. Bij de eerste 15% daarvan komt de autonome ontwikkeling er nog bovenop. Bij de volgende 5% gebeurt dat niet meer. De kans dat het in de rechtszaal overeind blijft wordt op die manier groter, maar het is waar dat het uiteindelijke geluidsdoel hierdoor iets verlaagd wordt. Wezenlijk is dat de rechtspositie van de omwonenden hersteld wordt, en dat er veel minder geluid wordt geproduceerd. Het aantal nachtvluchten gaat met 20% omlaag.

De heer Elzakalai complimenteert de minister. Voor het eerst in dertien jaar heeft hij het gevoel dat er enig perspectief is. Dat kan dienen als houvast. In Lelystad schijnt bovendien de combinatie F-35 en burgerluchtvaart gerealiseerd te worden! De minister waarschuwt hierop dat Lelystad nog geen gelopen race is.

Ook de heer Slettenhaar spreekt de hoop uit dat Lelystad opent en wijst erop dat dit ook de lijn is die in de BRS is afgesproken. Verder merkt hij op dat de LVNL de nachtelijke vertrekroute vanaf de Polderbaan naar het noorden wil aanpassen. Met de huidige KUDAD-route stijgen vliegtuigen richting zuidelijke bestemming op voorbij Uitgeest-Krommenie en draaien naar het oosten weg over Zaanstad en Amsterdam. Volgens de nieuwe route zouden ze naar het westen wegdraaien. Ze gaan dan in een

route over Uitgeest, Akersloot, Limmen, Heiloo en dan langs Egmond Binnen richting de Noordzee. Castricum krijgt daarvan 's nachts veel meer geluidshinder. Dit geldt ook voor komende bewoners tussen Limmen en Heiloo. De slaapverstoring wordt dus verplaatst van de regio Amsterdam naar de regio Castricum-Heiloo. Er is geen inzicht gegeven in de consequenties daarvan, zoals voor woningbouw. Er is gekozen voor een heel korte procedure. Hij vraagt om niet in te stemmen met het voorstel van LVNL en te verzoeken de huidige KUDAD-route vast te houden en daarvoor een LVB-wijziging voor te bereiden. Ook vraagt hij LVNL te wijzen op het participatieproces en het democratisch proces binnen de gemeente te respecteren. In reactie hierop merkt de minister op dat iedere wijziging goed nieuws voor de een, en vaak slecht nieuws voor de ander is. Er moet gestreefd worden naar een evenwichtige lastenverdeling. Mevrouw Groot voegt toe dat de aangekondigde wijziging van de LVNL een veiligheidsissue betreft, met twee bochten die elkaar dreigen te kruisen. Het LVNL heeft van IenW toestemming gekregen om te zoeken naar een mogelijke oplossing. Dat wil niet zeggen dat het ministerie op voorhand al akkoord is met de voorgestelde wijziging. LVNL zal binnen twee weken de informatie – zoals over het gevolgde participatietraject – moeten verzamelen en met een goede onderbouwing/berekening moeten komen. Dat laatste met name in verband met het aantal extra gehinderden dat dit extra op zal leveren, en hoeveel het er minder worden in de regio Amsterdam. Het ministerie zal niet voor het eind van de zomer met een besluit komen. Op dit traject is formeel een zienswijzeprocedure niet verplicht, maar er moet wel fatsoenlijke participatie zijn. Als het blijft bij één informatieavond vindt het ministerie dat wat krap.

De heer Peetom steunt de ingezette lijn. Hij vraagt wat meer informatie te leveren over de verdeling van die stillere vliegtuigen over de verschillende aanvliegroutes. De minister zegt dat toe.

Mevrouw Ruigrok steunt de opening van Lelystad, juist met de combinatie van defensie en handelsverkeer. Zij pleit ervoor ook het LIB aan te pakken, in combinatie met het nieuwe LVB in 2026. De minister antwoordt daarop dat hij net een LIB-verandering heeft geaccordeerd; dit betreft technische wijzigingen zoals hoogteaanpassingen. Mevrouw Groot voegt toe dat er met de minister gesproken is over het in gang zetten van de grotere wijziging, waarop mevrouw Ruigrok doelt. Dat wordt dus opgepakt na de LVB-wijziging, maar die leidt niet direct tot een wijziging. De minister wil voorzichtig zijn met bouwen in een zone waar dat eigenlijk niet kan. Als er eenmaal huizen staan, gaan ze nooit meer weg.

De heer Van Wanrooij vraagt aandacht voor de toenemende geluidsoverlast in Wormerland en Zaanstad met de Luchtruimherziening.

Mevrouw Stam van gemeente Heemstede is blij met de gepresenteerde, gebalanceerde oplossing. Gevraagd wordt om meer informatie over de stand van zaken voor Lelystad. De heer Klopman vraagt de opening van Lelystad, met een unieke kans voor de combinatie defensie-handelsverkeer, snel te regelen. De heer Grimbergen dankt voor de uitleg en complimenteert de minister met het resultaat. Hij steunt het verzoek van collega's om nog eens zorgvuldig te kijken naar de belasting voor de verschillende gebieden. Mevrouw Veeningen vindt het positief dat er nu maatregelen worden genomen.

Voor de inwoners van de gemeente Uitgeest, merkt de heer Oud op, is de nachthinder een punt van zorg. Die veroorzaakt veel gezondheidsschade. Daarom zet de regio in op nachtsluiting. Als de geluidsdoelen niet worden gehaald, kan de minister dan in eerste instantie kijken naar de nachtsluiting? De minister antwoordt hierop dat als20% reductie niet gehaald wordt, opnieuw gekeken moet worden. De nacht komt dan uitdrukkelijk in beeld.

Het verhaal van de heer Slettenhaar wordt nadrukkelijk ondersteund door de heer Vennik. De inzet van Lelystad is voor zijn regio helder, maar op voorwaarde dat de druk door charters in de nachten minder wordt en opening van Lelystad niet leidt tot extra groei. De heer Breunesse ondersteunt het pleidooi van de heer Van Wanrooij met betrekking tot luchtruimherziening en geluidstoename in Wormerland en Zaanstad. Ook is hij het met de heer Oud eens voor wat betreft de nachtsluiting.

De heer Bus wijst erop dat de vermindering van het aantal vluchten ten opzichte van het huidige aantal vluchten geen verbetering is. De vermindering is alleen op papier. En wat betreft de fiftyfifty voor de toekomst is het nog erg onduidelijk hoe de 50% verdeeld wordt. De BRS vindt dat niemand erop achteruit mag gaan, maar toch zijn er plekken met het risico van meer hinder. De minister

antwoordt daarop dat je niets meer kunt doen als niemand erop achteruit mag gaan. Bovendien: met de verdeling fiftyfifty gaat niemand erop achteruit. Zonder geluidswinst is er ook geen groei. Toch kan hij niet garanderen dat niemand erop achteruitgaat. Als er zorgen zijn, kunnen die gemeld worden bij de eerder door hem genoemde commissie. Er zullen bewoners zijn die er niet op vooruit-, of zelfs iets op achteruitgaan. Het is de vraag of dat acceptabel wordt geacht. Hij hoort graag wat de bewoners ervan vinden.

De heer Marshall van gemeente Gooise Meren komt binnenkort met een position paper, ook namens de regio Gooi en Vechtstreek. Die zal in de BRS gepresenteerd worden. Verder sluit hij zich aan bij wat al door anderen is gezegd. De heer Hoekstra maakt zich vanuit de zuidoosthoek grote zorgen over waar de vluchten heengaan. Hij roept op om de vluchten niet richting de al zwaar belaste gebieden te sturen. Dat zou de doodsteek zijn voor de regio. Mevrouw Spil merkt op dat Ouder-Amstel ligt bij de A9, de A2 en de A10. Toch mag er niet gestapeld worden in de geluidsbelasting, ook al hebben inwoners daarmee te maken. Zij ervaren op al die fronten ongelofelijk veel geluidsoverlast. De minister begrijpt dit betoog heel goed. De vraag is hoe je de pijn verdeelt. De commissie Herziening zal moeten beoordelen wat in dat opzicht fair is. En is het leed van de een te verzachten door elders wat pijn te accepteren?

De heer Van den Heuvel wenst de minister veel succes bij het realiseren van dit LVB. Namens de gedeputeerde Weverling van Provincie Zuid-Holland vraagt hij of bij het monitoren van het geluidsdoel ook regionaal gedifferentieerd wordt gekeken naar de geluidsbelasting per provincie. En zo ja, hoe wordt Zuid-Holland daarin dan meegenomen? De achterliggende gedachte is dat de monitoring bepaalt of de beleidsdoelen worden gehaald en wanneer voor het eerst groei ontstaat. De gedeputeerde vindt het cruciaal dat provincies niet slechts als onderdeel van het nationaal gemiddelde worden gezien, maar dat er ook aandacht is voor lokale piekbelasting en regionale verschillen. Op deze vraag antwoordt de minister dat in het hoofdlijnenakkoord daarmee geen rekening wordt gehouden. Het doel van 20% kan behaald worden als bijvoorbeeld in Noord-Holland veel minder geluidsgehinderden zijn, en in Zuid-Holland meer. Natuurlijk zal ook hij moeten kunnen uitleggen waarom bepaalde keuzes zo gemaakt zijn. Mevrouw Groot voegt toe dat wat aan de voorkant is gedaan alleen op papier bestaat, omdat het nog niet gerealiseerd is. Zichtbaar is dat het bij de eerste 15% geluidreductie in alle gebieden beter wordt, hoewel in sommige meer dan andere. De primaire banen zitten namelijk helemaal vol. De groei heeft voornamelijk plaatsgevonden op secundaire banen, en nu vindt ook de krimp voornamelijk plaats op secundaire banen. Daar zit dus de grootste afname. Als straks de doelstelling van 20% is gehaald, zal de verdiende groei fiftyfifty verdeeld moeten worden. Maar ook dan zal de groei voornamelijk op secundaire banen plaatsvinden. Het is niet eenvoudig, maar geprobeerd zal moeten worden om waterbedeffect te voorkomen.

Mevrouw Vijselaar van de gemeente Ronde Venen vraagt naar de juridische status van de gemaakte afspraken met de sector. Hoe gaat men deze monitoren? En welke maatregelen kan de minister nemen als de afspraken niet uitgevoerd worden? De minister antwoordt dat doel en maatregelen hard zijn. , 478.000 vluchten waarvan 27.000 nachtvluchten zijn goed te meten, evenals hoeveel stillere vliegtuigen zijn afgeleverd en ingezet. Voor sommige maatregelen  is het lastiger antwoord te geven op de vraag hoe het gemeten wordt, en wat je doet als men zich er niet aan houdt. Geprobeerd wordt om convenanten af te sluiten. Er kunnen boetes opgelegd worden. Ook als het hard waait vanuit een bepaalde richting, zal toch zo gevlogen moeten worden dat het veilig is. Dat zal allemaal in balans moeten zijn. In een convenant moet afgesproken worden dat iedereen zich eraan houdt. Afgesproken is dat er meer gemeten zal worden, op meerdere meetpunten. Mevrouw Groot voegt toe dat in het maatregelenpakket voor de 15% meerdere maatregelen zitten, waarvan sommige zijn vastgelegd in het LVB. Met name is dat de krimp, 478.000 vliegtuigbewegingen per etmaal, waarvan 27.000 in de nacht. Dan is er het convenant. Tevens  is de ‘Regeling lawaaiige toestellen’ gepubliceerd op 7 mei; deze is juridisch bindend. Wat betreft monitoring kunnen sommige dingen gewoon geteld worden, zoals het aantal vliegtuigen dat KLM geleverd heeft gekregen.

Door de heer Bus wordt opgemerkt dat het gaat om de keuzes die je maakt en de voordelen voor de inwoners. Dat moet transparant en uitlegbaar zijn. De minister antwoordt dat om die reden de commissie in het leven is geroepen. Het is de bedoeling dat de commissie op die manier hiernaar gaat kijken en adviseren. Burgers moeten voelen dat er een eerlijkheid in het beleid zit. Overigens doet het hem plezier hier te horen hoe men in de BRS naar Lelystad kijkt. Toch heeft hij nog geen meerderheid

in de coalitie en in de Kamer om Lelystad te openen. Hij vindt zelf de opstelling van Lelystad heel redelijk. Men accepteert de herrie van de straaljagers, maar wil er wel iets voor terug.

De voorzitter wenst de minister veel succes en sluit de vergadering.

**BRS Bestuurlijk Overleg, 22 mei 2025**
**Aanwezig:** Bestuurders van betrokken gemeenten en provincies, minister B. Madlener (IenW), en ambtelijke ondersteuning.
**1. Stand van zaken LVB en geluidsreductie**
Minister Madlener licht toe dat met het nieuwe LVB een **15% reductie van ernstig gehinderden** wordt nagestreefd, in lijn met het coalitieakkoord dat uiteindelijk **20% reductie** vereist. Na 1 november 2025 worden de maatregelen gemonitord; indien het doel niet wordt gehaald, volgen aanvullende acties. Geluidswinst uit vlootvernieuwing (autonoom en niet-autonoom) wordt voortaan volledig meegerekend. Verdere reductie boven de 20% wordt volgens een **fiftyfifty-model** verdeeld tussen hinderbeperking en groeiruimte.
De **Europese Commissie** is kritisch, net als de VS, maar het kabinet hoopt via deze benadering politieke rust en acceptatie te bereiken.
**2. Participatie en rol van MRS**
De MRS (Maatschappelijke Raad Schiphol) moet representatief zijn voor de regio, niet enkel uit actievoerders bestaan. Madlener beaamt het belang van diplomatieke vertegenwoordiging, maar waarschuwt voor risico's bij verkiezingen.
**3. Luchtruimherziening en woningbouw**
Gemeenten vragen aandacht voor de impact van luchtruimwijzigingen op woningbouwplannen. Volgens Madlener en IenW is er een verband tussen **hoger aanvliegen** en **geluidseffecten op de grond**. Voor sommige regio's positief, maar niet overal. Een commissie werkt aan deze integratie; participatie door gemeenten wordt aangemoedigd.
**4. Lelystad Airport**
Diverse bestuurders spraken hun steun uit voor **opening van Lelystad Airport**, mede vanwege de combinatie van civiele en militaire luchtvaart. De minister erkent de redelijkheid van deze inzet, maar meldt dat er nog **geen meerderheid in kabinet en Kamer** is.
**5. Nieuwe vertrekroute vanaf Polderbaan**
Zorgen werden geuit over een voorgenomen wijziging van de nachtelijke **KUDAD-route**. De nieuwe route zou meer hinder veroorzaken in o.a. Castricum, Heiloo en Egmond. De minister erkent de onrust en benadrukt dat LVNL nog met onderbouwing moet komen. De uiteindelijke beslissing volgt na de zomer. Fatsoenlijke participatie is vereist.
**6. Nachtvluchten en geluidsbelasting**
De **nachtvluchten** worden met **20% verminderd**. Er is ook steun voor verdere maatregelen, waaronder **(gedeeltelijke) nachtsluiting** als doelen niet gehaald worden. Gemeenten dringen aan op eerlijke verdeling van overlast en waarschuwen voor lokale overbelasting.
**7. Monitoring en juridische borging**
Vastgelegde maatregelen zijn deels juridisch bindend (zoals het maximum van **478.000 vluchten**, waarvan 27.000 nachtvluchten). Er komt **intensievere monitoring**, onder meer via convenanten en

meetpunten. Ook de '**Regeling lawaaiige toestellen**' van 7 mei 2025 is bindend. De minister benadrukt de noodzaak van transparantie en uitlegbaarheid richting burgers.

De voorzitter wenst de minister succes en sluit de vergadering om 12.46 uur.

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 9 juli 2025, van 13.00-15.24 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig: Voorzitter: Mw. E. Rommel, provincie Noord-Holland

H. van den Akker, Gemeente Stichtse Vecht
T. Alkemade, gemeente Noordwijk
W. Breunesse, gemeente Zaanstad
R.J. van Duijn, gemeente Nieuwkoop
A. Elzakalai, gemeente Amstelveen
Mw. A. Heijstee-Bolt, gemeente Kaag en Braassem
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
Mw. E. Koek, gemeente Teylingen
M. Marshall, gemeente Gooise Meren
Mw. M. Ruigrok, gemeente Haarlemmermeer
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
E. Spil, gemeente Ouder-Amstel
E. Stam, gemeente Heemstede
R. Vennik, gemeente Heiloo

Mw. N. van de Berg (ministerie IenW)
Mw. H. Groot (ministerie IenW)
K. Triest (adviseur omgevingsmanagement ministerie IenW)
Mw. S. Willemsen (ministerie IenW)

J. Jansen (LVNL)
Mw. J. van der Laan (LVNL)

5.1.2e (ambtelijke ondersteuning)

Verslag: 5.1.2e Office Management

**A. Reguliere BRS-agenda**

**1. Opening**

De voorzitter opent de vergadering.

**2. Mededelingen**

De voorzitter deelt mee dat het Omgevingsfonds Schiphol op 19 juni officieel van start is gegaan. Zijzelf maakt deel uit van de raad van toezicht van het Omgevingsfonds.

De heer Elzakalai vraagt of Amstelveen en Haarlemmermeer, die deel uitmaakten van de raad van toezicht van de voorganger van het Omgevingsfonds, nu ook officieel zijn uitgeschreven.
De heer 5.1.2e antwoordt dat dit volgens hem is geregeld. Hij zal dit nog even navragen.

**Acties:** De heer 5.1.2e zal nagaan of Amstelveen en Haarlemmermeer officieel geen deel meer uitmaken van de raad van toezicht van de voorganger van het Omgevingsfonds.

**4. Vaststellen verslagen 8 mei en 22 mei 2025**

*Verslag 8 mei 2025*

Dit verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

*Verslag 22 mei 2025*

De heer Alkemade merkt op dat hij in deze vergadering heeft gesproken namens de gemeenten Noordwijk, Katwijk en Wassenaar.

Het verslag wordt vastgesteld, met inachtneming van de aangebrachte wijziging.

**3. Monitor uitvoeringsagenda NOVEX regio Schiphol 5.1.2e en 5.1.2e**

Mevrouw 5.1.2e geeft een toelichting op de monitor. Het was lastig om de voortgang van de projecten op de uitvoeringsagenda te borgen. Er wordt nu gewerkt met mijlpalen. Het idee is om elk kwartaal de mijlpalen aan de BRS te rapporteren.
Vorige week is met het programmateam een heidag gehouden. Geconstateerd werd dat het aanvankelijk soms moeilijk was om elkaar - Rijk en regio's, maar ook de departementen onderling - goed te vinden, maar dat dit nu echt veel beter gaat. Het is nu veel makkelijker om met elkaar zaken aan de achterkant af te hechten. Hopelijk wordt de BRS nu aan de voorkant van trajecten veel beter meegenomen.

- Actielijn 10. Het isolatieprogramma is afgerond. Het programma was gebaseerd op 440.000 vliegbewegingen. In het LVB wordt gesproken over andere aantallen. De vorige minister heeft aangekondigd dat bekeken zal worden of dat aantal kan worden aangepast.
- Actielijn 23. De verkenning van de PAMV is afgerond. De uitkomsten daarvan worden meegenomen in het traject voor het nieuwe geluidstelsel.
- Actielijn 25. De stekker is uit het Nationaal Programma Landelijk Gebied getrokken. Inmiddels zijn de provincies aan de slag met een erg uitgedund PPLG.
- Actielijn 1. Aan de verkenning van de toekomst van de luchtvaart en luchthaven Schiphol wordt gewerkt. Het onderzoeksrapport wordt verwacht in Q3. Hopelijk kan daar de volgende keer een presentatie over worden gehouden.
- Actielijn 8. Het definitief beleidsontwerp voor het nieuw stelsel vliegtuiggeluid wordt verwacht in Q3. De BRS is betrokken bij de Nationale Klankbordgroep voor het nieuwe stelsel vliegtuiggeluid. Hoe dat verder loopt nu er een nieuwe minister is, is nog niet bekend.
- Actielijn 9. Er zijn onderzoeken gedaan naar emissies rondom Schiphol en andere luchthavens. Een expertgroep heeft inmiddels een rapport gepresenteerd. De conclusie is dat vervolgonderzoeken nodig zijn. In de Tweede Kamer is dit punt echter controversieel verklaard, dus het is nog niet bekend hoe lang dat gaat duren.
- Actielijn 11. In het volgende kwartaal wordt een rapport van het RIVM verwacht over het verminderen van grondgeluid.
- Actielijn 13. Inmiddels is het schetsontwerp van het Programma luchtruimindeling gereed. Ook is de startnotitie Hoger Naderen gepubliceerd. Aan het eind van het jaar zal het eerste ontwerp verschijnen. Inmiddels is begonnen met het participatietraject.
- Actielijn 17. Afgelopen week heeft de minister de ILT de opdracht gegeven voor het afgeven van een verklaring van geen bezwaar voor Kronenburg. Dat is een belangrijke mijlpaal, want het is gelukt om met de diverse partijen een aantal knelpunten op te lossen.
- Actielijn 18. Het ministerie van VRO is nu aan zet voor de realisatie van de Woondeals. In de afgelopen maanden is bij diverse gemeenten geïnventariseerd op welke locaties nog mogelijkheden worden gezien. In het komende kwartaal zullen met IenW de knelpunten worden geïnventariseerd, zodat weer verdere stappen gezet kunnen worden. Uit een inventarisatie blijkt dat de aan de luchthavenherindeling gerelateerde knelpunten heel beperkt zijn. Er is nu rechtstreeks contact tussen BZK en de betrokken gemeenten om te kijken wat er op dit punt georganiseerd kan worden. Dit maakt onderdeel uit van het traject van de aanpassing van het LIB. Die aanpassing is aangehouden nu er een MER-plicht aan is gekoppeld. Vanuit het ministerie is aangegeven dat als tussenstap toch een LIB-wijziging zal worden doorgevoerd, om de contouren dichter bij de realiteit te brengen.
- Actielijn 20. Het besluit tot actualisatie van het LIB is genomen. Momenteel wordt een werkgroep geformeerd. Daarna zal de scope bepaald worden voor het uiteindelijke onderzoek.
- Actielijn 31. Het versneld LVB is vastgesteld in mei. Er is een voorlopige voorziening aangekondigd. Op 24 juli a.s. zal de rechter daar een uitspraak over doen.

Vanuit de BRS wordt opgemerkt dat de rapportage erg gericht is op de acties en niet op de doelstelling die ten grondslag ligt aan die acties, te weten het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Duidelijker zou moeten worden in hoeverre acties bijdragen aan het verbeteren van de leefomgeving, want de inwoners willen daar graag iets van merken.

Mevrouw 5.1.2e zegt toe dat hier door het programmateam op teruggekomen zal worden.

**Acties:**
- Elk kwartaal zullen de mijlpalen aan de BRS gerapporteerd worden.
- Het programmateam zal terugkomen op de wijze waarop duidelijk gemaakt zal worden in hoeverre de acties op de uitvoeringsagenda bijdragen aan het verbeteren van de leefomgeving.

**B. Gasten**

**6. Bezoek IenW: algemene update (Heleen Groot en Kenneth Triest)**

Mevrouw Groot geeft een algemene update.

- Als gevolg van de val van het kabinet was minister Madlener van IenW van het ene op het andere moment verdwenen. De nieuwe minister, Robert Tieman, voormalig dijkgraaf, is namens VNO-NCW lid geweest van de Omgevingsraad Schiphol, dus hij is redelijk op de hoogte van de zaken die spelen in de luchtvaartsector. Alle lopende zaken, zoals Kronenburg, het proces rond het meten van vliegtuiggeluid en de actualisatie van het LIB gaan vooralsnog gewoon door. Dat is ook wat de demissionaire minister wil. De Kamer kan echter altijd nog beslissen dat bepaalde zaken aan het volgende kabinet moeten worden overgelaten.

- De rechtbank heeft op 4 juni jl. uitspraak gedaan in de zaak die Mobilisation for the Environment heeft aangespannen; de natuurvergunning is vernietigd. Normaal gesproken zou Schiphol de tijd moeten krijgen om de gebreken te herstellen, maar Schiphol is niet in staat om dat te doen vanwege de additionaliteit die wordt gevraagd. Schiphol kan er immers niet voor zorgen dat er nationale en provinciale plannen komen voor natuurherstel.
  De voorzitter doet in dit verband een oproep. Veel stikstofruimte verdwijnt ten gunste van de natuur. Extern salderen wordt door de verschillende Omgevingsdiensten bijgehouden, maar dat geldt niet voor het intern salderen. Het helpt voor de additionaliteitsvereisten als men kan laten zien dat men wel degelijk iets doet voor de natuur. Mevrouw Groot zal dit meegeven aan haar collega's bij LVVN.

- De natuurvergunning en het LVB hangen direct met elkaar samen. Ze haken op elkaar in bij de passende beoordeling. Voor het LVB wordt een MER gemaakt, die uitgaat van dezelfde passende beoordeling als die voor de natuurvergunning. Die MER zal dus dezelfde gebreken hebben. Op basis van die gebreken kan de MER worden aangevochten, zoals ook met de natuurvergunning is gebeurd. Daarmee is het de vraag of IenW überhaupt een LVB kan vaststellen.

- Als er handhavingsverzoeken voor de natuurvergunning worden ingediend, zal LVVN niet handhaven, ook omdat Schiphol hier weinig aan kan doen. Het is de vraag hoe lang dat goed gaat. IenW kan niets doen om dat op te lossen, want IenW gaat hier niet over; Schiphol en LVVN zijn daar verantwoordelijk voor. IenW is ook niet verantwoordelijk voor het stikstofbeleid. Dat beleid zal van het kabinet moeten komen.

- De planning van de algehele wijziging van het LVB is onzeker geworden nu het kabinet demissionair is en de natuurvergunning nietig is verklaard. De MER kan binnenkort worden afgerond. De uitvoeringstoetsen op het LVB door ILT en LVNL kunnen uitgevoerd worden. Voor die toetsen is een periode van tien weken uitgetrokken. Daarna volgt een paralleltraject met een voorhangprocedure in beide Kamers en een zienswijzeprocedure. De vraag is natuurlijk of het kabinet het LVB überhaupt in voorhang wil brengen en of de beide Kamers het willen behandelen. Daarover wordt in de komende weken het gesprek gevoerd met de minister. IenW zal de minister adviseren om door te gaan met de wijziging van de LVB.

- In mei is het versnelde LVB vastgesteld, waarin een deel van maatregelen uit het Balanced Approach-traject is vastgesteld. Dit versnelde LVB is aangevochten door de airlines en een aantal gemeenten. Als de aangevraagde voorlopige voorziening tegen het LVB wordt toegewezen door de Raad van State, is men weer terug bij af.

- Het aantal handhavingspunten wordt uitgebreid van 35 tot 180. Er wordt op twee manieren gestuurd op geluid: totaal volume (478.000 vliegtuigbewegingen maal geluid vlootmix en op de handhavingspunten. De vraag is dan hoeveel ruimte gegeven wordt op die handhavingspunten. De sector wil die ruimte zo groot mogelijk hebben, zodat er zo min mogelijk verstoring is als het bijvoorbeeld gedurende een langere periode slecht weer is. In ieder geval zal een bepaalde marge moeten worden opgenomen om verstoringen te kunnen opvangen. De wens van IenW is bovendien dat klein baanonderhoud binnen de grenswaarde uitgevoerd kan worden.
  De omwonenden zien de grenswaardebepaling liefst zo krap mogelijk, zodat er minder ruimte is om over te vliegen. IenW probeert daar een balans in te vinden. Een adviesbureau is gevraagd een niet-arbitraire methodiek te bepalen. Daar is een ingewikkelde formule uitgekomen. Geprobeerd zal worden niet te veel ruimte te geven aan de sector, maar wel zo veel ruimte dat er kan worden afgeweken als de weersomstandigheden of andere omstandigheden daar aanleiding voor geven.
  In het LVB is ook de bepaling opgenomen dat bij onverwachte grote gebeurtenissen - bijvoorbeeld de heropening van het Russische luchtruim, wat gevolgen hebben voor het vliegverkeer - opnieuw gekeken zal moeten worden naar de grenswaarden en de vliegpaden.

De heer Slettenhaar vindt het een goede zaak dat er een technische sessie voor ambtenaren en bestuurders georganiseerd zal worden. Zij moeten immers in staat zijn om een en ander uit te leggen aan de burgers.

Mevrouw Groot antwoordt dat men op dit moment nog in de ambtelijke fase zit. Er zal goed geluisterd worden naar wat mensen te zeggen hebben. Slimme ideeën zullen zeker worden meegenomen. De bedoeling van de technische

sessie is om de methodiek van de grenswaardebepaling nader toe te lichten. De technische sessie is niet bedoeld om te gaan onderhandelen over welke ruimte elk van de 180 handhavingspunten - de 180 emmertjes - zal krijgen. Geprobeerd wordt een zo robuust mogelijke methodiek te gebruiken, zodat er zo min mogelijk discussie ontstaat. Uiteraard zal er goed gehandhaafd worden, want de mensen verwachten dat.

- Minister Madlener heeft besloten dat als de 20% geluidsreductie is bereikt, er weer ruimte moet komen voor groei, via verstilling van de vloot. Ambtelijk wordt nu gewerkt aan deze groeiverdiensystematiek. Dat gebeurt volgens het fiftyfifty-principe, op basis waarvan de verstilling van de vloot voor de helft ten goede komt aan de omwonenden en voor de helft aan de sector. Dat lijkt heel simpel, maar in de uitwerking blijkt dat verre van eenvoudig te zijn. Overigens is de groei van de sector sowieso gelimiteerd. De natuurvergunning - die nu vernietigd is - was afgegeven voor maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen. Dat aantal zal niet wijzigen op het moment dat er een nieuwe natuurvergunning zal worden afgegeven.
  Daarnaast is er nog de stikstofparadox. Veel van de vliegtuigen die minder lawaai maken, stoten meer stikstof uit dan hun voorgangers. Het is dus aan Schiphol om te laten zien wat er gebeurt met de stikstofuitstoot als er stillere vliegtuigen worden ingezet.
  Verder is bekend dat de primaire banen al aan hun limiet zitten. Er is dus weinig ruimte om extra vliegtuigbewegingen boven de 478.000 vliegtuigbewegingen op de primaire banen af te handelen. Dit betekent dat die extra vluchten naar de secundaire banen zullen moeten uitwijken. De Aalsmeerbaan is nu al zwaar belast en wordt in feite net zo veel ingezet als de primaire banen. Het meenemen van zulke lokale effecten remt de groei behoorlijk af. De vraag is nu wat daar politiek mee gedaan wordt.

De heer Van Duijn merkt op dat de grootste hinder niet zozeer wordt ervaren door het geluid dat de vliegtuigen produceren, maar vooral door de continue stroom van vliegtuigen.

De heer Hoekstra stelt dat vooral de gemeente Uithoorn veel overlast ondervindt van de Aalsmeerbaan, vooral van de frequentie waarmee de vliegtuigen overvliegen, zeker ook in de avond. De volgende minister zou er werk van moeten maken dat daar verlichting plaatsvindt.

Mevrouw Koek merkt op dat voor Warmond hetzelfde geldt. De bewoners van de Bollenstreek wonen onder de aanvliegroute van de primaire baan, zodat daar al eindeloos vliegverkeer is. Straks komen daar door de nieuwe aanvliegroute misschien nog meer vliegtuigen overvliegen. Hoe wordt de impact op individuele gebieden gewogen? Kan daar bestuurlijk nog invloed op worden uitgeoefend voordat er een besluit is genomen en de zienswijzeprocedure is gestart?

Mevrouw Groot antwoordt op dat wel degelijk geprobeerd wordt om stapeling te voorkomen.
Wat nog een rol speelt, is het hoge naderen, waarbij de daling met minder motorvolume zal worden ingezet. Dat zou voor verlichting voor de bewoners moeten zorgen. Zij raadt aan om zowel ambtelijk als bestuurlijk te participeren in het luchtvaartherzieningstraject. Morgen zal een eerste klankbordgroepbijeenkomst plaatsvinden over het hoge naderen. In een leertraject zal bekeken worden welke effecten het hoge naderen op de Zwanenburgbaan heeft. Het doel daarvan is het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving.
De luchtruimherziening is nodig om het hoge naderen überhaupt mogelijk te maken. Overigens heeft het hoge naderen vooral invloed op de gebieden die wat verder weg van de luchthaven liggen.

De heer Elzakalai stelt dat de luchtvaartsector het nodige doet aan verduurzaming van de vloot en steeds meer de maatschappelijke betrokkenheid oppakt. Men moet het samen blijven doen en niet tegenover elkaar gaan staan.

De heer Hoekstra is het ermee eens dat de luchtvaartsector een bijdrage levert aan verduurzaming. Maar op een gegeven moment moet ook geconstateerd worden dat bepaalde dingen niet passend zijn als men wil werken aan een gezonde leefomgeving.

Mevrouw Ruigrok merkt op dat zij ook kansen ziet voor verbeteringen in vertrekprocedures, dus niet alleen de vertrekroute maar ook de manier waarop wordt gevlogen.

De heer Slettenhaar vindt dat als wordt gezegd dat er hoger zal worden aangevlogen, dat dan ook moet gebeuren. Als blijkt dat niet alle vliegtuigen dat kunnen of niet alle piloten dat uitvoeren, wordt er weer iets beloofd wat niet wordt waargemaakt. Dan kun je het beter niet beloven.

De heer Breunesse stelt dat bij het halen van het geluidsdoel de monitoring belangrijk is. Op een geloofwaardige manier moet de inwoners getoond worden dat het geluidsdoel ook gehaald kan worden.

Mevrouw Groot antwoordt dat IenW bezig is met het plan voor het monitoren van de geluidsdoelen. Deze zomer vinden gesprekken plaats over de methodiek en over wat er wel en niet wordt gemonitord. Monitoring is zeker belangrijk, ook voor de geloofwaardigheid van het geluidsdoel.

Mevrouw Stam vraagt of er een update over Lelystad gegeven kan worden.

Mevrouw Groot antwoordt dat ten eerste de natuurvergunning daarbij een belangrijke rol speelt. Ten tweede is dit een zaak van de politiek. Het is dus nog niet te voorspellen welke kant het op gaat.

**Acties:**
- Mevrouw Groot zal haar collega's van LVVN wijzen op het belang van het intern salderen.

**5. Bezoek Jac Jansen, CEO LVNL (Jac Jansen en Juliëtte van der Laan)**

De heer Jansen merkt op dat LVNL geen positie inneemt in discussies over krimp of groei van de luchtvaart. LVNL heeft geen belang bij businessmodellen van Schiphol of KLM en bemoeit zich niet met discussies over aantallen vliegbewegingen e.d. LVNL spant zich in om hinder waar mogelijk zo veel mogelijk te beperken.
IenW ontwerpt beleid en stelsels, LVNL moet vervolgens beoordelen of die veilig en uitvoerbaar zijn. Als LVNL zegt dat iets niet veilig is, zal het niet worden geïmplementeerd.
LVNL heeft al lange tijd een tekort aan verkeersleiders. Dat heeft te maken met de covidperiode, toen LVNL niet of nauwelijks in staat was om verkeersleiders op te leiden, en met het feit dat veel medewerkers tegen de pensioenleeftijd aan zitten.
Op dit moment wordt gewerkt aan de vervanging van het luchtverkeersleidingssysteem. In 2027 of 2028 zal gestart worden met de implementatie van het nieuwe systeem. Daar is veel personele capaciteit voor nodig.
Op dit moment werkt LVNL aan de integratie van de civiele luchtverkeerleiding en de militaire luchtverkeersleiding. Die integratie zal volgend jaar voltooid worden, zodat er meters gemaakt kunnen worden in het flexibiliseren van het luchtruim.
LVNL vindt dat een veilige luchtvaart hand in hand moet gaan met een gezonde leefomgeving, met minder hinder en emissie. Om die reden wordt met Schiphol samengewerkt in het programma Minder hinder Schiphol en wordt met het ministerie samengewerkt in het programma Luchtruimherziening. Veiligheid staat voor de LVNL bovenaan, maar ze ziet wel een taak voor zichzelf om hinder te verminderen waar dit mogelijk is.
Het strikt preferentieel baangebruik is een uitkomst van de Alders-tafel. Op basis daarvan zijn door het ministerie baancombinatietabellen vastgelegd, waarop door LVNL naar gehandeld wordt. Door LVNL kan niet noemenswaardig worden afgeweken van die tabellen. LVNL kan niet, op grond van het feit dat op een bepaalde locatie veel mensen wonen, een bepaalde baan ontzien.

De heer Hoekstra merkt op dat er in het kader van Minder hinder soms mogelijke oplossingen onderzocht zullen moeten worden, waar de hulp van LVNL voor nodig is. Hoeveel capaciteit kan LVNL daar vrij voor maken?

De heer Jansen antwoordt dat LVNL altijd bereid is om daaraan medewerking te verlenen. Maar als er veel van dergelijke verzoeken komen, zullen er prioriteiten gesteld moeten worden. Niet alles kan tegelijk. Het leveren van capaciteit voor het onderzoeken van zaken die verplicht zijn of verplicht worden, gaat altijd voor. Er is wel veel overleg met het ministerie over prioriteiten.

De heer Slettenhaar merkt op dat in het kader van de veiligheid voorgesteld is om de vliegtuigen die 's nachts starten vanaf de Polderbaan bij noordenwind over Castricum te laten vliegen in plaats van over Amsterdam. De minister zou daar een besluit over nemen. Hij gaat ervan uit dat dit besluit niet in de demissionaire periode wordt genomen.

De heer Jansen antwoordt dat dit in feite een procesvraag is, waar LVNL niet over gaat. Dit voorstel is gedaan omdat het te vaak gebeurt dat verkeersleiders extra instructies moeten geven om een vliegtuig niet te dicht bij de oostelijk gelegen airway te laten komen. De LVNL moet kunnen garanderen dat als verbindingen zouden wegvallen, de vliegtuigen toch hun route nauwkeurig afvliegen. Het voorstel inzake de westelijke uitvliegvariant over de gemeente Castricum is een voorbeeld van een veiligheidsgedreven veranderingsvoorstel.

De heer Slettenhaar stelt dat de noordelijke aanvliegroute boven Alkmaar in 2016 open zou gaan. Ook dat zou schelen in de overlast boven Castricum. Inmiddels is men tien jaar verder. Wanneer kan die route opengaan?

De heer Jansen antwoordt dat er in 2017 geprobeerd is om een oplossing te zoeken. Dat is echter niet gelukt. Dat heeft te maken met het parallel naderen en landen van de vliegtuigen. Daar is functionaliteit in het luchtverkeersleidingssysteem voor nodig, maar die functionaliteit kan pas geïmplementeerd worden op het moment dat het nieuwe ATM-systeem draait. De ontwikkeling van het nieuwe ATM-systeem is gereed eind 2026. Vanaf 2027 wordt daarmee getraind en ultimo 2028 kan het systeem geïmplementeerd worden. Vanaf dat moment kan worden bekeken of men terug kan naar de oostelijke nadering voor zuidelijke landingen.

De heer Slettenhaar merkt op dat het hoog naderen eerst gebeurde over IJmond in een waaier, maar nu ook weer over

Bergen, tussen Heiloo en Limmen in. Het hoog naderen wordt dus niet altijd nageleefd. Er wordt dus tegen de omwonenden gezegd dat er hoger wordt aangevlogen bij het landen, terwijl dat in de praktijk toch niet gebeurt. Dat leidt tot verlies aan vertrouwen bij de omwonenden.

De heer Jansen betreurt de overlast die er is, vooral 's nachts. De Kaagbaan wordt 's nachts structureel hoger genaderd. Op de Zwanenburgbaan worden op dit moment trials uitgevoerd. Het hoger naderen is ook afhankelijk van de capaciteit en het vermogen van het oude ATM-systeem. In drukke periodes zal de capaciteit op een baan naar beneden moeten bij hoger aanvliegen. Daarom is het hoger aanvliegen op dit moment nog niet uitvoerbaar.

De heer Slettenhaar is blij met dit eerlijke antwoord, omdat altijd is verteld dat dit wél kon.

De heer Jansen vervolgt dat veiligheid voor LVNL altijd voorop staat. Veiligheid is om ervoor te zorgen dat vliegtuigen niet botsen, niet op de grond en niet in de lucht. Daarvoor zijn criteria voor afstand tussen vliegtuigen, horizontaal en verticaal. Op voorstellen voor bepaalde modellen worden berekeningen uitgevoerd door technische bureaus. Als daaruit blijkt dat de kans op een botsing boven de internationaal vastgestelde norm ligt, is het voor LVNL onveilig en gaat het niet door.

De heer Alkemade merkt op dat het hoog aanvliegen niet altijd mogelijk is omdat dit ten koste gaat van de capaciteit van de landingsbaan. Er kan echter ook voor gekozen worden om minder vliegtuigen te laten landen. Hij constateert dat het handhaven van de capaciteit dus voor het verminderen van de hinder voor omwonenden gaat.
Er wordt nogal gewaaierd met het aanvliegen en met de hoogteverschillen. Kan daarop gestuurd worden?

De heer Jansen antwoordt dat het gewaaierd aanvliegen gebeurt in het buitengebied. De vliegtuigen komen van grote hoogte uit verschillende richtingen en moeten uiteindelijk allemaal keurig achter elkaar richting de landingsbaan vliegen. De luchtverkeersleiding doet dit door te spelen met de hoogte, de snelheid en de richting. Voor bewoners op de grond geeft dat een inconsistent beeld, want de vliegtuigen komen niet elke dag op dezelfde plek over. Dat is de essentie van een vectorgebied: hoe dichter bij Schiphol, hoe vaster de route en hoe verder van Schiphol, hoe meer er gewaaierd wordt. In de toekomst zullen vliegtuigen opgedragen kunnen worden om op een bepaald moment op een bepaalde plaats in de ruimte te zijn. Daardoor kunnen vliegtuigen al op een veel vroeger moment in een goede positie gebracht worden, zodat er op lage hoogte niet meer gemanoeuvreerd hoeft te worden. Dat zal betekenen dat veel mensen van de overlast af zijn. Maar dat zal ook betekenen dat de mensen die onder die aanvliegroute wonen de volle laag krijgen. Elk concept heeft zijn keerzijde.

De heer Vennik merkt op dat mensen vaak de indruk hebben dat er om handhavingspunten heen gevlogen wordt.

De heer Jansen antwoordt dat een verkeersleider die aan het vectoren is zich uitsluitend bezighoudt met het positioneren van de vliegtuig ten opzichte van elkaar. Hij kan zijn aandacht niet vestigen op handhavingspunten. Op zijn scherm kan hij ook niet zien waar de bebouwing eindigt en waar het buitengebied begint. Hij nodigt de leden van het RBS uit om eens langs te gaan bij de luchtverkeersleiders.

De heer Van den Heuvel merkt op dat de vertrekroute vanaf de Kaagbaan leidt langs Bodegraven. Die route is een aantal jaren geleden licht aangepast, om de hinder op de grond zo veel mogelijk te beperken. In de praktijk blijkt dat veel vliegtuigen overdag toch van die route afwijken. Kan LVNL bevorderen dat er niet meer zo veel wordt afgeweken van de route?

De heer Jansen zal dat navragen. De route is indertijd aangepast in het kader van Minder hinder. Het is mogelijk om in bepaalde gevallen toestemming te vragen om een kortere route te nemen, maar als stelselmatig van de route wordt afgeweken, heeft de Minder hinder-maatregel niet het beoogde effect.

**Acties:**
- De heer Jansen zal navragen waarom er zo vaak word afgeweken van de vertrekroute vanaf de Kaagbaan langs Bodegraven.

**7. Rondvraag en sluiting**

Er zijn geen punten voor de rondvraag.

De voorzitter sluit de vergadering.

**(CONCEPT)VERSLAG** **BIJEENKOMST BRS BESTUURLIJK d.d. 28 januari 2021, via Microsoft Teams**

Aanwezig: *Voorzitter:* J. Olthof, gedeputeerde provincie Noord-Holland

mw. W. de Zoete, gedeputeerde provincie Zuid- Holland
R. van Muilekom, gedeputeerde provincie Utrecht
R. Berkhout, wethouder gemeente Haarlem
H. Bouma, wethouder gemeente Uithoorn
W. Breunesse, wethouder gemeente Zaanstad
J. Brouwer, wethouder gemeente Uitgeest
P. van Diepen, wethouder gemeente Heiloo
S. Dinjens, wethouder gemeente Velsen
mw. R. Dral, wethouder gemeente Oostzaan
G. Elkhuizen, wethouder gemeente Nieuwkoop
H. Erol, wethouder gemeente Beverwijk
P. Glasbeek, wethouder gemeente Oegstgeest
mw. K. Hagen, wethouder gemeente De Ronde Venen
G.J. Hendriks, wethouder gemeente Gooise Meren
J. van den Heuvel, wethouder gemeente Bodegraven-Reeuwijk
mw. H. Hooij, wethouder gemeente Teylingen
J.W. Klomps, wethouder gemeente Stichtse Vecht
J. Nobel, wethouder gemeente Haarlemmermeer
K. Rijke, wethouder gemeente Heemskerk
J. Schalkwijk, wethouder gemeente Wormerland
P. Slettenhaar, wethouder gemeente Castricum
Mw. M. Veeningen, wethouder gemeente Almere
mw. K.M. van der Velde-Menting, wethouder gemeente Kaag en Braassem
mw. M. van der Weele, wethouder gemeente Ouder-Amstel
R. van den Woudenberg, wethouder gemeente Leiderdorp

Verder aanwezig: 5.1.2e projectdirecteur Herziening Luchtruim, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Afwezig m.b.:

Verslag: 5.1.2e Vi.a.Vi Office Management

De **voorzitter** opent de vergadering om 9.30 uur en heet de aanwezigen welkom. De vergadering is gepland tot 11.00 uur, maar zal een kwartier vroeger eindigen omdat een aantal aanwezigen een overleg met de Tweede Kamer heeft.

**Ontwerp-voorkeursbeslissing Luchtruimherziening**
De voorzitter heet de heer 5.1.2e welkom en verzoekt hem een toelichting te geven op de ontwerp-voorkeursbeslissing Luchtruimherziening en de uitkomsten van de MER-beoordeling.

De heer 5.1.2e licht toe dat de Ministerraad heeft besloten om de ontwerp-voorkeursbeslissing (ovb) in procedure te brengen. Men gaat te werk volgens de MIRT-aanpak: de publicatie is de afronding van de verkenningsfase en de start van de planuitwerking. De ovb geeft op hoofdlijnen aan hoe de rijksoverheid het toekomstig luchtruim ziet. De ovb omvat een twaalftal beslissingen, betrekking hebbende op twee onderdelen: de ruimtelijke hoofdstructuur in het luchtruim en het operationeel concept, de wijze van afwikkelen van verkeer. Volgens de hoofdstructuur ligt in het noordelijk deel van het luchtruim het zwaartepunt op militaire oefeningen en wordt in het zuiden en oosten ruimte gecreëerd voor de burgerluchtvaart. Op die manier kunnen burgerluchtvaartroutes van en naar Schiphol op een andere manier worden ingericht en komt er een andere verdeling van militair en civiel verkeer boven Nederland. Een en ander zal ook met de buurlanden worden besproken. De andere structuur is van belang voor Schiphol, Lelystad en Rotterdam The Hague Airport en maakt het mogelijk om een ander operationeel concept in te voeren: continu klimmen, continu dalen, dus zo min

mogelijk uitstoot en met beperking van hinder op de grond bij landen en klimmen. Het nieuwe operationele concept geldt voor al het luchtvaartverkeer in Nederland, in combinatie met vaste benaderingsroutes. In de Luchtvaartnota is daar een kader voor aangegeven: tot 6.000 voet heeft geluid prioriteit boven andere aspecten, daarboven gaat het primair om flight efficiency en $CO_2$. Voorts geeft de Luchtvaartnota een prioriteitstelling aan waar het verkeer wordt afgewikkeld. Bij voorkeur wordt gevlogen boven grote wateroppervlakten, industriële gebieden waar weinig mensen wonen en rurale gebieden. Bevolkte gebieden, stiltegebieden en kwetsbare gebieden worden zo veel mogelijk vermeden. Vanwege de demissionaire status van het kabinet zijn Lelystad en de Luchtvaartnota controversieel verklaard, maar luchtruimherziening niet. Op 4 februari 2021 vindt daarover een debat plaats in de Tweede Kamer. Daarin staat de voortgangsbrief van december geagendeerd.
Hierna volgt een toelichting op het proces. Het ministerie wil met de BRS goede afspraken maken over de samenwerking in de komende fase en wil de gemaakte afwegingen begrijpen. De verantwoordelijkheid voor het luchtruim ligt bij de rijksoverheid en de verantwoordelijkheid voor alles op de grond bij de gemeenten en provincies. De luchtzijdige en de landzijdige belangen moeten bij elkaar komen: woningbouw, bedrijventerreinen, natuurgebieden en recreatie. De volgende fase is de planuitwerkingsfase, waarin op basis van het concept met ontwerpers die kennis hebben van het luchtruim het ontwerp kan worden gemaakt. In deze fase zal gewerkt worden met ontwerpateliers op decentraal niveau. De commissie-Cohen geeft een interessante benadering met onderscheid tussen de bestuurlijke rol en de maatschappelijke partijen. Deze benadering kan een onderlegger zijn, evenals het advies-Van Geel. Nadeelcompensatie is in dit stadium een premature vraag. Het is de bedoeling om de voordelen zo groot mogelijk te maken en de nadelen te minimaliseren. Over nadeelcompensatie zal in een volgende fase worden gesproken.
Er zal worden toegewerkt naar een programmabeslissing die uiterlijk in 2023 wordt genomen. Bij dat concreet uitgewerkte besluit komt ook een milieuonderbouwing te liggen. De plan-MER die nu is gepubliceerd, is in hoge mate kwalitatief en nog niet heel kwantitatief. De komende jaren moeten de concrete effecten inzichtelijk worden gemaakt.

De **voorzitter** dankt de heer 5.1.2e voor de toelichting en maakt hem en de collega's van IenW een compliment voor de opstelling van het ministerie. Hij gaat uit van een vruchtbare manier van samenwerking.

<u>Vragen en opmerkingen:</u>
- De heer **Nobel** begrijpt dat een bundeling van vluchten een positief effect kan hebben over heel Nederland, maar meent dat er dichter bij de luchthaven ook negatieve effecten zijn. Dat lijkt hem niet verstandig. Is daar maatwerk voor? In hoeverre wordt een relatie gelegd tussen de luchtruimvoorziening en het hinderreductiepakket van Schiphol? Wat gebeurt er als nu een besluit wordt genomen dat achteraf negatieve effecten heeft? Kan men dan nog terug?
- De heer **Bouma** sluit aan bij de laatste vraag. Waarom is de luchtruimherziening niet als controversieel benoemd en andere zaken wel? Het een heeft immers effect op het ander. Voorts vraagt hij of het doel alleen het herschikken van ruimte is of ook groeibevordering.
- Mevrouw **Van der Velde** spreekt haar zorg uit over de integraliteit tussen de luchtruimherziening, de Luchtvaartnota, hinderbeperking en het RO-aspect op de grond. Het wordt onmogelijk gemaakt om een zinvolle reactie te geven op één onderdeel van een groot geheel. Het uitgangspunt moet zijn dat niemand erop achteruitgaat.

De heer 5.1.2e gaat over tot beantwoording van de vragen. Hij benadrukt dat bundeling een van de elementen is die op tafel ligt. Ook wordt gekeken naar het ontzien van de bebouwde kom, dichtbevolkte gebieden en kwetsbare gebieden. Voorts wordt ook gesproken over gekromde naderingen. De plan-MER geeft aan dat dit laatste wel degelijk voordelen heeft. Er vindt een weging plaats van allerlei aspecten: kan het, is het verkeersleidingstechnisch mogelijk, rekening houden met belangen op grond. Vervolgens wordt bepaald wat een optimale invulling is. De vaste naderingsroutes staan in de Luchtvaartnota en zijn dus een gegeven. De ovb en het "Minder hinder"-programma liggen in elkaars verlengde. Er is sprake van een gefaseerde systematiek. Als uitgangspunten in de praktijk negatief uitpakken, zijn die niet heilig. Het controversieel verklaren van onderwerpen is aan de Tweede Kamer. De luchtruimherziening wordt nu in procedure gebracht, maar een definitief besluit wordt genomen door een nieuw kabinet. Nu worden zienswijzen opgehaald en worden met medeoverheden afspraken gemaakt voor een volgende fase. Een van de doelen betreft de capaciteit en met het oog daarop wordt getracht de vluchten zodanig in te richten dat er vanuit milieu- en hinderperspectief een optimaal vliegprofiel is. Het ministerie is ervan overtuigd dat luchtvaart een

andere fase moet ingaan. Er wordt gekeken naar voldoende capaciteit tot 2035, maar alle scenario's zijn door COVID-19 onzeker. Het is ingewikkeld om alle belangen en afwegingen bij elkaar te brengen. Daarom wil het ministerie dat proces graag gezamenlijk doorlopen.

Overige vragen en opmerkingen:
- De heer **Elkhuizen** vraagt of er al een conceptontwerp is voor de vierde fix?
- De heer **Slettenhaar** is het ermee eens dat niemand erop achteruit mag gaan, maar dat is wel het geval. Daarom moet de nadeelcompensatie vooraf worden geregeld. Het advies-Van Geel pleit voor helderheid vooraf. Nu is onduidelijk wat de gevolgen van het proces zijn. Hij dringt aan op afspraken hierover aan de voorkant.
- De **voorzitter** vult aan dat er geen minimaal beschermingsniveau is. Daardoor is er geen discussie over de nadeelcompensatie. Grondzijdig zijn normen afgesproken over wat wel en niet mag, maar die ontbreken in het luchtvaartdossier.
- De heer **Nobel** vraagt of er bij de bundeling onderscheid wordt gemaakt tussen vliegtuigen die hoog en laag vliegen.
- De heer **Bouma** benadrukt het belang van integraliteit: als je een keuze maakt, moet het niet zo zijn dat je je ergens anders in de voet schiet.

De heer 5.1.2e antwoordt dat de Luchtvaartnota door het kabinet is vastgesteld en dat de integraliteit daarin is geborgd. Er ligt geen ontwerp voor de vierde fix, maar dat gaat de komende twee jaar wel gebeuren. Hij zal het punt van de nadeelcompensatie vanmiddag in een gesprek met het management van de Directie meenemen. Het maken van afspraken vooraf moet worden meegenomen in het proces naar de definitieve voorkeursbeslissing. De normen staan in de Luchtvaartnota, maar zijn nog niet uitgewerkt.

Mevrouw **Van der Velde** vindt het goed om te spreken over nadeelcompensatie, maar is van mening dat een minimaal beschermingsniveau voorop moet staan.
De heer 5.1.2e stelt voor om hierover op een later moment nog eens verder te spreken.

De **voorzitter** concludeert dat de heer 5.1.2e een volgende keer wat langer zal stilstaan bij een aantal specifieke onderdelen. Hij dankt de heer 5.1.2e voor zijn aanwezigheid en inbreng.

De heer 5.1.2e verlaat de vergadering.

**1. Mededelingen**
De **voorzitter** feliciteert Marian van der Weele met haar benoeming tot burgemeester van de gemeente Waterland per 11 maart 2021.
Mevrouw **Van der Weele** meldt dat de heer W. Jansen als haar opvolger aanwezig zal zijn in de volgende BRS-vergadering.

*a. Stand van zaken cumulatie luchtvaartverkeergeluid*
De **voorzitter** memoreert dat de BRS steeds een kritisch geluid heeft laten horen over de effecten. Een eerste brede impactanalyse is bijna afgerond. Als het rapport er is, zal dit vertrouwelijk worden rondgestuurd. Ambtelijk is terugkoppeling ontvangen dat de aanvullingsregeling inderdaad grote impact zal hebben op de grond, met name op de woningbouwambities. Hij heeft erop aangedrongen dat deze eerste impactanalyse gepresenteerd wordt aan een vertegenwoordiging van de BRS, in tegenwoordigheid van de minister en de staatssecretaris.

*b. Vervolg Van Geel, Ronde tafel governance*
De **voorzitter** meldt dat er straks een rondetafelgesprek plaatsvindt met een delegatie van de Tweede Kamer over het rapport-Van Geel. Een aantal bestuurders is op persoonlijke titel uitgenodigd om een reactie te geven. Deze reactie zal in lijn zijn met het BRS-standpunt.

Mevrouw **Van der Velde** meldt dat men in het zuidelijk deel van de regio verbaasd was dat er geen enkele vertegenwoordiger uit Zuid-Holland is uitgenodigd. Zij verzoekt de voorzitter dit te melden. De Kamer denkt waarschijnlijk dat de impact van Schiphol op het noordelijk deel groter is dan op het zuidelijk deel.
De **voorzitter** vindt dit een terecht kritiekpunt en zal het aanstippen. Hij zal in het gesprek het algemene BRS-geluid laten horen.

De heer **Elkhuizen** sluit aan bij mevrouw Van der Velde. Hij heeft, na het ontvangen van de uitnodiging, bij een Kamerlid gepleit voor een bestuurlijke afvaardiging uit Zuid-Holland, maar heeft nog geen reactie ontvangen.
De **voorzitter** wijst op het feit dat men slechts twee minuten heeft om in te spreken, maar belooft dat hij zijn best gaat doen.

*c. AO luchtvaart*
De **voorzitter** meldt dat op 4 februari 2021 een AO Luchtvaart geagendeerd staat. Hij zal daar de BRS-standpunten naar voren brengen. Het moet helder zijn dat over meer gaat dan Noord-Holland. Er zijn 56 gemeenten direct betrokken.

**2. Vaststellen verslag vergadering 26 november 2020**
Mevrouw **Van der Weele** memoreert dat in de vorige vergadering is gesproken over de koppeling LIB-LVB. Wordt dit meegenomen in de bespreking met het ministerie en de Kamercommissie?
De **voorzitter** antwoordt dat er weinig ruimte is vanwege de beperkte tijd, maar zal proberen dit punt in te brengen.

Pagina 5, 4e alinea (Mededelingen): de heer **Nobel** meent dat de zin "De minister gaat het toch opnemen, zij het beleidsneutraal" niet correct is.
De **voorzitter** meent dat het voorstel was om de aanvullingsregeling in te trekken, maar dat dit niet kon omdat het al in de Ministerraad besproken was. De minister zou het aanhouden, maar er is geen harde uitspraak gedaan over beleidsneutraal.
De heer **Nobel** zal een voorstel tot tekstaanpassing mailen.

Pagina 7: Mevrouw **Van der Weele** wijst nogmaals op de afspraak dat het cruciaal is om de combinatie LVB-LIB op hoger niveau aan te kaarten. Zij roept op om het punt op de agenda te houden.
De **voorzitter** zal volgende keer een terugkoppeling geven.

Het verslag wordt met inachtneming van de opmerkingen goedgekeurd en vastgesteld.

**3. Vaststellen zienswijze op Voorkeursbesluit Luchtruimherziening**
De **voorzitter** wijst op de concept zienswijze die bij de stukken is gevoegd.

Vragen en opmerkingen:
- Mevrouw **Van der Velde** vindt dat de voorzet iets steviger mag. Bij de inleiding staat bijvoorbeeld dat het een aandachtspunt is dat de maatregelen voor iedereen tot verbetering leiden, maar dit is een randvoorwaarde. Ook in de toelichting bij punt 4 staan een aantal vragen die zij liever als uitgangspunten opgenomen ziet. Bij de integraliteit zou het prettig zijn als concreet de Luchtvaartnota, de hinderbeperkende maatregelen en de RO-aspecten worden genoemd.
- De heer **Dinjens** is het eens met de opmerking om de vraagtekens te vervangen door punten. De BRS heeft zijn standpunten verwoord en het is dus belangrijk om daarvoor uit te komen.
- De heer **Breunesse** sluit aan bij de vorige sprekers. De brief straalt veel perspectief uit, maar er is ook veel zorg. Het is daarom goed om stelliger te zijn over de uitgangspunten. In de reactie op het hinderreductieplan is duidelijk gezegd dat iedereen erop vooruit moet gaan en dat er geen sturing op de "per saldobenadering" moet zijn. Dat moet als hoofduitgangspunt in de brief worden opgenomen.
- De heer **Berkhout** is het ook eens met de vorige sprekers. Bij punt 4 vindt hij het belangrijk om het waterbedeffect uit te breiden naar het nationale niveau.
- De heer **Van Muilekom** is het eens met een stelliger formulering en met de aandacht voor het waterbedeffect. In de plan-MER lijkt het erop dat de vierde fix gaat landen in de zuidoosthoek van de provincie Utrecht. Er wordt een vlieghoogte genoemd van 2.100 meter. Hij zou graag benoemen dat de vlieghoogte 3.000 meter moet worden om een toename van de overlast in de provincie Utrecht te voorkomen.
- Mevrouw **Hagen** meent dat het inzicht in de afwegingen om tot het scenario te komen ontbreekt. Het voelt niet alsof je nog terug kunt. Zij zou hierover het bestuurlijke gesprek willen voeren. Hoe worden gemeenten die extra belast worden betrokken? Krijgen zij ook inspraak? Kunnen zij worden uitgenodigd voor een volgende vergadering?

- Mevrouw **De Zoete** onderschrijft dat het erop lijkt dat de vierde fix een gelopen race is. De consequenties daarvan moeten duidelijk zijn. De zienswijze zou inderdaad wat stelliger kunnen.
- De heer **Elkhuizen** sluit aan bij vorige sprekers. Hij heeft twee suggesties ter aanvulling. Hij dringt erop aan om verouderde rekenmethodieken te actualiseren. Voorts blijkt dat er onvoldoende informatie is om de effecten voor natuurgebieden te beoordelen. Het gaat om $NO_x$ deposities. Hoe kan er dan al een voorkeursbesluit over worden genomen?
- De heer **Slettenhaar** sluit aan bij de vorige sprekers. Hij vindt voorts dat het uitgangspunt dat niemand erop achteruit gaat duidelijker moet worden verwoord. De vraag is of de BRS wel moet meegaan met het principe van de vaste benaderingsroute.
- De heer **Nobel** stelt als toevoeging voor dat gezocht wordt naar maatwerk voor gebieden dicht bij de luchthaven.

De voorzitter **reageert** op de opmerkingen. Naar aanleiding van de opmerkingen over de stelligheid van de zienswijze zal de tekst worden aangepast. Over de effecten van het voorkeursbesluit moet de komende tijd verder worden gesproken op bestuurlijk niveau en met de minister. In de zienswijze wordt gevraagd om transparant te zijn over de effecten. Het is de vraag of je nu al inhoudelijk een standpunt moet innemen. In de volgende fase kunnen de ingebrachte punten worden besproken, want dan kun je ook kijken naar alternatieven.
De heer **Elkhuizen** wijst nog op het handhavingsverzoek MOB vanuit het Groene Hart.
De **voorzitter** meent dat de zienswijze scherper moet, gebaseerd op de uitgangspunten van de BRS. In de komende tijd moeten de effecten en de integraliteit duidelijk worden. Hij gaat na of een passage over maatwerk inzake de vlieghoogte kan worden opgenomen.
Hij is geen voorstander van uitbreiding van de BRS, maar wil wel contact hebben met die gemeenten. In een volgende vergadering kan worden besproken hoe om te gaan met andere gemeenten die geraakt worden.
Mevrouw **Hagen** vindt het ingewikkeld dat niet te overzien is wat de geografische effecten zijn, terwijl er wel een plan ligt voor het vervolg.
De **voorzitter** verduidelijkt dat men nu nergens mee instemt. Het is een voorkeursbesluit, waarvan de effecten helder moeten worden. Ook vanuit de provincie moet worden gekeken hoe andere gemeenten aangehaakt blijven.
De heer **Van Muilekom** is het eens met deze insteek, maar vindt het goed om in de uitwerking aandacht te vragen voor de vlieghoogte om overlast te voorkomen.
Mevrouw **Mulder** vertegenwoordigt een aantal gemeenten in de kustzone. Zij sluit aan bij de punten die zijn ingebracht. Voorts meldt zij dat in de regio mogelijk toenemende gezondheidsklachten worden verwacht. Daarom vraagt zij de bredere gezondheidsimpact te agenderen voor een volgend overleg.
.
De **voorzitter** constateert dat het stuk wordt aangepast op basis van de gemaakte opmerkingen, waarna het zal worden verzonden.

**4. Insteek en ingrediënten bestuursakkoord**
De **voorzitter** heeft hierover overleg gehad en erop aangedrongen dat met deze minister een eerste aanzet wordt geven voor een bestuursakkoord. Wat in het rapport-Van Geel staat, zal worden vastgelegd in afspraken die in de bestuurlijke kolom worden gemaakt. Hij zal hier later op terugkomen.

**5. Advies nachtvluchten ACNL**
De heer **Berkhout** maakt zich zorgen over het feit dat de reductie van de nachtvluchten wordt gekoppeld aan de opening van Lelystad. De BRS-lijn is dat het aantal nachtvluchten sowieso teruggedrongen moet worden. Hij vindt de koppeling onwenselijk en niet in lijn met het BRS-standpunt.
De heer **Bouma** wil gezien de beperkte tijd dit punt graag nogmaals agenderen.
De heer **Slettenhaar** benadrukt dat zijn gemeente Lelystad altijd als oplossing heeft gezien.
De heer **Nobel** wijst erop dat “Lelystad open” een BRS-standpunt is.
De **voorzitter** merkt op dat Lelystad controversieel is verklaard. De koppeling met het advies over nachtvluchten is volgens hem niet zo hard. Hij concludeert dat het punt voor een volgende vergadering wordt geagendeerd.
Mevrouw **Mulder** vraagt om het rapport van de GGD-studie daarbij op te nemen.
De **voorzitter** stelt voor om dit bij een apart agendapunt over gezondheid te agenderen.

**6. Rondvraag en sluiting**

De heer **Elkhuizen** meldt dat hij zojuist een positieve reactie heeft gekregen op zijn verzoek om voor het rondetafelgesprek een afvaardiging uit Zuid-Holland uit te nodigen.

De heer **Van Diepen** deelt mee dat hij vandaag als nieuwe wethouder van de gemeente Heiloo is aangeschoven bij dit overleg. Hij heeft vandaag vooral de problemen en de inbreng van de andere leden aangehoord, maar hoopt in de toekomst een goede bijdrage te kunnen leveren.
De **voorzitter** heet de heer Van Diepen van harte welkom in de BRS.

De **voorzitter** bedankt alle aanwezigen en sluit de vergadering om 10:45 uur.

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 16 februari 2023, van 09.30-11.10 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig: *Voorzitter:* J. Olthof, provincie Noord-Holland
5.1.2e 5.1.2e provincie Noord-Holland

R. Berkhout, gemeente Haarlem
E. Bus, gemeente Oegstgeest
R. van Duijn, gemeente Nieuwkoop
A. Elzakalai, gemeente Amstelveen
J. Hagens, gemeente Alkmaar
Mw. A. Heijstee-Bolt, gemeente Kaag en Braassem
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Mw. E. Koek, gemeente Teylingen
D. Kuin, gemeente Aalsmeer
Mw J. de Maa, gemeente Ouder-Amstel
R. van Muilekom, provincie Utrecht
S. M. Nieuwland, gemeente Uitgeest
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
K. van der Zwet, gemeente Lisse

5.1.2e (beleidsmedewerker Luchtvaart provincie Noord-Holland)
5.1.2e (adviseur en projectleider bij gemeente Uithoorn en Ouder-Amstel)
5.1.2e (Teamcoördinator Luchthavenverkeerbesluit (LVB) en Luchthavenindelingbesluit (LIB), ministerie van IenW)
Mw. H. Groot (directeur programma Schiphol, ministerie van IenW)

ambtelijke ondersteuning

Afwezig m.b. Mw. J. van Boeijen, gemeente Landsmeer
R. Breeuwsma, gemeente Alphen ad Rijn
W. Breunesse, gemeente Zaanstad
Mw. H. van Buren, gemeente Amsterdam
S. Dinjens, gemeente Velsen
Mw. R. Dral, gemeente Oostzaan
D. Grimbergen, gemeente Lelystad
R. ter Hark, gemeente Noordwijk
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
Mw. K. Hoekstra, gemeente Hillegom
J. Knape, gemeente Katwijk
M.Marshall, gemeente Gooise Meren
J. Nobel, Haarlemmermeer
H. Prins, gemeente Diemen
J. de Reus, provincie Flevoland
Mw. E. Stam, gemeente Heemstede
J.Terpstra, gemeente Leiden
C. van Uden, gemeente De Ronde Venen
Mw. M. Veeningen, gemeente Almere
R. Wanrooij, gemeente Wormerland
A. Wisseborn, gemeente Stichtse Vecht
Mw. W. de Zoete, provincie Zuid-Holland

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

## 1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de vergadering om 09.35 uur en heet iedereen welkom.

- Er is een zienswijze rondgegaan over de consultatie regeling gevelinstallatie, waarop een aantal reacties is gekomen.
- Er is in de persoon van Eddy van Hijum een nieuwe voorzitter van de MRS aangetreden. Voorlopig combineert die het voorzitterschap met de functie van gedeputeerde van Overijssel. Op 17 maart heeft **de voorzitter** een kennismakingsgesprek met Eddy van Hijum.
- Hij heeft kennisgemaakt met Ruud Sondag, de nieuwe directeur van Schiphol, opvolger van Dick Benschop. Daarbij heeft hij Ruud Sondag uitgenodigd voor de BRS-vergadering van 11 mei a.s.
- Jeroen van Bergenhenegouwen heeft een nieuwe functie.

De heer **Elzakalai** constateert dat de BRS-afvaardiging niet geagendeerd staat voor vandaag. Hij vraagt dit onderwerp toe te voegen aan de agenda. Akkoord Het wordt behandeld als punt 6.

De agenda wordt zonder verdere wijzigingen vastgesteld.

## 2. Vaststellen verslag 1 december 2022

Het verslag van de vergadering wordt ongewijzigd vastgesteld.

## 3. Toelichting op Consultatie Experimenteerregeling Schiphol: strikt preferentieel baangebruik/ beëindigen anticiperend handhaven door ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Mevrouw **Groot** en de heer 5.1.2e houden aan de hand van sheets een presentatie over de Consultatie Experimenteerregeling Schiphol.

De heer **Kuin** memoreert de uitspraak van de minister van een halfjaar geleden dat het maximum 440.000 vliegbewegingen zou zijn. Daarop kon de minister afgerekend worden. Nu gaat men met 460.000 vliegbewegingen verder, waarmee het totaal ongeloofwaardig en onacceptabel is geworden. Aalsmeer heeft onevenredig veel te maken met het gebruik van de Aalsmeerbaan. Ook heeft de gemeente nog te maken met een andere baan die geregeld voor overlast zorgt. Kort samengevat: de gemeente Aalsmeer heeft hier geen geloof in.
De heer **Elzakalai** heeft er alle vertrouwen in dat het allemaal gaat lukken, maar dit proces van IenW kan niet door de beugel. Het ministerie raakt op deze manier alle geloofwaardigheid kwijt. Met veel bombarie werd aangekondigd dat het naar 440.000 ging en iedereen was blij, maar dan wordt het aantal direct daarna weer verhoogd. Hij kan begrijpen waarom het zo is, maar IenW zou beter moeten nadenken over de manier waarop dit soort dingen naar buiten wordt gebracht. Het is duidelijk dat gedogen ongewenst is, maar toch is dat momenteel de beste situatie. Bij het handhaven hoeft het ergens maar 1 dB omhoog te gaan, en er komt weer discussie in een gemeente. Deze aanpak is strategisch amateuristisch. Op deze manier voorziet hij eerder meer dan minder ellende.
De heer **Hagens** spreekt ook namens de heer Nieuwland en de heer Slettenhaar. De experimenteerregeling is behoorlijk technisch van aard, maar in doel en planning kan enig perspectief teruggevonden worden richting de 440.000 vliegbewegingen. Bovendien geeft de experimenteerregeling de mogelijkheid om te verlengen. Wat je niet ziet is een kader. Wanneer is het experiment succesvol en wanneer niet? Wanneer wordt er wel of niet gekozen voor een verlenging? En op welke wijze wordt de BRS vanuit de interbestuurlijke samenwerking betrokken bij de keuze voor verlening, of eventueel aanpassing? Ook daarover wordt niets gezegd.
In de bestemmingsanalyse staat dat met 400.000 vliegbewegingen de netwerkkwaliteit van Schiphol niet in gevaar zou komen. Dat aantal zou ook passen bij een regeling waarbij strikt preferentieel baangebruik wordt toegepast zonder aanpassing van de grenswaarde. Waarom kiest men niet voor dat scenario? In de nota staat dat dit zorgt voor een mogelijke teruggang naar minder dan 400.000 vliegbewegingen. Maar waaruit bestaat dat 'mogelijk'? Is dat onderzocht? Zijn er data die dat staven? En over welk aantal spreek je dan? Hoe is het de nieuwe grens? Hoe is men tot die nieuwe grenswaarde gekomen? Is er inzicht in die berekening? Er wordt afgeschaald naar 460.000 vliegbewegingen om binnen de gelijkwaardigheidscriteria te blijven. Geven de berekeningen ook zicht of er ruim of maar net aan die gelijkwaardigheidscriteria kan worden voldaan? Waarom grijpt men dit moment ook niet aan om het aantal nachtvluchten te verlagen naar 29.000? Dat belooft men de

omgeving al jarenlang, maar met het uitstel van het LVB wordt die belofte steeds verder vooruitgeschoven.
Mevrouw **De Maa** hoorde in de presentatie dat bij deze aanpassing van de regeling eigenlijk alle inwoners erop vooruitgaan qua overlast en gezondheid. Maar uit de stukken blijkt dat van de 35 punten er eigenlijk 10 in de aanpassing erop achteruitgaan. En van die 10 punten zit nog een aantal in de secundaire groep, waardoor een groter aantal inwoners daar last van heeft. Dat grotere aantal inwoners dat er last van heeft past niet in de onlangs afgesloten bestuursovereenkomst.
De heer **Bus** is het eens met de vorige sprekers, maar hij heeft een aantal vragen. Er wordt gezegd dat de BRS advies gaat geven, terwijl het in de huidige overgang naar de MRS niet voor iedereen even duidelijk is dat de BRS dat daadwerkelijk gaat doen. Ook hoorde hij zeggen dat iedereen erop vooruitgaat, en dat is voor het cluster Zuidwest waarin hij zit niet zo duidelijk met deze experimenteerregeling. Het effect van deze regeling zal onder andere zijn dat een kleiner aantal mensen meer overlast gaat krijgen. Tot die mensen behoren inwoners van het cluster Zuidwest. Dat iedereen erop vooruitgaat haalt hij hier niet uit. Het woord 'amateurisme' werd gebruikt. Het is momenteel onduidelijk hoe de monitor en het vastleggen van de toekomstige gang van zaken, met de inrichting van de handhavingspunten, transparant is en te volgen. Ook mensen in MRS-verband kunnen dit niet volgen. Een belangrijke voorwaarde voor alles is dus dat dit allemaal transparant wordt, zodat mensen in verband met hun rechtspositie kunnen aanslaan op het moment dat het niet is zoals verwacht werd.
Mevrouw **Heijstee-Bolt** merkt op dat het voorstel voor de handhaafpunten ingeregeld is op basis van de prognose 2023. Maar het baangebruik en het gedogen, 'het anticiperend handhaven', betekenen dat je een scheefgegroeide situatie vastlegt. Wil je voor de NOVEX een goede uitgangspositie creëren, dan zou deze regeling niet moeten worden gebruikt om die scheefgroei te faciliteren. Voorkomen dient te worden dat je extra hinder vastlegt.
De heer **Van Duijn** heeft een vraag over de wijze waarop het LVB geschetst wordt. Het lijkt alsof er twee keuzes zijn: terugvallen op het LVB uit 2008, of deze experimenteerregeling. Hij vraagt zich af of het echt zo zwart-wit is. Kan je er niet iets tussenin vinden? Verder vraagt hij de reden voor de verschillen in de handhavingspunten. De consultatie sluit volgende week en de reacties worden verwerkt. Maar hij hoort de reacties in de BRS vandaag, en dat zijn geen kleinigheden die even verwerkt kunnen worden. Ze komen er min of meer op neer dat het beter is overnieuw te beginnen met de regeling. Hij vraagt of dat een optie is. In deze regeling staat veel over rekenen, terwijl de BRS juist af wilde van de discussie meten vs. rekenen. Dus hoe past dit bij waar de BRS voor wil staan? Wat betreft de individuele bescherming, zoals die genoemd werd, gaat het weer terug in de tijd. Misschien levert dit wel iets op voor de gehele regio, maar er zullen ook een paar gemeenten of gebieden de sjaak zijn. Dat past niet bij wat binnen de BRS afgesproken is.
De heer **Van Muilekom** vertegenwoordigt de provincie Utrecht en heeft de indruk dat dit stuk meer gaat over de directe omgeving van Schiphol. Het is positief dat er aandacht is voor de leefomgeving. Een aantal vragen dat hij had is al gesteld. Hij vraagt hoe het precies zit met de uitvoerbaarheid. Is het goed uitvoerbaar om sturing te geven? Er wordt gesproken van een mogelijke verlenging, maar om daarover te beslissen moet je weten hoe effectief het is. Hoe ziet dat eruit binnen dat ene jaar? Wat als het niet werkt met die experimenteerregeling? Dan valt men terug op iets veel slechters, wat dus een soort doemscenario is.
De heer **Van den Heuvel** herinnert zich het gesprek vorig jaar van een kleine BRS-delegatie met de minister, die het blijde nieuws van de 440.000 kwam vertellen. Gevraagd werd toen of dit in- of exclusief de stikstof was. Dat woord kwam in de presentatie van vandaag niet voor, alleen de natuurvergunning kwam terloops aan de orde. Hij vraagt zich af wat hier allemaal gebeurt wel zin heeft,. Is dit geen struisvogelpolitiek? Als de stikstof serieus genomen wordt, is waarschijnlijk zelfs de 440.000 nog te veel. Er moet eindelijk iets gebeuren wat echt ergens toe leidt.
De heer **Berkhout** sluit zich grotendeels aan bij vorige sprekers. Zijn suggestie is om op de eigen geloofwaardigheid te letten. In de experimenteerregeling hoor je de tegenstrijdigheid al weer. Een inpasbaar volume van 460.000, de Balanced Approach van 440.000. Het is bekend wat dit soort dingen doet met mensen, ook al is het begrijpelijk dat er techniek nodig is om deze stappen te zetten. Maar als je eerlijk bent: er is niet gehandhaafd, maar gedoogd. Eigenlijk is er in de afgelopen tien jaar niets gedaan. Nu staat men voor 440.000 en men gaat voor het verbeteren van de leefomgeving, waarbij de nachtvluchten meegepakt worden. Het is taai. Je moet een kop op dit proces plakken voor je weer vervalt in iets waar niemand naar terug wil. Het vertrouwen moet teruggewonnen worden.
De heer **Kuin** merkt op dat zijn collega Hoekstra uit Uithoorn voor een stuk heeft gezorgd dat ook naar de voorzitter is gegaan. Ook de daarin gestelde vragen kunnen in deze vergadering aan de orde gesteld worden. Een belangrijk punt was het onevenredig gebruik van de Aalsmeerbaan en de

verhoging van het aantal vliegbewegingen dat daar plaatsvindt. Daarbij komt dan nog een aantal van de tien punten dat onevenredig belast wordt.
De **voorzitter** kan zich vinden in de meeste van de gemaakte opmerkingen. De gemiddelde burger die die dit leest haalt eruit wat hij wil lezen. Wat hemzelf betreft zijn de 440.000 van de minister niet een eindplaatje, maar de start van een brede discussie over een gezonde leefomgeving. En nu gaat het terug naar 460.000, ook al is de uitleg nog zo goed. Technisch klopt het, maar het beeld is dat er meer wordt toegestaan. Hij maakt zich zorgen over het vervolg. Terecht vragen leden hier zich af wat dit betekent. Maar uiteindelijk zal híer besproken worden wat de reactie van de BRS moet zijn.

Mevrouw **Groot** hoort van de BRS-vertegenwoordigers hier dat het probleem vooral bij de communicatie ligt. Daar is zeker verbetering mogelijk. Zij erkent dat ambtenaren de neiging hebben te snel de techniek in te schieten. Zij snapt de scepsis en dat men iets heeft van 'eerst zien dan geloven'. Waarom wordt de 440.000 niet nu al vastgelegd? De belofte was toch naar 440.000 te gaan? Die belofte blijft staan, maar in september vorig jaar is een brief naar de Kamer gestuurd waarin stond dat, gezien de internationale procedures die doorlopen moesten worden, er meer tijd nodig was. Daarbij werd ook aangegeven hoeveel meer tijd dat was. Het zit nu midden in de Balanced Approach-procedure. Die is nu niet klaar, terwijl het CapDec-proces voor 2024 al is gestart. Hoe graag iedereen dat ook wil, nu al naar 440.000 gaan op basis van geluid kan niet. Dat is gebonden aan internationale regelgeving.
Het kan wel via een natuurvergunning, maar die is er nog niet. Schiphol heeft er een aangevraagd, maar het is algemeen bekend hoe moeilijk het stikstofdossier is. In de Tweede Kamer praat men er bijna dagelijks over. Er worden daar moties aangenomen die voor haar als ambtenaar ingewikkeld zijn, omdat daarin opgeroepen wordt om geldende regelgeving te negeren. Schiphol zal een natuurvergunning aanvragen. Die wordt alleen afgegeven als Schiphol aantoont dat op alle terreinen - dus op het luchtzijdige verkeer, het landzijdige verkeer en op de operatie op de luchthaven zelf- genoeg gemitigeerd is. Die natuurvergunning moet dan afgegeven worden door de minister van Natuur en Stikstof. Het proces loopt. Als de natuurvergunning niet op korte termijn wordt afgegeven, dan gebeurt het waarschijnlijk niet. Het klimaat gaat een steeds grotere rol spelen. Hoeveel ruimte voor vluchten in een eventueel te verlenen natuurvergunning zit, is aan de minister van Natuur en Stikstof. Als die ruimte neerkomt op 440.000 vliegbewegingen, dan is dat op dat moment de werkelijkheid. Maar via het geluidgerelateerde spoor kan het, gezien de internationale verdragen, niet anders dan de Balanced Approach te doorlopen.
Zij was recent in Brussel en merkte daar dat de Commissie zeer kritisch is. Men vindt daar dat Nederland veel te snel gaat en dat bijvoorbeeld vlootvernieuwing meegeteld zou moeten worden. De wens van de minister in juni om in één keer naar 440.000 te gaan, blijkt in ieder geval niet mogelijk. Er is een tussenstap nodig, namelijk het stoppen met anticiperend handhaven. Het is niet mogelijk om in de experimenteerregeling 440.000 te zetten, want als je terugvalt op het LVB van 2008, moet ook gerekend worden met de milieuruimte die in het LVB van 2008 zit. Als je daaraan gaat sleutelen, zal de Commissie zeggen dat er aan reductie gedaan wordt op basis van geluid, en dat is Balanced Approach, dus kan er dan niet gestopt worden met anticiperend handhaven. Al met al kom je met de huidige gelijkwaardigheidscriteria in de huidige situatie uit op maximaal 460.000 vliegbewegingen. Dat wordt ook vastgelegd in de CapDec.
Met het starten van het vliegen volgens het NNHS, is het systeem van handhavingspunten losgelaten. Die lagen er nog wel, maar er werd niet op gehandhaafd. Op sommige punten zijn er overschrijdingen geweest. Zo lang er gevlogen werd volgens het NNHS deden de handhavingspunten er niet toe. Als men toen doorgegaan was met het systeem van handhavingspunten zouden die ongeveer elke drie tot vier jaar geactualiseerd zijn. Dat is dus twaalf jaar niet gebeurd, omdat de handhavingspunten er niet toe deden. Er zijn intussen wel heel veel maatregelen genomen. Er wordt baanpreferentieel gevlogen, maar de handhavingspunten zijn daar dus nooit op aangepast. Als nu niets gedaan wordt, valt men terug naar het vliegsysteem van twaalf jaar terug, waardoor de secundaire banen heel veel meer gebruikt zouden worden, wat niemand wil. Het gebeurt dus niet omdat er dan per saldo veel meer mensen op achteruitgaan. Men wil blijven vliegen volgens het NNHS, maar dan zo dat er gehandhaafd kan worden.
Iedere inwoner gaat er met deze regeling op vooruit, want het gaat terug van 500.000 naar 460.000 vliegbewegingen. De reductie in hinder voor de omwonenden zit hem in het verschil van 40.000 vliegbewegingen per jaar. Door COVID-jaren zijn mensen gewend geraakt aan minder geluid, dus het is nog de vraag of mensen dat ervaren als een verbetering. De huidige prognose voor Schiphol is 485.000 vliegbewegingen, wat met deze regeling dus niet kan. Ook voor een reductie van het aantal nachtvluchten naar 29.000 moet de Balanced Approach-procedure doorlopen worden. Het zou gaan

om een reductie van capaciteit omwille van geluid, waarbij dus dezelfde problemen spelen als bij het vastleggen van de 440.000 vliegbewegingen. De reductie naar 29.000 zit in dezelfde Balanced Approach-procedure en komt dan in het LVB. De experimenteerregeling moet een tussenfase vormen op weg naar een LVB met 440.000 vliegbewegingen. Dat LVB kan alleen gemaakt worden als de natuurvergunning er ligt. Als die niet snel loskomt, kan er geen LVB gemaakt worden. Als de experimenteerregeling afloopt zonder de mogelijkheid van verlenging, valt men alsnog terug op het LVB van 2008, met beduidend meer hinder. Dat is de reden voor de verlengingsoptie.
De heer 5.1.2e merkt op dat er aanvullende informatie beschikbaar is gesteld aan de collega's van de BRS. Het gaat om een onderbouwing van de getallen met een antwoord op de vraag waarom die worden opgehoogd. Er komt nog specifiek aanvullende informatie voor een aantal grenswaarden waar echt sprake is van een forse ophoging. Waarschijnlijk kan die informatie morgen opgestuurd worden.

De **voorzitter** merkt op dat technische vragen schriftelijk gesteld kunnen worden. Hij voelt een dilemma. Naar aanleiding van de toelichting heeft hijzelf veel vragen. Waarschijnlijk hebben de andere BRS-leden dat ook. De vraag is hoe alle vragen en opmerkingen in een zienswijze vervat kunnen worden. Hij stelt voor om een rondje te houden waarbij iedereen de essentie voor de zienswijze geeft.
De heer **Bus** hoorde dat 440.000 heel moeilijk te bereiken is. Hij kan akkoord gaan met dit verhaal, als het doel van die 440.000 maar scherp is. Tegelijkertijd zegt mevrouw Groot dat het tijdelijk is, en binnenkort niet meer nodig. Als de BRS iedere keer in het bureaucratisch proces met een zienswijze moet komen op dingen die aan de voorkant niet de goede kop op het verhaal hebben, kom je er niet. Er moet echt wel wat veranderen.
De heer **Van den Heuvel** is het eens met het procesvoorstel van de voorzitter. Hij kondigt verder aan dat het Cluster Groene Hart, mogelijk in samenwerking met het Cluster Zuidwest, mogelijk een eigen zienswijze wil indienen.
De **voorzitter** reageert dat er altijd ruimte is voor individuele aanvullingen en aanscherpingen bovenop de gemeenschappelijke zienswijze van de BRS.

**4a. Terugkoppeling gesprek bestuurlijk duo NOVEX Schipholregio**
De **voorzitter** meldt dat hij gisteren een gesprek had met minister Harbers, als medebestuurlijk trekker van de NOVEX. Ook de vicevoorzitter van de BRS, de heer Nobel, was daarbij aanwezig. De vraag was wat er nu gaat gebeuren, nu de handtekeningen gezet zijn. Er is indertijd een toekomstperspectief afgesproken. Het moet toegaan naar een gezonde leefomgeving met een bescherming van de individuele kwaliteiten, vooral met betrekking tot geluid en (fijn)stof. Daarbij moet gekeken worden naar de relatie tot de Omgevingswet, de andere NOVEXen en de woningbouwopgave. Geconstateerd is dat de Wet luchtvaart in dat opzicht een status aparte heeft. Zo is het terugdringen van de ZZS niet geregeld in de Wet luchtvaart. Over al dit soort zaken ging het gesprek gisteren met de minister. Er is veel gesproken over de manier waarop dit gecommuniceerd wordt. Hoe zorg je ervoor dat de inwoners in begrijpelijk Nederlands een perspectief geboden kan worden? Dit houdt ook verband met het verhaal over de experimenteerregeling. Niet de 440.000 is het uiteindelijke doel, maar de gezonde leefomgeving. De minister heeft verder toegezegd op korte termijn nog terug te zullen komen op de cumulatieregeling geluid. Dat geldt ook voor de reservering 2e Kaagbaan.
Mevrouw **Groot** onderschrijft het voorgaande. Zij heeft nog nooit zoveel samenwerking meegemaakt als nu, zoals met haar collega's van de provincies. Het is prettig elkaar op een andere manier te betrekken en samen na te denken over de verschillende vraagstukken. Het gaat nog niet altijd goed, maar dat is een leerproces. Er wordt gewerkt aan een ontwikkelperspectief. Haar minister heeft aangeboden om, als dat ontwikkelperspectief een eind op streek is, nog een keer aan te schuiven in dit gremium om het inhoudelijke gesprek aan te gaan. Daarvoor zou de vergadering in juni een goed moment zijn.

**4b. Toelichting ontwikkelperspectief, basis op orde, door 5.1.2e en Heleen Groot**
De **voorzitter** stelt voor om het ontwikkelperspectief in de vergadering van 23 juni in de BRS te bespreken. Het ontwikkelperspectief is niet zozeer een groeimodel, maar een ontwikkelperspectief naar een gezonde leefomgeving. Hij constateert dat de BRS hiermee akkoord gaat.

**5a. Consultatie experimenteerregeling Schiphol**

Mevrouw 5.1.2e geeft aan de hand van sheets een korte toelichting op wat in de zienswijze zou kunnen komen.

De heer **Kuin** denkt dat de door mevrouw 5.1.2e genoemde punten in grote lijnen overeenkomen met wat de gemeente Aalsmeer wil aandragen. Hij wil er nog wel even over nadenken.
De heer **Elzakalai** sluit zich aan bij de woorden van de vorige spreker.
Mevrouw **Heijstee-Bolt** constateert dat de 440.000 en de 460.000 niet benoemd worden. Hoe kom je aan de 440.000 met de internationale verdragen?
De heer **Slettenhaar** vindt dat een technisch punt. Je kunt met de procedures internationaal geen kant op.
Mevrouw **Heijstee-Bolt** zou in een zienswijze een doorzicht willen zien van hoe je naar de 440.000 komt.
De heer **Van Duijn** hoorde alle punten terugkomen in het voorstel. Hij vraagt of de BRS met deze zienswijze ook kan uitdrukken dat zij deze experimenteerregeling helemaal niet ziet zitten.
Mevrouw **Koek** vond het in het verhaal opvallend dat de experimenteerregeling alleen maar wordt verlengd als er geen natuurvergunning afgegeven wordt aan Schiphol. Dat is toch niet uit te leggen? Bij ieder ander bedrijf zonder vergunning zou je dan toch juist gaan handhaven! Moet niet gezegd worden dat er haast moet komen en duidelijkheid, zodat je tot een stelsel komt waarin echt iets bereikt kan worden? Nu blijft het toch steeds in een soort niemandsland.
De heer **Van Muilekom** merkt op dat je vijf tot tien regels tekst nodig hebt om uit te leggen waarom deze experimenteerregeling er moet komen, omdat het anders nog beroerder wordt. Maar je wilt ook iets kunnen zeggen aan de gemeenteraad en de inwoners. Misschien hoeft dat niet in een zienswijze, maar er moet iets gebeuren aan de communicatie naar buiten toe.
Mevrouw **De Maa** sluit zich volledig aan bij de vorige spreker. Het gaat ook om de betrouwbaarheid van de overheid, die door de gang van zaken rond deze experimenteerregeling ondermijnd wordt. Als de experimenteerregeling alleen bedoeld is om erger te voorkomen, dan moet dat expliciet gezegd worden. Je moet dan niet zeggen dat het een goede regeling is waarmee iedereen erop vooruitgaat.
De heer **Slettenhaar** waarschuwt dat je in de zienswijze niet ondiplomatiek moet spreken over 'ondermijning van het vertrouwen in de overheid'.
De heer **Van den Heuvel** vindt het wel van belang om de nachtvluchten nog te benoemen in de zienswijze.
De heer **Berkhout** merkt op dat in de zienswijze gevraagd moet worden om het goed uit te leggen. Het moet gezien worden als een tussenstap of een overgangsregeling. Je zou kunnen vragen waarnaar men streeft. Moet het maximaal 460.000 worden? Hoe hard is dit? Als de Balanced Approach er is, gaat men lager. Die tweede stap moet goed uitgelegd worden. Hoe hard is stap twee naar 440.000?
De **voorzitter** wil het gevoel van de primaire reactie, zoals de leden die zojuist naar voren brachten, tot uiting brengen in de zienswijze. Het is dezelfde primaire reactie als de inwoners van de gemeenten zullen hebben. De term 'geloofwaardigheid' moet misschien niet gebruikt worden, maar wel iets van dergelijke strekking. Het mag best een kritische zienswijze worden, maar je moet niet in de zienswijze willen uitleggen wat de minister met de experimenteerregel bedoeld heeft. De zienswijze moet vooral in begrijpelijke taal geschreven worden. Gevraagd kan worden hoe de minister de experimenteerregel ziet in relatie tot de belofte van 440.000. En hoe de minister die experimenteerregel ziet in relatie tot het uiteindelijke streven naar een gezonde leefomgeving. Hoe kan de minister uitleggen dat de omgeving steeds meer overlast ervaart, terwijl de norm verruimd wordt? Daar zit een technische onderbouwing achter, maar het is aan de minister om die in het definitieve verhaal goed te verwoorden.
De heer **Slettenhaar** vindt de balans in het verhaal van de voorzitter uitstekend.
Mevrouw 5.1.2e gaat een poging doen om dit alles te resumeren en in een brief te vervatten. Die zal ze morgen rondsturen, zodat de leden er in het weekend nog naar kunnen kijken. Zij verwacht maandag voor 12 uur uiterlijk de reacties.
De **voorzitter** verwacht dat er zeker reacties zullen komen. Over fundamentele kritische punten zal hij nog rechtstreeks contact hebben met mevrouw 5.1.2e Naast de gemeenschappelijke reactie van de BRS mogen er vanuit de gemeenten of regio aanscherpingen of aanvullingen verwacht worden. Een fundamentele vraag is of deze experimenteerregeling recht doet aan het traject waarin men zit. Moet een dergelijke vraag in de zienswijze komen?
De heer **Van Duijn** denkt dat je nu al duidelijk moet zeggen wat je ervan vindt. Je kunt antwoord geven op de vraag of de BRS denkt dat deze experimenteerregeling gaat bijdragen aan

hinderbeperking in de regio. Anders wordt het misschien: ik begrijp het wel, maar ik heb er geen begrip voor. En wat moet je er dan mee doen?
Mevrouw 5.1.2e hoort steeds van de leden dat de onderbouwing ontbreekt. Je moet dus laten zien wat het effect is van wat voorgesteld wordt. Ze zeggen dat het veel erger wordt als je teruggaat naar 2008. Als dat zo is, moet er een plaatje van bestaan. Er is ook een plaatje van het huidige voorstel. Die twee plaatjes kan je naast elkaar leggen. Het bezwaar is dat opties nooit tegen elkaar afgewogen worden, of in ieder geval niet in beeld gebracht.
De **voorzitter** concludeert dat er een brief wordt geschreven naar aanleiding van deze discussie.

**5b. Consultatie Regeling transitie CROS – MRS**
Mevrouw 5.1.2e licht toe dat men bezig is met het omkatten van de ORS naar een MRS en interbestuurlijke samenwerking. De pilot voor dat laatste zit niet zo goed in het juridisch verhaal dat men aan het optuigen is. Daarom leek het goed om daarop een zienswijze in te dienen. Strekking daarvan zou moeten zijn dat de twee sporen van het advies van Van Geel naar aanleiding van diens evaluatie van de ORS -interbestuurlijke samenwerking naast de MRS- een juridische borging te laten houden. Op die manier zou de BRS formeel plek krijgen aan tafel. Deze brief zal nog aan de leden gestuurd worden.
De heer **Van den Heuvel** las in de stukken dat de interbestuurlijke samenwerking bijna gelijkgesteld wordt aan het NOVEX-proces. De NOVEX-stofzuiger zuigt het op, en je hoort er niets meer van.
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat de NOVEX zijn eigen structuur heeft. In ieder geval ambtelijk is het de insteek om in het ontwikkelperspectief de interbestuurlijke samenwerking structureel in te bedden. Het mag dus niet alleen NOVEX zijn.

**6. Extra punt: vertegenwoordiging BRS**
De **voorzitter** benadrukt dat de BRS in de vergaderingen zijn standpunt vaststelt. Hij heeft met mevrouw De Zoete van Zuid-Holland gesproken. Zijn voorstel is om een vaste kerngroep van drie mensen aan te wijzen, namelijk de voorzitter van de BRS, de vicevoorzitter, en de heer Van Duijn vanuit Zuid-Holland en Holland Rijnland. Afhankelijk van het onderwerp, geografische ligging of netwerk zouden soms vertegenwoordigers van de betrokken regio's uitgenodigd kunnen worden om bij het gesprek aanwezig te zijn, of mee te werken aan de voorbereiding. De vaste vertegenwoordiging zou dus bestaan uit de voorzitter, de heer Nobel en de heer Van Duijn.
Hij constateert dat de vergadering hiermee akkoord gaat.

**7. Rondvraag**
De **voorzitter** merkt op dat dit mogelijk de laatste keer is dat hij deelneemt aan de BRS. Dit hangt af van de komende verkiezingen. Hij bedankt iedereen voor de fijne samenwerking.
Mevrouw **Heijstee-Bolt** hoorde dat in haar gemeente grond wordt opgekocht voor stikstofruimte. Is dat een thema dat ook aan de orde is geweest met betrekking tot Schiphol? Heeft de BRS er een standpunt over?
De **voorzitter** antwoordt dat in het stikstofdossier van de provincie bekeken wordt hoe je omgaat met het opkopen van gronden van agrarische bedrijven. Het wordt dus aan een andere tafel besproken, ook als het gaat om Schiphol.
Mevrouw 5.1.2e voegt toe dat Schiphol wettelijk ruimte heeft om gronden op te kopen. Daar kan weinig aan gedaan worden. Het bevoegd gezag dat er een mening over kan hebben is voor Schiphol LNV. De provincie gaat wel over het intrekken van vergunningen.
De heer **Bus** merkt dat alle gemeenten met de provincie en het Rijk in gesprek zijn over een woningbouwopgave. In de discussie daarover wordt Schiphol genoemd als een belangrijke factor, maar ook vanuit de gedeputeerde belast met wonen als een 'vinkje' gezien. Is aan deze tafel ooit gesproken over de wijze waarop Schiphol op de agenda van dat soort gesprekken gezet kan worden?
De **voorzitter** antwoordt bevestigend. De cumulatieregeling geluid is in de BRS besproken. Met betrekking tot de woningbouwambities voor Noord-Holland van 184.000 woningen, is bekeken wat de impact van Schiphol daarop is. Daarover is ook overlegd door de minister met de gedeputeerden van Zuid-Holland en Noord-Holland. Ook het VNG is daarbij aan tafel geweest.
Mevrouw 5.1.2e voegt toe dat de paragraaf over de woondeals die in de verschillende regio's worden gesloten, met alles wat aan luchtvaart raakt, onderling wordt afgestemd.
De heer **Van Muilekom** merkt op dat in Utrecht veel discussie is over de beruchte 4e Fix in de Luchtruimherziening. Hij krijgt over de impact daarvan en de duidelijkheid erover volgende week een vraag. De vraag is hoe alles met de NOVEX-gebieden, Schiphol etc. goed op elkaar afgestemd kan worden.

De **voorzitter** antwoordt dat de essentie van NOVEX Schiphol is tot een goede afstemming te komen van het Noordzeekanaalgebied, MRA en het Groene Hart.
Mevrouw 5.1.2e merkt op dat er een structureel overleg is van de programmamanagers van alle NOVEXen binnen de Schipholregio om de afstemming goed te borgen en elkaars werk te versterken.
De heer **Van den Heuvel** vraagt of het klopt dat de minister uitgenodigd wordt voor het symposium van 23 juni.
De **voorzitter** antwoordt bevestigend. Het was eerder verkeerd gezegd.

**4c. Informatiebrief gemeenteraden en provinciale staten**
Mevrouw 5.1.2e merkt op dat de informatiebrief die naar de raden zou kunnen worden gestuurd, bij de stukken zit. Het idee is dat je de brief kan gebruiken om de raden te informeren, mogelijk met stukken uit deze brief. Het is verder de bedoeling vaker met dit soort informatiebrieven te komen.

**8. Afsluiting**
De **voorzitter** sluit de vergadering om 11.10 uur.

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 22 mei 2025, van 11.00-12.46 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig: *Voorzitter:* Mw. E. Rommel, provincie Noord-Holland
J. Klopman, provincie Flevoland

T.C.W.M. Alkemade, gemeente Noordwijk
W. Breunesse, gemeente Zaanstad
E. Bus, gemeente Oegstgeest
A. Elzakalai, gemeente Amstelveen
D. Grimbergen, gemeente Lelystad
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
M. Marshall, gemeente Gooise Meren
S. Nijssen, gemeente Oostzaan
R. Oud, gemeente Uitgeest
C. Peetoom, gemeente Alkmaar
Mw. M. Ruigrok, gemeente Haarlemmermeer
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
Mw. E. Spil, gemeente Ouder-Amstel
Mw. E. Stam, gemeente Heemstede
Mw. M. Veeningen, gemeente Almere
R. Vennik, gemeente Heiloo
Mw. A. Vijselaar, gemeente De Ronde Venen
R. van Wanrooij, gemeente Wormerland
K. van der Zwet, gemeente Lisse

Minister B. Madlener
Mw. H. Groot (IenW)

5.1.2e
Ambtelijke ondersteuning

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

## 1. Opening

De voorzitter opent de vergadering om 11.30 uur

## 2. Bezoek minister Madlener

**Stand van zaken LVB en geluidsreductie**
Minister Madlener licht toe dat met het nieuwe LVB een 15% reductie van ernstig gehinderden wordt nagestreefd, in lijn met het coalitieakkoord dat uiteindelijk 20% reductie vereist. Na 1 november 2025 worden de maatregelen gemonitord; indien het doel niet wordt gehaald, volgen aanvullende acties. Geluidswinst uit vlootvernieuwing (autonoom en niet-autonoom) wordt voortaan volledig meegerekend. Verdere reductie boven de 20% wordt volgens een fiftyfifty-model verdeeld tussen hinderbeperking en groeiruimte. De Europese Commissie is kritisch, net als de VS, maar het kabinet hoopt via deze benadering politieke rust en acceptatie te bereiken.

**Participatie en rol van MRS**
De minister benadrukte dat de MRS een afspiegeling van de samenleving moet zijn, niet uitsluitend een actieplatform. Hij waarschuwde wel voor het risico van gekaapte verkiezingen. Er was daarnaast discussie over geluidsisolatiebeleid; bij de huidige grens van 478.000 vluchten moet mogelijk herziening plaatsvinden. De minister wil dit onderwerp verder bespreken met MRS én BRS.

**Luchtruimherziening en woningbouw**
Gemeenten vragen aandacht voor de impact van luchtruimwijzigingen op woningbouwplannen.

Volgens Madlener en IenW is er een verband tussen hoger aanvliegen en geluidseffecten op de grond. Voor sommige regio's positief, maar niet overal. Een commissie werkt aan deze integratie; participatie door gemeenten wordt aangemoedigd.

**Lelystad Airport**
Diverse bestuurders spraken hun steun uit voor opening van Lelystad Airport, mede vanwege de combinatie van civiele en militaire luchtvaart. De minister erkent de redelijkheid van deze inzet, maar meldt dat er nog geen meerderheid in kabinet en Kamer is.

**Nieuwe vertrekroute vanaf Polderbaan**
Zorgen werden geuit over een voorgenomen wijziging van de nachtelijke KUDAD-route. De nieuwe route zou meer hinder veroorzaken in o.a. Castricum, Heiloo en Egmond. De minister erkent de onrust en benadrukt dat LVNL nog met onderbouwing moet komen. De uiteindelijke beslissing volgt na de zomer. Fatsoenlijke participatie is vereist.

**Nachtvluchten en geluidsbelasting**
De nachtvluchten worden met 20% verminderd. Er is ook steun voor verdere maatregelen, waaronder (gedeeltelijke) nachtsluiting als doelen niet gehaald worden. Gemeenten dringen aan op eerlijke verdeling van overlast en waarschuwen voor lokale overbelasting.

**Monitoring en juridische borging**
Vastgelegde maatregelen zijn deels juridisch bindend (zoals het maximum van 478.000 vluchten, waarvan 27.000 nachtvluchten). Er komt intensievere monitoring, onder meer via convenanten en meetpunten. Ook de 'Regeling lawaaiige toestellen' van 7 mei 2025 is bindend. De minister benadrukt de noodzaak van transparantie en uitlegbaarheid richting burgers.

De voorzitter wenst de minister succes en sluit de vergadering om 12.46 uur.

**(CONCEPT) VERSLAG VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 22 mei 2025, van 11.00-12.46 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig: *Voorzitter:* Mw. E. Rommel, provincie Noord-Holland
J. Klopman, provincie Flevoland

T.C.W.M. Alkemade, gemeente Noordwijk
W. Breunesse, gemeente Zaanstad
E. Bus, gemeente Oegstgeest
A. Elzakalai, gemeente Amstelveen
D. Grimbergen, gemeente Lelystad
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
M. Marshall, gemeente Gooise Meren
S. Nijssen, gemeente Oostzaan
R. Oud, gemeente Uitgeest
C. Peetoom, gemeente Alkmaar
Mw. M. Ruigrok, gemeente Haarlemmermeer
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
Mw. E. Spil, gemeente Ouder-Amstel
Mw. E. Stam, gemeente Heemstede
Mw. M. Veeningen, gemeente Almere
R. Vennik, gemeente Heiloo
Mw. A. Vijselaar, gemeente De Ronde Venen
R. van Wanrooij, gemeente Wormerland
K. van der Zwet, gemeente Lisse

Minister B. Madlener
Mw. H. Groot (IenW)

5.1.2e
Ambtelijke ondersteuning

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

## 1. Opening

De voorzitter opent de vergadering om 11.30 uur

## 2. Bezoek minister Madlener

Minister Madlener geeft een stand van zaken.

- Er is een LVB vastgelegd waarmee de krimp met 15% van het aantal ernstig gehinderden wordt bereikt. Daarbij de kanttekening dat er nog een beroep bij de Raad van State loopt over de haalbaarheid ervan.
- Die 15% dient gehaald te worden door maatregelen die per 1 november 2025 genomen moeten zijn. Daarna wordt gemonitord hoe het uitpakt. Is het minder dan 15%, dan zijn aanvullende maatregelen nodig. Het moet volgens het coalitieakkoord in totaal naar 20% krimp.
- Verder is afgesproken dat als er na het bereiken van die 20% verdere geluidreductie behaald wordt (bijv. verstilling door vlootvernieuwing), die winst gelijkelijk wordt verdeeld over verstilling voor omwonenden en groei voor de luchtvaart.
- De EC heeft gevraagd naar het perspectief voor de luchtvaart in Nederland, met de vraag hoe de plannen uitgevoerd gaan worden. De hoop is dat het met deze beleidswijziging, dus de fiftyfifty-verdeling, acceptabel wordt voor de EC.. De Amerikanen gaan er met gestrekt been in en vinden krimp niet acceptabel en dreigen metretalliatie. Het idee is dat Nederland op deze

manier aan de EC laat zien dat men alle belangen heeft meegewogen en op die manier rust heeft gecreëerd.

- Het vorige kabinet had besloten tot 20% geluidsreductie bovenop de 'autonome ontwikkeling'. Daarmee wordt de automatische verstilling bedoeld door aanschaf van nieuwe (stillere) vliegtuigen ter vervanging van oude (luidere) vliegtuigen. Dit kabinetsbesluit leek hem een recept voor onzekerheid, en dus ook voor rechtszaken omdat discussie zal ontstaan over wat autonoom is en wat niet. Duidelijkheid is ook wat waard. En is een nieuw vliegtuig altijd stiller dan een oud vliegtuig? De JSF is niet stiller dan de F-16. De minsterj heeft om deze reden in het kabinet afgesproken dat na november 2025, dus om de laatste 5% reductie te behalen, de scheiding tussenautonoom en niet autonoom verlatenwordt. Alle verstilling wordt dan meegenomen. De minister hoopt dat dit rust geeft in de sector en dat het uitlegbaar wordt aan de achterban van de BRS-bestuurders.
- De ministerheeft aan de MRS uitgelegd dat de luchthaven een ontzettend belangrijke asset is voor de regio. De welvaart in deze regio, een van de hoogste in Nederland, komt mede door de aanwezigheid van de luchthaven. De reactie van de MRS viel hem mee. Er was een redelijke mate van instemming; het leek een vruchtbare basis voor samenwerking. Men stelde nog een kritische vraag over geluidsisolatie. Het beleid op basis waarvan werd bepaald welk gebied in aanmerking komt voor geluidsisolatie ging uit van 440.000 vluchten per jaar, en nu zijn er 478.000 vluchten toegestaan. Hij heeft met de MRS afgesproken daarbij een volgende bijeenkomst dieper op in te gaan. Hij is bereid ook bij een volgende bijeenkomst met de BRS daar verder op in te gaan.
- Er ligt een Kamermotie die zegt dat de MRS niet louter uit actievoerders zou moeten bestaan maar ook uit bewoners met diplomatieke inbreng. De MRS moet een afspiegeling zijn van de omgeving. De minister is het daar in principe mee eens, maar met de kanttekening dat verkiezingen gekaapt kunnen worden. Uiteindelijk is het streven naar een afspiegeling van de omgeving, een versterking van de MRS. Een afspiegeling heeft meer gewicht dan een actieclub.

Namens Noordwijk, Katwijk en Wassenaar vraagt de heer Alkemade aandacht voor koppelkansen, omdat het luchtruim gaat schuiven en er wordt gekeken naar hoger aanvliegen. Kan dit in kaart gebracht worden? De verschuiving van het luchtruim maakt dat ook gekeken moet worden naar woningbouwplannen. Als het geluid alleen tijdelijk toeneemt, omdat daarna de vlucht hoger start, lopen procedures dan niet vast? En voorziet de minister effecten voor de woningbouw, als luchtruimherziening en hoog naderen niet gecombineerd kunnen worden? Hierop antwoordt de minister dat er bekeken wordt of winst gehaald kan worden uit die manier van vliegen. Er is een eerste schets gemaakt van de nieuwe situatie. Verder is er een commissie in gesteld die met alle belanghebbenden aan de slag gaat. De gemeenten en hun achterban kunnen zich met tips en verzoeken melden bij die commissie. Er is zeker effect op de woningbouw. Heleen Groot voegt toe dat de luchtruimherziening en het hoger naderen onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Met hoger naderen wordt de overlast verder weg, maar ook dichterbij de luchthaven, minder. Vrijwel in alle gebieden rond de luchthaven is het zo, maar niet overal. Voor de woningbouwprojecten zou het eerder een positief dan een negatief effect moeten hebben.

De heer Van der Zwet vraagt of de aangegeven 5% tot aan de autonome vlootontwikkeling ook meegenomen wordt. Dat maakt uit voor de inwoners, die zo geconfronteerd worden met een hogere uitgangsnorm dan verwacht. Hoe gaat men daarmee om? Het is alsof men gaande de wedstrijd de spelregels aanpast. De minister antwoordt daarop dat de 20% geluidsreductie overeind blijft. Bij de eerste 15% daarvan komt de autonome ontwikkeling er nog bovenop. Bij de volgende 5% gebeurt dat niet meer. De kans dat het in de rechtszaal overeind blijft wordt op die manier groter, maar het is waar dat het uiteindelijke geluidsdoel hierdoor iets verlaagd wordt. Wezenlijk is dat de rechtspositie van de omwonenden hersteld wordt, en dat er veel minder geluid wordt geproduceerd. Het aantal nachtvluchten gaat met 20% omlaag.

De heer Elzakalai complimenteert de minister. Voor het eerst in dertien jaar heeft hij het gevoel dat er enig perspectief is. Dat kan dienen als houvast. In Lelystad schijnt bovendien de combinatie F-35 en burgerluchtvaart gerealiseerd te worden! De minister waarschuwt hierop dat Lelystad nog geen gelopen race is.

Ook de heer Slettenhaar spreekt de hoop uit dat Lelystad opent en wijst erop dat dit ook de lijn is die in de BRS is afgesproken. Verder merkt hij op dat de LVNL de nachtelijke vertrekroute vanaf de Polderbaan naar het noorden wil aanpassen. Met de huidige KUDAD-route stijgen vliegtuigen richting zuidelijke bestemming op voorbij Uitgeest-Krommenie en draaien naar het oosten weg over Zaanstad en Amsterdam. Volgens de nieuwe route zouden ze naar het westen wegdraaien. Ze gaan dan in een route over Uitgeest, Akersloot, Limmen, Heiloo en dan langs Egmond Binnen richting de Noordzee. Castricum krijgt daarvan 's nachts veel meer geluidshinder. Dit geldt ook voor komende bewoners tussen Limmen en Heiloo. De slaapverstoring wordt dus verplaatst van de regio Amsterdam naar de regio Castricum-Heiloo. Er is geen inzicht gegeven in de consequenties daarvan, zoals voor woningbouw. Er is gekozen voor een heel korte procedure. Hij vraagt om niet in te stemmen met het voorstel van LVNL en te verzoeken de huidige KUDAD-route vast te houden en daarvoor een LVB-wijziging voor te bereiden. Ook vraagt hij LVNL te wijzen op het participatieproces en het democratisch proces binnen de gemeente te respecteren. In reactie hierop merkt de minister op dat iedere wijziging goed nieuws voor de een, en vaak slecht nieuws voor de ander is. Er moet gestreefd worden naar een evenwichtige lastenverdeling. Mevrouw Groot voegt toe dat de aangekondigde wijziging van de LVNL een veiligheidsissue betreft, met twee bochten die elkaar dreigen te kruisen. Het LVNL heeft van IenW toestemming gekregen om te zoeken naar een mogelijke oplossing. Dat wil niet zeggen dat het ministerie op voorhand al akkoord is met de voorgestelde wijziging. LVNL zal binnen twee weken de informatie – zoals over het gevolgde participatietraject – moeten verzamelen en met een goede onderbouwing/berekening moeten komen. Dat laatste met name in verband met het aantal extra gehinderden dat dit extra op zal leveren, en hoeveel het er minder worden in de regio Amsterdam. Het ministerie zal niet voor het eind van de zomer met een besluit komen. Op dit traject is formeel een zienswijzeprocedure niet verplicht, maar er moet wel fatsoenlijke participatie zijn. Als het blijft bij één informatieavond vindt het ministerie dat wat krap.

De heer Peetom steunt de ingezette lijn. Hij vraagt wat meer informatie te leveren over de verdeling van die stillere vliegtuigen over de verschillende aanvliegroutes. De minister zegt dat toe.

Mevrouw Ruigrok steunt de opening van Lelystad, juist met de combinatie van defensie en handelsverkeer. Zij pleit ervoor ook het LIB aan te pakken, in combinatie met het nieuwe LVB in 2026. De minister antwoordt daarop dat hij net een LIB-verandering heeft geaccordeerd; dit betreft technische wijzigingen zoals hoogteaanpassingen. Mevrouw Groot voegt toe dat er met de minister gesproken is over het in gang zetten van de grotere wijziging, waarop mevrouw Ruigrok doelt. Dat wordt dus opgepakt na de LVB-wijziging, maar die leidt niet direct tot een wijziging. De minister wil voorzichtig zijn met bouwen in een zone waar dat eigenlijk niet kan. Als er eenmaal huizen staan, gaan ze nooit meer weg.

De heer Van Wanrooij vraagt aandacht voor de toenemende geluidsoverlast in Wormerland en Zaanstad met de Luchtruimherziening.

Mevrouw Stam van gemeente Heemstede is blij met de gepresenteerde, gebalanceerde oplossing. Gevraagd wordt om meer informatie over de stand van zaken voor Lelystad. De heer Klopman vraagt de opening van Lelystad, met een unieke kans voor de combinatie defensie-handelsverkeer, snel te regelen. De heer Grimbergen dankt voor de uitleg en complimenteert de minister met het resultaat. Hij steunt het verzoek van collega's om nog eens zorgvuldig te kijken naar de belasting voor de verschillende gebieden. Mevrouw Veeningen vindt het positief dat er nu maatregelen worden genomen.

Voor de inwoners van de gemeente Uitgeest, merkt de heer Oud op, is de nachthinder een punt van zorg. Die veroorzaakt veel gezondheidsschade. Daarom zet de regio in op nachtsluiting. Als de geluidsdoelen niet worden gehaald, kan de minister dan in eerste instantie kijken naar de nachtsluiting? De minister antwoordt hierop dat als20% reductie niet gehaald wordt, opnieuw gekeken moet worden. De nacht komt dan uitdrukkelijk in beeld.

Het verhaal van de heer Slettenhaar wordt nadrukkelijk ondersteund door de heer Vennik. De inzet van Lelystad is voor zijn regio helder, maar op voorwaarde dat de druk door charters in de nachten minder wordt en opening van Lelystad niet leidt tot extra groei. De heer Breunesse ondersteunt het

pleidooi van de heer Van Wanrooij met betrekking tot luchtruimherziening en geluidstoename in Wormerland en Zaanstad. Ook is hij het met de heer Oud eens voor wat betreft de nachtsluiting.

De heer Bus wijst erop dat de vermindering van het aantal vluchten ten opzichte van het huidige aantal vluchten geen verbetering is. De vermindering is alleen op papier. En wat betreft de fiftyfifty voor de toekomst is het nog erg onduidelijk hoe de 50% verdeeld wordt. De BRS vindt dat niemand erop achteruit mag gaan, maar toch zijn er plekken met het risico van meer hinder. De minister antwoordt daarop dat je niets meer kunt doen als niemand erop achteruit mag gaan. Bovendien: met de verdeling fiftyfifty gaat niemand erop achteruit. Zonder geluidswinst is er ook geen groei. Toch kan hij niet garanderen dat niemand erop achteruitgaat. Als er zorgen zijn, kunnen die gemeld worden bij de eerder door hem genoemde commissie. Er zullen bewoners zijn die er niet op vooruit-, of zelfs iets op achteruitgaan. Het is de vraag of dat acceptabel wordt geacht. Hij hoort graag wat de bewoners ervan vinden.

De heer Marshall van gemeente Gooise Meren komt binnenkort met een position paper, ook namens de regio Gooi en Vechtstreek. Die zal in de BRS gepresenteerd worden. Verder sluit hij zich aan bij wat al door anderen is gezegd. De heer Hoekstra maakt zich vanuit de zuidoosthoek grote zorgen over waar de vluchten heengaan. Hij roept op om de vluchten niet richting de al zwaar belaste gebieden te sturen. Dat zou de doodsteek zijn voor de regio. Mevrouw Spil merkt op dat Ouder-Amstel ligt bij de A9, de A2 en de A10. Toch mag er niet gestapeld worden in de geluidsbelasting, ook al hebben inwoners daarmee te maken. Zij ervaren op al die fronten ongelofelijk veel geluidsoverlast. De minister begrijpt dit betoog heel goed. De vraag is hoe je de pijn verdeelt. De commissie Herziening zal moeten beoordelen wat in dat opzicht fair is. En is het leed van de een te verzachten door elders wat pijn te accepteren?

De heer Van den Heuvel wenst de minister veel succes bij het realiseren van dit LVB. Namens de gedeputeerde Weverling van Provincie Zuid-Holland vraagt hij of bij het monitoren van het geluidsdoel ook regionaal gedifferentieerd wordt gekeken naar de geluidsbelasting per provincie. En zo ja, hoe wordt Zuid-Holland daarin dan meegenomen? De achterliggende gedachte is dat de monitoring bepaalt of de beleidsdoelen worden gehaald en wanneer voor het eerst groei ontstaat. De gedeputeerde vindt het cruciaal dat provincies niet slechts als onderdeel van het nationaal gemiddelde worden gezien, maar dat er ook aandacht is voor lokale piekbelasting en regionale verschillen. Op deze vraag antwoordt de minister dat in het hoofdlijnenakkoord daarmee geen rekening wordt gehouden. Het doel van 20% kan behaald worden als bijvoorbeeld in Noord-Holland veel minder geluidsgehinderden zijn, en in Zuid-Holland meer. Natuurlijk zal ook hij moeten kunnen uitleggen waarom bepaalde keuzes zo gemaakt zijn. Mevrouw Groot voegt toe dat wat aan de voorkant is gedaan alleen op papier bestaat, omdat het nog niet gerealiseerd is. Zichtbaar is dat het bij de eerste 15% geluidreductie in alle gebieden beter wordt, hoewel in sommige meer dan andere. De primaire banen zitten namelijk helemaal vol. De groei heeft voornamelijk plaatsgevonden op secundaire banen, en nu vindt ook de krimp voornamelijk plaats op secundaire banen. Daar zit dus de grootste afname. Als straks de doelstelling van 20% is gehaald, zal de verdiende groei fiftyfifty verdeeld moeten worden. Maar ook dan zal de groei voornamelijk op secundaire banen plaatsvinden. Het is niet eenvoudig, maar geprobeerd zal moeten worden om waterbedeffect te voorkomen.

Mevrouw Vijselaar van de gemeente Ronde Venen vraagt naar de juridische status van de gemaakte afspraken met de sector. Hoe gaat men deze monitoren? En welke maatregelen kan de minister nemen als de afspraken niet uitgevoerd worden? De minister antwoordt dat doel en maatregelen hard zijn. , 478.000 vluchten waarvan 27.000 nachtvluchten zijn goed te meten, evenals hoeveel stillere vliegtuigen zijn afgeleverd en ingezet. Voor sommige maatregelen  is het lastiger antwoord te geven op de vraag hoe het gemeten wordt, en wat je doet als men zich er niet aan houdt. Geprobeerd wordt om convenanten af te sluiten. Er kunnen boetes opgelegd worden. Ook als het hard waait vanuit een bepaalde richting, zal toch zo gevlogen moeten worden dat het veilig is. Dat zal allemaal in balans moeten zijn. In een convenant moet afgesproken worden dat iedereen zich eraan houdt. Afgesproken is dat er meer gemeten zal worden, op meerdere meetpunten. Mevrouw Groot voegt toe dat in het maatregelenpakket voor de 15% meerdere maatregelen zitten, waarvan sommige zijn vastgelegd in het LVB. Met name is dat de krimp, 478.000 vliegtuigbewegingen per etmaal, waarvan 27.000 in de nacht. Dan is er het convenant. Tevens  is de ‘Regeling lawaaiige toestellen’ gepubliceerd op 7 mei;

deze is juridisch bindend. Wat betreft monitoring kunnen sommige dingen gewoon geteld worden, zoals het aantal vliegtuigen dat KLM geleverd heeft gekregen.

Door de heer Bus wordt opgemerkt dat het gaat om de keuzes die je maakt en de voordelen voor de inwoners. Dat moet transparant en uitlegbaar zijn. De minister antwoordt dat om die reden de commissie in het leven is geroepen. Het is de bedoeling dat de commissie op die manier hiernaar gaat kijken en adviseren. Burgers moeten voelen dat er een eerlijkheid in het beleid zit. Overigens doet het hem plezier hier te horen hoe men in de BRS naar Lelystad kijkt. Toch heeft hij nog geen meerderheid in de coalitie en in de Kamer om Lelystad te openen. Hij vindt zelf de opstelling van Lelystad heel redelijk. Men accepteert de herrie van de straaljagers, maar wil er wel iets voor terug.

De voorzitter wenst de minister veel succes en sluit de vergadering.

**BRS Bestuurlijk Overleg, 22 mei 2025**
**Aanwezig:** Bestuurders van betrokken gemeenten en provincies, minister B. Madlener (IenW), en ambtelijke ondersteuning.

**1. Stand van zaken LVB en geluidsreductie**
Minister Madlener licht toe dat met het nieuwe LVB een **15% reductie van ernstig gehinderden** wordt nagestreefd, in lijn met het coalitieakkoord dat uiteindelijk **20% reductie** vereist. Na 1 november 2025 worden de maatregelen gemonitord; indien het doel niet wordt gehaald, volgen aanvullende acties. Geluidswinst uit vlootvernieuwing (autonoom en niet-autonoom) wordt voortaan volledig meegerekend. Verdere reductie boven de 20% wordt volgens een **fiftyfifty-model** verdeeld tussen hinderbeperking en groeiruimte.
De **Europese Commissie** is kritisch, net als de VS, maar het kabinet hoopt via deze benadering politieke rust en acceptatie te bereiken.

**2. Participatie en rol van MRS**
De MRS (Maatschappelijke Raad Schiphol) moet representatief zijn voor de regio, niet enkel uit actievoerders bestaan. Madlener beaamt het belang van diplomatieke vertegenwoordiging, maar waarschuwt voor risico's bij verkiezingen.

**3. Luchtruimherziening en woningbouw**
Gemeenten vragen aandacht voor de impact van luchtruimwijzigingen op woningbouwplannen. Volgens Madlener en IenW is er een verband tussen **hoger aanvliegen** en **geluidseffecten op de grond**. Voor sommige regio's positief, maar niet overal. Een commissie werkt aan deze integratie; participatie door gemeenten wordt aangemoedigd.

**4. Lelystad Airport**
Diverse bestuurders spraken hun steun uit voor **opening van Lelystad Airport**, mede vanwege de combinatie van civiele en militaire luchtvaart. De minister erkent de redelijkheid van deze inzet, maar meldt dat er nog **geen meerderheid in kabinet en Kamer** is.

**5. Nieuwe vertrekroute vanaf Polderbaan**
Zorgen werden geuit over een voorgenomen wijziging van de nachtelijke **KUDAD-route**. De nieuwe route zou meer hinder veroorzaken in o.a. Castricum, Heiloo en Egmond. De minister erkent de onrust

en benadrukt dat LVNL nog met onderbouwing moet komen. De uiteindelijke beslissing volgt na de zomer. Fatsoenlijke participatie is vereist.

**6. Nachtvluchten en geluidsbelasting**

De **nachtvluchten** worden met **20% verminderd**. Er is ook steun voor verdere maatregelen, waaronder **(gedeeltelijke) nachtsluiting** als doelen niet gehaald worden. Gemeenten dringen aan op eerlijke verdeling van overlast en waarschuwen voor lokale overbelasting.

**7. Monitoring en juridische borging**

Vastgelegde maatregelen zijn deels juridisch bindend (zoals het maximum van **478.000 vluchten**, waarvan 27.000 nachtvluchten). Er komt **intensievere monitoring**, onder meer via convenanten en meetpunten. Ook de **'Regeling lawaaiige toestellen'** van 7 mei 2025 is bindend. De minister benadrukt de noodzaak van transparantie en uitlegbaarheid richting burgers.

---

De voorzitter wenst de minister succes en sluit de vergadering om 12.46 uur.

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 4 december 2025, van 09.30-11.52 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig:

*Voorzitter:* Mw. E. Rommel, provincie Noord-Holland
J. Klopman, provincie Flevoland
A. Weverling, provincie Zuid-Holland

H. van den Akker, gemeente Stichtse Vecht

E. Bus, gemeente Oegstgeest
A. Elzakalai, gemeente Amstelveen
A. Gamri, gemeente Heemskerk
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
W. Koetsier, gemeente Wassenaar (toehoorder)
M. Marshall, gemeente Gooise Meren
S.M. Nieuwland, gemeente Uitgeest
S. Nijssen, gemeente Oostzaan
G. Oude Kotte, gemeente Aalsmeer
Mw. M. Ruigrok, gemeente Haarlemmermeer
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
Mw. E. Spil, gemeente Ouder-Amstel
Mw. A. Vijselaar, gemeente De Ronde Venen
K. van der Zwet, gemeente Lisse

5.1.2e
Ambtelijke ondersteuning

P. van Oord (CEO Schiphol)
Mw. S. Boitelle (directeur Corporate Affairs RSG)
M. Arntzen (Head of Environmental Capacity Schiphol)
B. Khassap (advisor Public & Community Affairs Schiphol)
B. Ceulemans (aviation business consultant)
A. Donkersloot (senior manager)

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

## 1. Opening

De voorzitter opent de vergadering om 09.30 uur. Afgemeld hebben zich mevrouw Stam, de heer Grimbergen en de heer Vennik. Mevrouw Gamri van de gemeente Heemskerk is een nieuwe deelnemer aan de BRS. De heer Koetsier van de gemeente Wassenaar is als toehoorder aanwezig.

## 2. Mededelingen

- Mevrouw Ruigrok heeft afspraken met Schiphol gemaakt over het behoud van erfgoed op Schiphol.
- De website Omgevingshuis is inmiddels online. Het is een in opdracht van het ministerie van IenW door de MRS ontwikkeld platform. De website geeft informatie over de omgeving van Schiphol.
- Op 13 januari wordt het LVB gepubliceerd. Daarmee gaat ook de formele internetconsultatie van start waarvoor de BRS een zienswijze voorbereidt. Die wordt ter goedkeuring aan de vergadering voorgelegd, naar verwachting in de eerste helft van februari. Op korte termijn zullen de BRS-leden geïnformeerd worden over de planning en deadline hiervoor.
- Een belangrijke pijler voor de komende Luchtruimherziening wordt gevormd door de uit te voeren gedetailleerde effectenanalyse. Op 15 januari 2026 vindt een ambtelijk overleg plaats tussen de provincies en IenW over de uitgangspunten voor de op te stellen effectenanalyse. Input van de

BRS kan daarbij worden meegenomen en tot vrijdag 19 december gemaild worden aan de BRS-inbox.
- De internetconsultatie voor baanonderhoud 2026 is net gestart. Deze loopt tot 9 januari 2026. Het gaat om een informele consultatie waarvoor een ambtelijke reactie zal worden opgesteld. Na goedkeuring door de voorzitter van de BRS, zal deze uiterlijk 8 januari worden ingediend.

Er blijkt bij de BRS-gemeenten weinig ervaring te zijn met het betrekken van de gemeenteraad bij het opstellen van een zienswijze voor het LVB. Een van de gemeenten heeft daarvoor een vaste werkgroep met een eensluidend geluid. Een zienswijze wordt dan met die werkgroep afgestemd. De BRS zal nog bekijken hoe hierbij omgegaan moet worden met de verschillende petten, zoals clusters, gemeenten, aandeelhouders en het BRS-verband. Vanuit de vergadering wordt gewaarschuwd dat het veel krachtiger is het te laten bij één duidelijk BRS-standpunt dan afzonderlijke zienswijzen van alle gemeenten. Er wordt aan herinnerd dat de afspraak is om na de verkiezingen te kijken naar een herijking van de BRS-standpunten, met ook aandacht voor punten waarop BRS-deelnemers het niet met elkaar eens zijn.

*Besluit:*
- *Er wordt na de verkiezingen gesproken over een herijking van de BRS-standpunten, waarbij gemarkeerd wordt op welke punten individuele leden een eigen koers varen.*

**4. Vaststellen verslag 11 september 2025**

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

**3. Monitor uitvoeringsagenda NOVEX Schiphol**

Er worden geen opmerkingen gemaakt.

Er wordt gepauzeerd van 09.42-09.55 uur.

*Pieter van Oord, Michael Arntzen, Simone Boitelle en Berj Khassab voegen zich bij de vergadering.*

**5. Pieter van Oord, CEO van Schiphol**

Michael Arntzen, Berj Khassab en Simone Boitelle stellen zich voor.

Pieter van Oord doet verslag van de stand van zaken rond Schiphol aan de hand van slides (zie Annex).

- Er ligt een voorlopig LVB, dat ingegaan is op 1 november van dit jaar. Er is nu een cap van 478.000 vluchten. Schiphol is de eerste luchthaven in de wereld die zijn activiteiten laat krimpen.
- Er is het afgelopen jaar gewerkt aan een strategie voor de komende tien jaar.
- Ook is er gewerkt aan een masterplan met een doorkijk tot aan 2050. Het is wenselijk een beeld te hebben van de investeringen die de komende 25 jaar moeten plaatsvinden in Schiphol. Het masterplan moet aan de omgeving duidelijkheid geven over de komende ontwikkelingen.
- Twintig jaar geleden had Schiphol ongeveer 45 miljoen passagiers. Nu zijn dat er 70 miljoen. Daarmee is Schiphol tot de op een na krapste luchthaven van Europa geworden. Dit komt omdat Schiphol in de afgelopen 25 jaar geen substantiële investeringen heeft gedaan.
- De trend is dat de verschillende typen vliegtuigen worden vervangen door grotere, met meer zitplaatsen. Dat betekent iets voor de infrastructuur van Schiphol. Verwacht wordt dat het aantal passagiers van Schiphol zal stijgen van nu 70 miljoen naar 93 miljoen. De consensus in de wereld van de luchtvaart is dat in 2045 het aantal gevlogen passagierskilometers verdubbeld zal zijn ten opzichte van 2025. Die verdubbeling betekent overigens voor Europa maar een stijging van enkele tientallen procenten.
- Schiphol wil de hubfunctie behouden en een van de vier grote hubairports van Europa blijven. Dat kan met de groei naar 90 miljoen passagiers.

- Er wordt van uitgegaan dat het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol in de komende twintig jaar niet zal groeien. Het blijft staan op 478.000 vluchten, waarmee Schiphol een capacity constraint airport is. Ook dat is voldoende voor de hubfunctie. Dit, met de komende vlootvernieuwing maakt dat Schiphol in de komende 25 jaar substantieel stiller zal worden.
- In de tachtiger en negentiger jaren behoorde Schiphol tot de paar beste luchthavens van de wereld. In de periode daarna is Schiphol gekelderd, ongeveer tot de laatste plaats op de lijstjes. De reden daarvoor is dat er niet werd geïnvesteerd in de luchthaven. De ambitie is om in de toekomst weer tot de top drie luchthavens van Europa te behoren. Daarvoor moet in de komende tien jaar zeker €10 miljard geïnvesteerd worden.
- Er is voor gekozen om vast te houden aan het One Terminal Concept. Passagiers beoordelen dat concept buitengewoon positief. Wel komt er een nieuwe terminal Zuid. De A-pier wordt afgebouwd en de C-pier wordt vervangen. Er komt een nieuwe A'-pier voor meer ruimte voor wide-bodies, waaraan de behoefte in de komende 25 jaar toe zal nemen. De catering- en vrachtgebouwen van de KLM worden in verband hiermee onteigend. De KLM verplaatst naar de andere kant van de Kaagbaan. Schiphol Centrum beperkt zich dan tot passagiers.
- De landzijdige bereikbaarheid is de belangrijkste zorg voor de komende tien jaar. Essentieel is dat de N/Z-lijn wordt doorgetrokken naar Hoofddorp en Amsterdam. De sprinters van de NS kunnen dan verdwijnen, waarvoor in de plaats IC's en internationale treinen kunnen rijden. Dat is ook cruciaal voor de duurzaamheidsambities (afstanden onder de 500 km met de trein). Hopelijk komt er steun van de BRS voor het doortrekken van de N/Z-lijn.
- Schiphol Group is eigenaar van Airport Lelystad en een groot voorstander van opening van die luchthaven, met 10.000 commerciële vluchten. In de provincie Flevoland, de gemeente Lelystad en in Nederland als geheel is een grote meerderheid voor opening.
- Schiphol heeft niet de ambitie om de goedkoopste hub van Europa te zijn, maar wil wel hoge kwaliteit leveren, wat uiteraard zijn prijs heeft. Het doel is om ongeveer op het prijsniveau van Frankfurt Airport te komen.

In antwoord op vragen
- Als meer mensen met de trein gaat, betekent dat in ieder geval een verplaatsing van reizigers. Voor Parijs maken inmiddels duizenden mensen gebruik van de TGV in plaats van het vliegtuig. Die potentie is er ook voor Londen. Het aantal vliegtuigbewegingen neemt echter niet af, want dat is gebaseerd op het LVB en staat op 478.000 vluchten.

Michael Arntzen houdt een presentatie aan de hand van slides.

- Er zijn nu 75.000 gehinderden, minder dan voorheen. De daadwerkelijke hinderbeleving kan echter per persoon verschillen.
- De Balanced Approach houdt onder andere in dat Schiphol stimuleert om de stilst mogelijke vliegtuigen in te zetten.
- Er is een tarifering, gebaseerd op de categorieën vliegtuigen wat betreft geluid. Hoe luidruchtiger, hoe meer betaald moeten worden. De tarifering is per 1 april behoorlijk aangescherpt. Dit blijkt zijn uitwerking te hebben; de tarieven dragen behoorlijk bij aan de verstilling van Schiphol.
- Vanaf 2027 komen er nieuwe vrachttoestellen op de markt die aanmerkelijk stiller zijn dat die nu gebruikt worden.
- Het beleid rondom Schiphol is wat betreft geluid gefocust op berekeningen. De trend die daaruit naar voren komt, blijkt ook in de praktijk te kloppen.
- Het is veel makkelijker om startend vliegverkeer, waar de motoren dominante geluidsbronnen zijn, stiller te maken, dan landend vliegverkeer. De meeste hinder rondom de luchthaven wordt veroorzaakt door startend verkeer.

In antwoord op vragen
- Er moet rondom Schiphol gerekend worden met de routes, de luchtverkeerswegen. Bij de vergunningverlening moet echter ook naar grondgeluid worden gekeken, zoals het proefdraaien.
- Beleving en perceptie zijn moeilijker te duiden dan harde techniek. Voor de verschuiving van vliegroutes is een uitgebreid participatietraject aan de voorkant nodig. Daarvoor zal men in contact moeten komen met omwonenden. Wat betreft de hinderbeleving dient samengewerkt te worden met de betrokken gemeenten. Misschien kan iets gedaan worden met de Stichting Leefomgeving Schiphol.

- Voor de handhaving in verband met afwijkers van vliegroutes is met name het ILT bevoegd op te treden. Schiphol staat in nauw contact met het ILT en verstrekt alle nodige gegevens. Het ILT kan live meekijken bij de radartracks van de vliegtuigen, met eventuele afwijkingen van de route. Bij overtredingen kan handhavend opgetreden worden. Dat geldt ook bij slotmisbruik. Schiphol heeft een ambitie: het weren van lawaaiige toestellen. Toestellen met een te hoge geluidslast worden in de nacht door IenW geweerd.
- Alleen de Tweede Kamer kan een besluit nemen over nachtsluiting van Schiphol. Als die gewenst is, moet in Brussel de Balanced Approach opnieuw gedaan worden. Hiervan is Pieter van Oord geen voorstander, omdat je daarmee het serieuze risico zou lopen dat de cap van 478.000 wordt afgeschoten. Schiphol heeft de ambitie om in de komende tientallen jaren steeds stiller te worden in de nacht, met name door een strakke tariefdifferentiatie. De meeste hinder komt van 747-toestellen, en het doel is die helemaal te weren uit de nacht. Er is een nachtcap van 27.000, en die is het afgelopen jaar niet vol gevlogen, misschien door de hoge nachttarieven. Frankfurt heeft wel besloten om 's nachts te sluiten, maar dat leidde tot een heel hoge piek tussen 22.00 en 23.00 uur. Het is de vraag of dat wenselijk is.
- Bij later dalen, om de overlast te beperken, blijken er technische complicaties te zijn bij oude vliegtuigen. Daardoor pakt het in de praktijk anders uit dan de bewoners verteld is. Daarom vraagt men om uit te gaan van gemeten geluid in plaats van berekend geluid. Het is belangrijk om transparant te zijn naar bewoners en waar te maken wat je belooft. In het programma Luchtruimherziening is gekeken naar de vaste naderingsroutes, en nu moet afgewacht worden wat daarin mogelijk is. Zeker is dat vaste naderingsroutes wat betreft geluid een mooie aanvulling zouden kunnen zijn. Het verdelen van vluchten over de verschillende luchthavens kan alleen door de politiek gerealiseerd worden.
- In de programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid van IenW werd geconcludeerd dat meer onderzoek nodig is. Daarbij werd gebruikgemaakt van dezelfde 41 meetstations rondom de luchthaven. De Europese overheid schrijft voor dat met dit rekenmodel gerekend moet worden. Schiphol roept Den Haag op om tot een accurater rekenmodel te komen.
- Schiphol heeft een Aeriusberekening gedaan op basis van extern salderen. De stikstofdeposities van luchtvaart zijn overigens vrij laag vergeleken met andere emissiebronnen. Verder vindt 5.1.2e van Oord niet dat je kunt zeggen dat luchtvaart niet meedoet aan de Parijse akkoorden. Je kunt die $CO_2$-reductie alleen bereiken door mandaten vanuit Europa met betrekking tot de bijmenging van SAF. Dat kan technisch, maar maakt het vliegen wel duurder.
- Steeds beter slaagt Schiphol erin om de daadwerkelijke routes van vliegtuigen te volgen. Toch zal het vliegen van een bepaalde bocht, zoals bij Uithoorn, een relatief kleine verbetering betekenen wat betreft geluid. Tariefdifferentiatie vindt overal op Schiphol plaats. Het zou eventueel ook per baan moeten kunnen worden bekeken, dat moet bilateraal met de gemeente in kwestie opgelost worden.
- Rond Schiphol worden de lasten en de lusten gemeten. De verhouding tussen lasten en lusten ligt in de zuidoosthoek niet goed. Aalsmeer en Uithoorn hebben te veel lasten. Dat verbeteren is een uitdaging, ook voor de luchtverkeersleiders. De belasting van de Aalsmeerbaan was de afgelopen jaren veel te hoog, en er wordt onderzocht wat daaraan gedaan kan worden.
- Haarlemmermeer is bezig met onderzoek in verband met de Spijkerboorroute, die met een nieuw besluit nog veel intensiever gebruikt gaat worden. Ook Schiphol is met andere partijen bezig de mogelijkheden te onderzoeken.

**Niet alle vragen konden tijdens de vergadering gesteld worden. Deze zijn door Schiphol schriftelijk beantwoord en hier toegevoegd:**

- **Vraag**: Volgens de toelichting van de heer van Oord gaat het Master Plan uit van 478,000 vliegbewegingen. Hoe kijkt Schiphol aan tegen het groeiverdienmodel? Als groeit voor de sector niet nodig is volgens de ontwikkelvisie van Schiphol kan de winst dan voor 100% ten goede komen aan (verstilling van) de omgeving?
- **Antwoord**: Het is aan het Ministerie om te besluiten welke balans tussen internationale connectiviteit en geluid voor de omgeving wordt aangehouden. Voor Schiphol is het van belang dat de trend van verlaagde geluidbelasting door blijft zetten, ook bij een eventueel ander aantal vliegtuigbewegingen dan de genoemde 478k.

- **Vraag**: De heer Van Oord noemde: "De meeste hinder wordt veroorzaakt door startend verkeer!!"Is er nog geluidswinst te behalen voor startend verkeer met innovatievere technieken dan NADP wat ook aangemoedigd wordt door de Balanced Approach procedure/Brussel?
- **Antwoord**: Niet specifiek, in algemene zin is de reductie van geluidshinder door startend verkeer op te delen in verschillende onderwerpen:
  - Geluidsreductie bij de bron (het vliegtuig)
    - In algemene zin o.a. de maatregelen tariefdifferentiatie, verbod op lawaaiige vluchten in de nacht, additionele vlootvernieuwing en inzet van stillere toestellen in de nacht
  - Ruimtelijke ordening
    - Bijv. isolatie, beperking van woningbouw zones
  - Operationele procedures
    - Middels andere routes of andere startbaan, in praktijk moeilijk te implementeren.
    - Bijv. toepassen van vaste bochtstraal techniek in startroutes (zoals reeds geïmplementeerd op de Kaagbaan)
    - NADP-procedure optimaliseren
    - Speciale startroutes in de nacht actief vanaf de Polderbaan die langer rechtdoor lopen
- **Vraag**: hoe is deze door Schiphol onder benoemde afname in hinder te rijmen met de hindercijfers uit de gezondheidsmonitors en de SMAP-cijfers voor vlieghinder (gemeentelijk en soms op buurtniveau zoals gemeente Bergen), waaruit valt af te leiden dat de hinder alleen maar toegenomen is.
- **Antwoord**: De geluidbelasting rondom de luchthaven is aantoonbaar minder geworden. De cijfers van Schiphol laten dat ook zien, daarbij moeten we rekenen met de dosis-respons relatie uit 2002 om te bepalen of iemand gehinderd is. Tegelijkertijd kan het zo zijn dat de attitude t.o.v. vliegtuiggeluid in de tussenliggende tijd is veranderd. In algemene zin kunnen we stellen dat de geluidbelasting van vliegtuigen slechts een factor is in de mate van ervaren geluidshinder. Uit literatuur weten we dat niet-akoestische factoren hier ook een belangrijke rol in spelen. Hierbij kun je denken aan bijv. heeft de persoon vertrouwen dat het probleem kan worden opgelost, gender, leeftijd, tijdstip van de dag, etc. Vanuit het bewoners aanspreekpunt zien wij terug dat het aantal meldingen per vlucht licht toeneemt, terwijl de geluidbelasting per vlucht afneemt. Mogelijk dat deze niet-akoestische factoren daar een rol bij spelen. Het zou goed zijn als de dosis-respons relatie geactualiseerd wordt zodat een actueler beeld kan ontstaan.
- Vliegtuigen worden stiller. Met metingen op 3 meetpunten is de berekende verstilling ook gemeten. Effect van stillere vliegtuigen is vooral terug te zien in startend verkeer (motorvermogen is bepalend). Voor landend verkeer is dit moeilijker te realiseren, daar speelt vooral aerodynamische effecten (geluid landingsgestel, flaps). De verwachting dat het stiller wordt rondom Schiphol is gebaseerd op de cap van 478.000 (er komen niet meer vliegbewegingen) en de vliegtuigen worden stiller (ook gestimuleerd door tariefdifferentiatie). In de nacht wordt (ook) effect verwacht omdat vanaf 2027 nieuwe vrachtvliegtuigen worden ingezet, type nieuwe generatie/stiller. Toegelicht werd dat het aantal VTB in 2016 ongeveer vergelijkbaar is met 2024 en dat ten opzichte van 2016 de hinder beduidend (25%) is afgenomen.

Er wordt gepauzeerd van 11.02-11.07 uur.

Bas *Ceulemans en Arjen Donkersloot schuiven aan bij de vergadering.*

**6. Presentatie studie Toekomst van de Luchtvaart en de Impact op de Omgeving**

De heer Ceulemans en de heer Donkersloot houden aan de hand van slides (zie Annex) een presentatie over de studie Toekomst van de Luchtvaart en de Impact op de Omgeving.

- Bij de studie is gewerkt met vier extreme scenario's: 'markt', 'duurzaam', 'terug achter de dijken' (wat heeft Nederland nodig om voor zichzelf te zorgen?), en 'samen' (het streven naar een egalitaire samenleving). Deze scenario's werden gekoppeld aan inhoudelijke invalshoeken: mobiliteit, economie, ruimtelijke ordening en leefomgevingskwaliteit.
- Er is een beeld geschetst van de toekomst van de luchtvaart via twee horizonnen: 2050 en 2100. Het vroegere idee van een luchthaven in zee is niet in beschouwing genomen.

- Het is niet onmogelijk dat in 2100 de hubfunctie van Schiphol verandert in voornamelijk een spoke op hubs elders. Dat betekent iets voor de economie. Ook het huidige beeld van krimp en groei kan daarmee veranderen.
- Op Europees niveau wordt naar de functie van Schiphol gekeken, bijvoorbeeld voor militaire ketens. Ook op civiel gebied wordt de functie van Schiphol steeds meer Europees afgewogen.
- Het HST-spoor dient optimaal gebruikt te worden. In 2100 zullen ook autonome voertuigen hun plek hebben. Mogelijk speelt in 2100 ook de urban air mobility een rol (e-VTOL, een elektrische helikopter).
- Elektrisch vliegen zal vermoedelijk beginnen op de regionale luchthavens, omdat elektrisch vliegen uitgaat van kleinere toestellen en meer slots. Daarvoor is op Schiphol geen ruimte. De geluidsoverlast zal door elektrisch vliegen niet verdwijnen (minder geluid, maar meer vliegbewegingen).
- De grootschalige verduurzaming zal trager dan men nu denkt van de grond komen. Misschien zelfs deels niet. Nederland wil nu in 2030 op 14% SAF-bijmenging zitten, maar de productiecapaciteit en de importketens zullen dat niet toestaan. 6% in 2030 wordt al een lastig verhaal. Om toch tot verduurzaming te komen, moet onconventioneel gedacht worden. Bijvoorbeeld ook aan publiek-private samenwerking.

## 6. Rondvraag en afsluiting

Er wordt geen gebruikgemaakt van de rondvraag.

De voorzitter sluit het overleg om 11.52 uur.

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 01 december 2022, van 09.30-10.45 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig: *Plv Voorzitter:* J. Nobel, gemeente Haarlemmermeer
5.1.2e 5.1.2e provincie Noord-Holland

R. van Muilekom, provincie Utrecht
J. de Reus, provincie Flevoland
W. Breunesse, gemeente Zaanstad
Mw. H. van Buren, gemeente Amsterdam
E. Bus, gemeente Oegstgeest
R.J. van Duijn, gemeente Nieuwkoop
A. Elzakalai, gemeente Amstelveen
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
Mw. E. Koek, gemeente Teylingen
D. Kuin, gemeente Aalsmeer
Mw J. de Maa, gemeente Ouder-Amstel
S. M. Nieuwland, gemeente Uitgeest
Mw. E. Stam, gemeente Heemstede
R. Vennik, gemeente Heiloo
A. Wisseborn, gemeente Stichtse Vecht
Mw. A. Zalinyan, gemeente Heemskerk
K. van der Zwet, gemeente Lisse

5.1.2e (beleidsmedewerker Luchtvaart provincie Noord-Holland)
5.1.2e (adviseur en projectleider bij gemeente Uithoorn en Ouder-Amstel)
5.1.2e (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat)

ambtelijke ondersteuning

Afwezig m.b. B. van den Berg, gemeente Beverwijk
R. Berkhout, gemeente Haarlem
R. Breeuwsma, gemeente Alphen a/d Rijn
S. Dinjens, gemeente Velsen
Mw. R. Dral, gemeente Oostzaan
J. Hagens, gemeente Alkmaar
R. ter Hark, gemeente Noordwijk
Mw. A. Heijstee-Bolt, gemeente Kaag en Braassem
G.J. Hendriks, gemeente Gooise Meren
J. Olthof, provincie Noord-Holland
H. Prins, gemeente Diemen
J. Terpstra, gemeente Leiden
C. van Uden, gemeente De Ronde Venen
B. Vastenhoud, gemeente Leiderdorp
R. Wanrooij, gemeente Wormerland
Mw. W. de Zoete, provincie Zuid-Holland

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

## 1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de vergadering om 09.30 uur en heet iedereen welkom.
De heer Olthof is vandaag afwezig.
De agenda wordt zonder wijzigingen vastgesteld.

## 2. Vaststellen verslagen 12 mei 2022 en 29 september 2022

Het verslag van de vergadering van 12 mei 2022 wordt ongewijzigd vastgesteld.

De heer **Elzakalai** wijst erop dat abusievelijk bij zijn naam de gemeente Lelystad staat vermeld. In werkelijkheid was hij aanwezig namens de gemeente Amstelveen.
Met inachtneming van het voornoemde wordt het verslag van de vergadering van 29 september 2022 zonder verdere wijzigingen vastgesteld.

### 3. Stand van zaken NOVEX Schipholregio

Mw. 5.1.2e houdt aan de hand van sheets een presentatie over de stand van zaken NOVEX Schipholregio. Zij is kwartiermaker namens de BRS. De heer 5.1.2e is namens het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat kwartiermaker voor het Rijk.

De heer **Elzakalai** vindt het belangrijk dat men gebruikmaakt van alle mogelijke denkkracht. Hoe wordt de aansluiting bij de gemeenten gezocht met betrekking tot specifieke onderwerpen, die misschien niet direct in het BRS-gezichtsveld zitten.
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat er contact is met andere programma's en projecten die in de regio spelen. De provincie heeft intern een overleg met alle programmamanagers van andere programma's. Ook wordt gebruikgemaakt van elkaars instrumentarium en informatie. Je kunt misschien dezelfde basisdefinities of set voor de monitoring gebruiken. Er zijn dus slagen gemaakt. Voor de luchtvaart is er de BRS-ambtelijk. Het is ook een verantwoordelijkheid van de leden van BRS-ambtelijk om na te gaan waar de gevoerde gesprekken de gemeenten raken. Ze moeten ervoor zorgen dat de collega's goed op de gesprekken zijn aangehaakt. De gemeentelijke ambtenaren moeten er ook scherp op zijn. Sommige zaken zijn ook al in beeld, zoals de problematiek in de zuidflank. Daarmee kan gestart worden; je hoeft dan niet opnieuw het gesprek erover aan te gaan.
De heer **Elzakalai** merkt op dat het de verantwoordelijkheid van de kwartiermakers is ervoor te zorgen dat de uitvraag goed is. Mochten er conflicterende belangen ontstaan tussen verschillende groepen, dan zou dat in de BRS belegd moeten worden.
Mevrouw 5.1.2e bevestigt dat. Als het gaat schuren, belandt het bij de BRS-bestuurlijk.
De heer **Van Duijn** is blij te horen dat er wat betreft het LIB wat ruimte komt. Bij de vorige vergadering werd gevraagd om met punten te komen, aanvullend op de NOVEX. Dat gebeurde ook bij de vergadering samen met de minister, waar helaas geen verslag van is gemaakt. Hij is bang dat er een moment gaat komen met conflicterende belangen, en dan moet het duidelijk zijn wat de BRS voor punten heeft om in te brengen voor het uitwerken van de NOVEX.
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat de BRS-inzet een duidelijk mandaat is. Als kwartiermaker probeert ze die inzet een plek te geven. De pijn zit meer in de uitwerking. Er is een aantal principiële punten dat samen aan de voorkant afgestemd moet worden. De Luchtruimherziening is een bestaand programma dat samen ondertekend is. Het kan dan niet zo zijn dat men zonder interbestuurlijke afstemming verdergaat. IenW komt dinsdag langs in de werkgroep. Dan wordt pragmatisch bekeken hoe de (vooral generieke) uitgangspunten van de BRS een plek kunnen krijgen. En hoe de BRS als interbestuurlijk gremium een plek heeft voor de momenten dat het gaat schuren.
De heer 5.1.2e merkt op dat deze NOVEX-structuur juist opgezet is om, ook bij conflicterende belangen, samen door een deur te kunnen en tot goede besluiten te komen. Het is vooral belangrijk met inbreng te komen.
De heer **Van Duijn** antwoordt dat in de vorige vergadering een rondje gemaakt is waarbij iedereen met inbreng kon komen. Hij had verwacht dat uit die inbreng een aantal knelpunten zou zijn gedestilleerd waarover dan verder gesproken zou kunnen worden.
De **voorzitter** vindt dat een goede samenvatting. De BRS-leden zijn met input gekomen en het is nu tijd om eventuele punten waarop het kan gaan schuren hier te bespreken.

De heer **Vennik** vraagt hoe de samenwerking tussen Rijk en regio zich verhoudt tot het BRS-overleg.
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat de afspraken tussen de trekkers nog ingepland moeten worden, waarbij rekening zal worden gehouden met de wensen van de BRS. Ook zijn alle data van de BRS-vergaderingen meegegeven voor de agenda van de minister, zodat het onderlinge gesprek door kan gaan. De wensen van BRS en Rijk moeten in elkaar geschoven worden. Zij hoopt volgende keer iets concreter te kunnen zijn. Er wordt gewerkt aan de plannen van aanpak.
De heer **Bus** merkt op dat na de ondertekening bij belangengroepen en partijen met enige argwaan naar de NOVEX gekeken werd. Hijzelf denkt niet dat de tekst van het document daar aanleiding voor gaf en dat die argwaan een historische achtergrond heeft. Het is jammer dat er geen verslag is van die bijeenkomst met de minister. Punten waar het over gaat zijn bijvoorbeeld de hardheid van de grens van de Lden-contour, hoe men daarnaar kijkt, en of het echt om de leefomgeving gaat. Hij vond de

minister op vragen daarover met een prettig antwoord kwam, maar zonder notulen kan je daar niet veel mee. Er moet vertrouwen gaan groeien. Hij hoorde in de presentatie niets over de afkorting 'MRS'. Verder speelt dat bij de aanpassing van het LIB de aantallen, waarvan in de hoofdlijnenbrief is gezegd dat ze omlaag gebracht worden, vaak weer terugschieten naar de oude getallen. Dat is lastig uit te leggen aan partijen, en het voedt de argwaan. Het zou goed zijn als dit soort informatie gemakkelijk beschikbaar wordt voor die partijen.
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat dit met interne en externe communicatie heeft te maken. Wat er gebeurt is geen geheim. Er wordt gedacht aan hiervoor het nieuwe digitaal omgevingshuis te gaan gebruiken. Er is in de evaluatie over de Omgevingsraad gepleit voor een knip tussen interbestuurlijk en maatschappelijke participatie, met de inrichting van een goed omgevingshuis waar alle informatie bij elkaar kan komen. Door het aan het platform te koppelen ontstaat een link met de maatschappelijke raad.
De heer **Van Muilekom** merkt op dat er in alle plannen, zoals NOVEX Groene Hart, andere bestuurlijke verantwoordelijkheden zitten. Ambtelijke afstemming is dus belangrijk. Maar aan welke tafel heeft men het over eventueel conflicterende belangen? Wat betreft landzijdig-luchtzijdig: de NOVEX Schipholregio heeft iets nodig van gebieden buiten de NOVEX Schipholregio. Met betrekking tot de uitvoeringsagenda is hij er sterk voor om met concrete dingen aan de gang te gaan, maar dan rijst de vraag waar woningen gebouwd moeten worden. Dat heeft te maken met de ruimte die er is, ook vanuit Schiphol. Er spelen vele dingen.
De **voorzitter** begrijpt dat goed gekeken moet worden naar de blinde vlekken en de concretisering van plannen.

**4. Stand van zaken Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS)**
Mevrouw 5.1.2e houdt een presentatie aan de hand van sheets over de stand van zaken MRS.

Mevrouw 5.1.2e ziet dat ook maatschappelijke organisaties deelnemen, waaronder de FNV. Zij vraagt wat de rol van de FNV is. Gaat het dan ook over de arbeidsomstandigheden op Schiphol?
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat het uitgebreid is met de FNV en de Economic Board. Voor zover zij weet gaat het niet per se over het personeel. Zeker is zij daar niet van.
De **voorzitter** zegt toe dat dit nog zal worden nagegaan. Er zal later op teruggekomen worden.

De heer **Breunesse** zag dat er vanaf volgende maand bewonersverkiezingen plaatsvinden. Dat is snel. Wat gaan bestuurders daarvan merken in hun gemeenschappen?
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat de BRS los staat van de MRS. De BRS heeft geen invloed gehad op de inrichting. De bewonersverkiezingen zijn echt van de MRS. Die gaat ze organiseren. De gemeente waarvoor zij werkt heeft zelf contact met de bewonersorganisaties. Verder hoeft het geen onderwerp te zijn voor de BRS. Mogelijk kan het Omgevingshuis als podium gebruikt worden om de verkiezingen te organiseren, zodat de gemeenten ook gemakkelijker contact kunnen maken. Met de omgevingsmanagers van de MRS wordt gesproken over de wijze waarop dit geregeld kan worden.
De heer **Van Duijn** spreekt zijn opluchting uit over de teloorgang van de ORS en het Regioforum. Ook al had hij sommige dingen zelf wat anders ingevuld, toch heeft hijzelf in het verleden gepleit voor de nieuwe structuur. Hij maakt zich wel zorgen als hij het stukje leest over de leefomgevingskwaliteit, omdat op dat punt zich juist de clash afspeelde tussen bestuurders en bewoners. Over ruimtelijke ordening gaat een gemeente gewoon zelf. Voorkomen moet worden dat men gaat denken dat de MRS beslissingen op dat terrein kan nemen, of invloed heeft op ruimtelijke ordening.
Mevrouw 5.1.2e reageert dat de MRS zowel gevraagd als ongevraagd advies kan geven. Dat zal ongetwijfeld ook op dit thema gebeuren.
Mevrouw 5.1.2e merkt op dat binnen de NOVEX Schipholregio de participatie zal worden georganiseerd per project, en door het bevoegd gezag. Als er een regulier RO-project is, zal je de participatie voor dat project organiseren. Er kan gebruik worden gemaakt van het participatie-instrument van het Rijk rond de luchthaven, maar het is niet het participatie-instrument van de BRS.
De heer **Van Duijn** merkt op dat het belangrijkste van participatie is dat je aan de voorkant de verwachting duidelijk hebt. Het moet aan de voorkant duidelijk zijn wie welke rol heeft.

De heer **De Reus** wijst erop dat in 'leefomgevingskwaliteit' alles past, of het nu RO betreft, geluid of fijnstof. Nu komt er de MRS, die gevraagd en ongevraagd adviezen gaat geven. Heel handig is dat er geen unanimiteit nodig is. De ontvanger van zo'n advies kan er dus alle kanten mee uit; je kunt het eens zijn met een deel, maar niet met een ander deel. Wat is dan de waarde van de MRS? BRS-leden zouden in de open schil mee kunnen praten, omdat ze geïnteresseerd zijn. Maar wat is dan de

waarde van dat meepraten en wat wordt daarmee gedaan in de MRS? Vervolgens loopt de afstemming met de BRS via IenW. Hij vraagt hoe dat proces in zijn werk gaat en wat de waarde ervan is.
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat die 'open schil' in de stukken niet helemaal uitgewerkt is. Het zal verder vormgegeven worden door de nieuwe voorzitter. Zijzelf denkt niet dat de BRS in de open schil zit en individuele gemeenten waarschijnlijk alleen ambtelijk, maar dan alleen om zich te laten informeren. Zij verwacht niet dat ze er zitten om een mening te ventileren, want dat is aan het bestuur.
Mevrouw **Koek** vraagt of het de bedoeling is dat gemeenten regionaal afstemming zoeken met bewonersverenigingen. Of komt er vanuit de BRS-structuur een of twee keer per jaar afstemming met de MRS om een gezamenlijk optreden te waarborgen?
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat er gepleit is voor interbestuurlijke samenwerking, waarmee de BRS bezig is. De bevoegdheden moeten goed op elkaar aansluiten. Maar dat is iets anders dan de maatschappelijke participatie, inclusief de politieke participatie. De raads- en Statenleden zullen ook betrokken willen worden bij de uitwerkingen. In die maatschappelijke poot komt men elkaar tegen. De BRS zorgt er interbestuurlijk aan de voorkant voor dat de verantwoordelijkheden afgestemd worden. Het is belangrijk oog te houden voor de rolzuiverheid.
Mevrouw **Koek** merkt op dat in haar gemeente de bewonersvereniging een steeds prominenter rol krijgt, ook in de raad. Als dat niet goed georganiseerd wordt, ontstaat een probleem. Zij moet naar de gemeenteraad luisteren, die op zijn beurt naar de bewoners luistert. Tegelijkertijd neemt zij deel aan de BRS.
Mevrouw 5.1.2e hoorde van bewoners een vraag over de hoeveelheid geluid in relatie tot de impact ervan. Hoe gaat dat over de verschillende regio's heen? Hoe kan invloed uitgeoefend worden om minder vluchten hierheen te krijgen?
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat het nu gaat over het stelsel. Hoe moet de geluidscontour ingebracht worden? Het resultaat is over vijf jaar. Het is een open proces waarbij aan de voorkant interbestuurlijk wordt besproken wat iedereen belangrijk vindt. In verband daarmee hebben alle BRS-leden uitspraken gedaan in de BRS-inzet. Die inzet zal meegegeven worden om een plek te geven in het proces. IenW heeft een participatieverplichting, dus gaat participatie organiseren op het traject. De MRS zal daarbij een rol krijgen. Het wordt een open gesprek. Aan de voorkant zal de BRS de bevoegdheden en randvoorwaarden afstemmen, als overheden onderling. Daarna gaat het de maatschappelijke participatie in.
De **voorzitter** antwoordt dat de verdeling van overlast (iedereen een beetje over heel Nederland, of geconcentreerd hier) voornamelijk in Den Haag besproken wordt. De BRS gaat daar niet over. In het verleden zei de BRS wel dat Lelystad een oplossing kan bieden. Dit onderwerp zal ongetwijfeld in de toekomst op tafel komen.
Mevrouw 5.1.2e vult aan dat de BRS steeds heeft gepleit om de effecten in beeld te brengen van het voorgestelde instrument. Daarmee is men bezig in de NOVEX-structuur via een impactanalyse. Er moeten alternatieven in beeld gebracht worden, met de consequenties die ze hebben. Dan kan een afweging gemaakt worden per locatie.
De heer **Bus** wijst erop dat ook binnen de Schipholregio gesproken moet worden over de vraag van verdelen of concentreren van de overlast.
De **voorzitter** merkt op dat de lijn van de BRS daarbij is dat er geen discussie is als iedereen erop vooruitgaat. Als er een waterbedeffect optreedt, moet je het niet willen.

De heer **Breunesse** denkt dat het BRS-mandaat helder is. Dat is vorig jaar nog bevestigd. Hij vraagt hoe iets als het stikstofvraagstuk terugkomt in de NOVEX-aanpak.
Mevrouw 5.1.2e ziet dat als een goed voorbeeld van een schuurpunt tussen alle NOVEX-regio's en ruimtelijke puzzels. De provincie was al bezig met stikstof. Er wordt integraal gekeken, waarbij alle bronnen hun deel moeten leveren. Niet alleen de agrarische sector, maar ook de luchthaven en de industrie. De BRS zal zelf de weging niet maken, maar de BRS heeft steeds gezegd het belangrijk te vinden dat iedereen zijn verantwoordelijkheid neemt, en dat integraal moet worden afgewogen wie welke ruimte krijgt.

De heer **Van der Zwet** wijst erop dat het bij de invulling van de NOVEX-gebieden niet alleen over de ambtelijke en bestuurlijke lijnen gaat, maar ook over de gemeenteraden. Er moet enige coördinatie komen van informatievoorziening naar de raden. Straks moeten de raden besluiten na enerzijds een advies van de MRS en anderzijds een besluit dat het bestuur voorstelt. Dat moet op een ordentelijke manier georganiseerd worden.

Mevrouw 5.1.2e vindt dat een goed punt. Zij zegt toe dat ze over dit thema volgende keer iets zal zeggen.

De heer **Elzakalai** kan zich de afspraak herinneren dat nog dit jaar verder gepraat zal worden over de governance van de BRS.
De **voorzitter** reageert dat de BRS-voorzitter, de heer Olthof, gevraagd heeft dit punt voor de volgende vergadering te agenderen. Daarbij gaat het dan met name over de afvaardiging.

**5. Rondvraag**
Er wordt geen gebruikgemaakt van de rondvraag.
De **voorzitter** sluit de vergadering om 10.45 uur.

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 13 februari 2025, van 9.30-11.45 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig: *Voorzitter:* Mw. E. Rommel, provincie Noord-Holland
J. Klopman, provincie Flevoland
A. Weverling, provincie Zuid-Holland

T.C.W.M. Alkemade, gemeente Noordwijk
W. Breunesse, gemeente Zaanstad
Mw. H. van Buren, gemeente Amsterdam
E. Bus, gemeente Oegstgeest
R.J. van Duijn, gemeente Nieuwkoop
D. Grimbergen, gemeente Lelystad
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
Mw. S. Klaassen, gemeente Beverwijk
R. Luca, gemeente Woerden
R. Oud, gemeente Uitgeest
G. Oude Kotte, gemeente Aalsmeer
H. Prins, gemeente Diemen
Mw. M. Ruigrok, gemeente Haarlemmermeer
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
Mw. E. Spil, gemeente Ouder-Amstel
Mw. E. Stam, gemeente Heemstede
R. Vennik, gemeente Heiloo
Mw. A. Vijselaar, gemeente De Ronde Venen
K. van der Zwet, gemeente Lisse

S. Boontje (IenW)
N. Buising (Alexavia)
J. van Oosterom (IenW)
K. Triest (adviseur omgevingsmanagement IenW)

5.1.2e
Ambtelijke ondersteuning

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

**A-Reguliere BRS agenda**

**1. Opening en mededelingen**

De voorzitter opent de vergadering en meldt haar benoeming in de raad van toezicht van het Omgevingsfonds, dat 70 miljoen euro beheert voor een periode van zeven jaar. Dit fonds sluit zoveel mogelijk aan op regionale agenda's. Daarnaast wordt gewerkt aan een nieuw convenant tussen het Rijk, de regio en Schiphol om vogelaanvaringen te reduceren.

**2. Binnengekomen stukken**

- **Reactie ministerie IenW op ontheffing baanonderhoud:** Het ministerie heeft gereageerd op een eerdere brief van de BRS over ontheffing voor baanonderhoud. De inhoud wordt voor kennisgeving aangenomen.
  Besluit: -
  Actie: -

- **Moties uit verschillende gemeenten over besluitvorming Schiphol:**
  Gemeenten zoals Uitgeest, Castricum, Heiloo, Uithoorn en Cluster ZuidWest hebben moties aangenomen waarin zij oproepen tot een proactieve houding binnen de BRS en naleving van de rechterlijke uitspraak in de RBV-zaak over Schiphol. Zij verzoeken de voorzitter een krachtig

signaal af te geven richting het Rijk. Anderen geven aan dat soortgelijke moties ook binnen hun clusters zij aangenomen en dat het thema breder leeft. Sommige aanwezigen pleiten voor een gezamenlijke lijn binnen de BRS, terwijl anderen waarschuwen voor overhaaste standpuntbepaling zonder afstemming.
Besluit: de voorzitter zegt toe dit signaal namens de BRS aan de verantwoordelijke minister af te geven.
Actie: voorzitter neemt contact op met minister Madlener

- **Brief provincie Zuid-Holland over LVB:**
  Een provincie heeft een brief gestuurd met aandachtspunten voor het nieuwe LVB. Sommige deelnemers vinden het onwenselijk dat deze punten niet vooraf binnen de BRS zijn besproken, omdat het effectiever zou zijn als de BRS collectief optreedt. Anderen stellen dat de inhoud van de brief al ambtelijk was afgestemd. Wel wordt erkend dat toekomstige brieven idealiter vooraf in BRS-verband besproken worden.
  Besluit: voor zover gemeenten – al dan niet verenigd in clusters- zich rechtstreeks tot de minister willen richten, verzoekt de voorzitter dit zo veel mogelijk via de BRS te laten open
  Actie: -

**3. Vaststellen verslag 5 december 2024**

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

**4. Openbaar maken BRS-B-verslagen**

Een verzoek tot openbaarmaking van verslagen leidt tot een discussie over drie opties:

1. **Gedetailleerd verslag** zonder naamvermelding
2. **Beknopt verslag** met alleen de essentie van de discussie
3. **Uitsluitend een besluitenlijst**

Sommigen vinden optie 1 wenselijk voor transparantie, terwijl anderen optie 2 of 3 prefereren om de kern te behouden zonder overbodige details. De meerderheid kiest optie 2: een ingekort verslag met behoud van de hoofdlijnen en de belangrijkste standpunten.
Besluit: de voorzitter stelt vast dat de verslagen in het vervolg op de met optie 2 bedoelde wijze gaan worden uitgewerkt. Indien een lid van de vergadering wenst dat hij/zij specifiek met naam en de geplaatste opmerking of vraag in het verslag opgenomen, moet dat tijdens de vergadering expliciet worden aangeven.
Actie: -

**B-gasten**

**5. Presentatie Lelystad Airport (zie Annex)**

**Spreker: Dhr. Buising (Alexavia)**

Dhr. Buising presenteert de mogelijkheden voor de verdeling van vluchten tussen Schiphol en Lelystad Airport. Hij legt uit dat Lelystad bedoeld is als overloopluchthaven voor vakantievluchten, maar dat er objectieve criteria moeten worden gehanteerd en dat airlines niet verplicht kunnen worden om naar Lelystad te verhuizen.

Tijdens de discussie komen de volgende punten aan bod:

- **Toewijzing van vakantievluchten:** Sommigen vragen of specifieke vluchten naar Lelystad verplaatst kunnen worden. De spreker geeft aan dat dit juridisch niet mogelijk is. Het is mogelijk op basis van vrijwilligheid. Om dit te bevorderen kan wel worden vastgelegd, dat maatschappijen

die slots bij Schiphol hebben vrijgemaakt, voorrang kunnen krijgen bij toewijzing van slots op Lelystad.
- **Prijsmechanisme:** Er wordt voorgesteld om luchthavengelden op Schiphol te verhogen en Lelystad goedkoper te maken om airlines te stimuleren de overstap te maken.
- **Effect op totale vliegbewegingen:** De vraag wordt gesteld of dit de druk op Schiphol vermindert of juist leidt tot een toename van het aantal vluchten. De spreker stelt dat dit afhankelijk is van de keuzes van luchtvaartmaatschappijen.
- **Nachtvluchten:** Er wordt opgemerkt dat vakantieaanbieders vaak afhankelijk zijn van nachtvluchten. De spreker bevestigt dat budgetmaatschappijen hun vliegtuigen maximaal willen benutten en dat dit een drempel kan zijn om vluchten naar Lelystad te verplaatsen.

Besluit: de voorzitter stelt vast dat met de presentatie en beantwoording van vragen, invulling is gegeven aan de toezegging van donderdag 16 mei om te kijken naar hoe de Luchthaven Lelystad eventueel een bijdrage zou kunnen leveren aan het verminderen van de hinder rond Schiphol.
Actie: -

**6. Bezoek IenW: presentatie nieuw systeem handhaafpunten (zie Annex)**

**Sprekers: dhr. Van Oosterom, dhr. Boontje, dhr. Triest (IenW)**

Dhr. Van Oosterom presenteert het nieuwe systeem van handhaafpunten binnen het LVB en licht toe dat geluidshinder hoofdzakelijk op basis van berekeningen wordt bepaald. Hij erkent dat metingen kunnen helpen om berekeningen te toetsen, maar dat rekenen de standaardmethode blijft omdat dit op alle locaties toepasbaar is.

Tijdens de discussie komen de volgende punten naar voren:

- **Berekening versus meting:** Sommige deelnemers vinden dat de berekeningen onvoldoende aansluiten bij de hinderbeleving van omwonenden. De spreker benadrukt dat berekeningen noodzakelijk zijn om consistent beleid te voeren.
- **Piekbelasting en frequentie:** Er wordt gepleit voor een betere weerspiegeling van de echte overlast, bijvoorbeeld door extra aandacht voor piekbelasting. IenW geeft aan dat in het nieuwe geluidsstelsel de piekbelasting als aanvullende hinderindicator opgenomen zou kunnen worden. Dat is iets voor de langere termijn.
- **Handhaving:** De nieuwe regels moeten ervoor zorgen dat bij dreigende overschrijding van geluidsnormen eerder kan worden ingegrepen. Sommigen betwijfelen of de ILT over voldoende middelen beschikt om effectief te handhaven.
- **Gezondheid en milieueffecten:** Er wordt gevraagd of gezondheidsstudies kunnen bijdragen aan strengere normen. De spreker antwoordt dat het RIVM hier onderzoek naar doet, maar dat er nog geen internationale standaarden bestaan voor de gezondheidsimpact van vliegtuiggeluid.

Besluit: de voorzitter noteert het aanbod van IenW (heer Boontje) om, als daaraan behoefte bestaat, over dit onderwerp nog eens terug te komen in de BRS-B. Voorts dat IenW nog zal terugkomen op de twee brieven die vanuit de BRS zijn gezonden.
Actie: de voorzitter zal bij het RIVM laten navragen of technisch onderscheid wordt gemaakt tussen dag- en nachtmetingen en daarover terugkoppelen.

**7. Rondvraag en afsluiting**

De suggestie wordt gedaan om de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) uit te nodigen om uitleg te geven hoe dit adviesorgaan zich aan het ontwikkelen is.
Besluit: de voorzitter signaleert naar aanleiding van contacten in de afgelopen periode dat de MRS hier geen sterke behoefte aan lijkt te hebben.
Actie: -

Niets meer aan de orde zijnde, sluit de voorzitter sluit de vergadering om 11.45 uur.

**(CONCEPT)VERSLAG** **BIJEENKOMST BRS BESTUURLIJK d.d. 26 november 2020, Microsoft Teams**

Aanwezig: *Voorzitter:* J. Olthof, gedeputeerde provincie Noord-Holland

5.1.2e 5.1.2e provincie Noord-Holland
M. Bovy, provincie Zuid-Holland
mw. W. de Zoete, provincie Zuid- Holland
P. Bakker, provincie Utrecht
J. Bergers, provincie Flevoland
R. Berkhout, gemeente Haarlem
H. Bouma, gemeente Uithoorn
W. Breunesse, gemeente Zaanstad
mw. R. Dral, gemeente Oostzaan
G. Elkhuizen, gemeente Nieuwkoop
mw. V. van der Goot, gemeente Lelystad
mw. K. Hagen, gemeente De Ronde Venen
J. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
mw. H. Hooij, gemeente Teylingen
B. Kabout, gemeente Aalsmeer
mw. E. van der Klis, provincie Noord-Holland
R. Leenen, gemeente Almere
R. van Muilekom, provincie Utrecht
J. Nobel, gemeente Haarlemmermeer
mw. N. van Paasschen, gemeente Haarlemmermeer
H. Raat, gemeente Amstelveen
mw. A. Reussink, gemeente Amsterdam
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
mw. K.M. van der Velde-Menting, gemeente Kaag en Braassem
mw. M. Vernooij, gemeente Uithoorn
M. Waalewijn, Omgevingsdienst West-Holland
mw. M. van der Weele, gemeente Ouder-Amstel
J. Weggeman, ORS
R. van Woudenberg, gemeente Leiderdorp
E. van Zon, Omgevingsdienst IJmond

Verder aanwezig: mw. A. Ubbels, Airport Coordination Netherlands
H. Thomassen, Airport Coordination Netherlands

Afwezig m.b.:

Verslag: 5.1.2e Vi.a.Vi Office Management

**Kennismaking Hugo Thomassen en Anne Ubbels van Airport Coordination Netherlands (ACNL)**

De **voorzitter** opent de vergadering om 9.30 uur en heet de aanwezigen welkom, in het bijzonder de twee gasten, mevrouw Ubbels en de heer Thomassen van Airport Coordination Netherlands. Hij vertelt dat de BRS een van de delegaties was in het college van advies in de Omgevingsraad, maar tegenwoordig een wat autonomere positie heeft. De BRS zoekt de samenwerking met de sector en heeft veel contact met LVNL en hoopt ook samen te kunnen werken met ACNL.
Mevrouw **Ubbels** stelt zich voor. Zij houdt zich bij ACNL bezig met advies voor de nachtreductie Schipholvluchten. In de presentatie die zij met de heer Thomassen heeft voorbereid zal de laatste in zijn algemeenheid iets vertellen over de ACNL, waarna zij zelf zal ingaan op het advies waar zij mee bezig is.
De heer **Thomassen** stelt zich voor. Hij is begin dit jaar gestart als directeur van ACNL en verantwoordelijk voor de slotcoördinatie, zowel landelijk als op Schiphol. Hij dankt mevrouw 5.1.2e 5.1.2e voor het leggen van het contact. ACNL heeft ook al gesproken met de Omgevingsraad en de heer Thomassen vindt het prettig om via de BRS ook contact te hebben met de omgeving en niet alleen met de luchtvaartmaatschappijen en de luchthavens.

IenW heeft de ACNL opdracht gegeven om een advies uit te brengen over de nachtreductie. ACNL verzorgt de slotcoördinatie voor drie luchthavens: Amsterdam, Rotterdam en Eindhoven. Bij elkaar gaat het om ruim 500.000 slots. Er worden dit jaar uiteraard minder passagiers vervoerd, maar de goederen blijven op volume. In essentie gaat de slotcoördinatie over twee zaken: het toewijzen van slots en het controleren of deze slots ook worden gebruikt. ACNL werkt hierbij samen met de Inspectie voor Leefomgeving en Transport. Bovenliggend doel is om de infrastructuur netjes te gebruiken, dat de prestaties op de luchthaven goed zijn en vraag en aanbod te matchen. ACNL is onafhankelijk en werkt transparant. Op de website zijn statistieken over de slots te lezen. ACNL is een zelfstandig bestuursorgaan naar publiek recht en wordt gefinancierd via een slotfee. De luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen nemen elk de helft van de kosten voor hun rekening. De leden van ACNL worden benoemd door de minister. Bij de gecoördineerde luchthavens is er sprake van schaarste. Omdat luchtvaart wereldwijd is, is het belangrijk dat er in zo veel mogelijk landen dezelfde regels gelden. Dit is vastgelegd in de wereldwijde slotrichtlijnen. Dit is in wetgeving verankerd in een Europese verordening. Die bestaat al sinds begin jaren 90. Omdat ACNL een zbo is, moet alles binnen de Algemene wet bestuursrecht plaatsvinden. Er werken 8 fte bij ACNL. Hier zitten relatief veel IT-medewerkers bij. Er werken vakmensen bij de techniek van de slotcoördinatie, maar ook beleid en bestuursrecht is een belangrijk onderdeel van het werkpakket.

De heer **Elkhuizen** vraagt zich af waarom Lelystad niet meegenomen wordt bij de slotcoördinatie.
De heer **Thomassen** antwoordt dat Lelystad toegevoegd zal worden wanneer de luchthaven geopend zal worden.
De heer **Elkhuizen** begrijpt dat Lelystad dan sowieso toegevoegd zal worden.
De heer **Thomassen** antwoordt bevestigend, op voorwaarde dat er commercieel verkeer zal plaatsvinden op de luchthaven van Lelystad.

Mevrouw **Ubbels** gaat in op het advies dat ACNL zal geven met betrekking tot de reductie van nachtbewegingen op Schiphol. ACNL heeft van het ministerie van IenW de opdracht gekregen hoe in samenhang met de regels en procedures rond slotallocatie tot een reductie van het aantal nachtbewegingen en de hiermee samenhangende slots kan worden gekomen. Nachtbewegingen en nachtslots lopen niet een-op-een gelijk. Het ministerie wil het aantal nachtbewegingen op Schiphol terugbrengen van 32.000 naar 29.000, vervolgens naar 27.000 en uiteindelijk naar 25.000. De eerste stap, de reductie naar 29.000 nachtbewegingen wordt vastgelegd in het LVB1. In de opdracht is ook gevraagd om de motie-Paternotte mee te nemen waarin de regering wordt opgeroepen om het uitsterfbeleid voor nachtslots te onderzoeken. Dit betekent dat een slot, wanneer een luchtvaartmaatschappij failliet gaat of niet goed gebruikmaakt van het slot, niet terugkeert in de slotpool. ACNL heeft tot eind 2020 de tijd gekregen om tot een advies te komen. Het ministerie van IenW is uiteraard zelf verantwoordelijk voor de eventuele uitvoering van het advies. ACNL maakt eerst een plan van aanpak. De huidige situatie is geanalyseerd. Vervolgens zijn er varianten bedacht hoe tot een reductie van de nachtbewegingen gekomen zou kunnen worden. Momenteel zit ACNL in de consoliderende fase. Bekeken wordt of de verschillende maatregelen juridisch kunnen, maar ook hoe deze uitpakken voor de omgeving en de verschillende partijen. Voor de kerst zal er een conceptrapport komen. Mevrouw Ubbels wil de BRS vandaag informeren waar men staat met het advies en staat open voor feedback. Het is geen formele consultatie. ACNL heeft stukken ontvangen van de BRS met standpunten over de nachtvluchten. Uit de reactie op het Ontwerp Luchtvaartnota op het programma Minder hinder heeft ACNL een aantal dingen kunnen halen die in het advies op een of andere manier terug kunnen komen. Duidelijk is dat de BRS wil dat Schiphol zorgt voor meer rust in de nacht en meer rustmomenten overdag. Het is al een beleidsvoornemen om het aantal nachtvluchten te reduceren met aandacht voor mogelijk ongewenste secundaire effecten, zowel op het gebied van hinder als economisch. De BRS roept alle partijen op de capaciteit op Schiphol selectief te gebruiken voor vluchten die de grootste bijdrage leveren aan de Nederlandse economie. Dit is een beleidsuitgangspunt. Hier kan niet zozeer op gestuurd worden vanuit de slotcoördinatie. De BRS wil dat de 500.000 vluchten op jaarbasis zo snel mogelijk in het LVB worden verankerd. Dit gebeurt in het LVB1. Ook over handhaving heeft de BRS een mening. Hierop zal worden ingegaan in het advies. Er wordt daarnaast gevraagd om scherpte op rollen en bevoegdheden. Dit herkende ACNL en hieraan zal aandacht worden besteed in het advies.
Om op Schiphol te mogen opstijgen of landen is toestemming nodig van de slotcoördinator. De nacht is de periode van 23.00 tot 7.00 uur. Het maximumaantal vliegbewegingen in die periode is 32.000 vluchten op Schiphol per jaar. Schiphol is verplicht tweemaal per jaar een capaciteitsdeclaratie vast te leggen. Hierin stellen zij vast wat het maximumaantal beschikbare slots is voor de nacht en voor het

etmaal. Vervolgens heeft ACNL geen rol in die capaciteitsdeclaratie. Hij wijst de slots onafhankelijk, transparant en niet-discriminerend toe. In de winter zijn de periodes tussen 23.00 uur en 0.00 uur en tussen 6.00 uur en 7.00 uur het drukst. In de zomer vlakt dit iets af. Ook in de periode tussen 5.00 uur en 6.00 uur zitten er dan slots. In de zomer wordt meer gevlogen in de nacht dan in de winter.
De vraag om de reductie van de nachtvluchten lijkt op het eerste gezicht misschien simpel. De vraag hoe je daarop stuurt is echter ingewikkelder, omdat er bij de slots sprake is van historische rechten. Als een luchtvaartmaatschappij 80% van de tijd gebruik maakt van zijn slot, wordt dat slot historisch. In het verleden mocht er meer worden gevlogen dan nu. Daardoor is het aantal historische rechten hoger dan het aantal toegestane bewegingen. Op dit moment leidt dat niet tot een overschrijding van het aantal toegestane bewegingen. Dit komt doordat een nachtbeweging niet hetzelfde is als een nachtslot. De nachtbeweging gaat over het moment dat een vliegtuig op de baan is, waarbij de nacht is gedefinieerd van 23.00 uur tot 7.00 uur. Een slot heeft een ruimere definitie. Een vertrekslot is van 22.40 uur tot 7.00 uur 's ochtends, omdat een vliegtuig ook een stukje moet taxiën. Een aankomstslot loopt van 23.00 uur tot 7.19 uur. Door dit tijdsverschil is er ook een verschil tussen het aantal slots en het aantal bewegingen. In 2019 had ACNL ruim 34.000 slots gealloceerd voor de nacht. Dit waren allemaal historische slots. Dit resulteerde in ruim 30.000 bewegingen. Dit verschil is zo groot doordat er bijna 7.500 dagbewegingen zijn vanuit een nachtslot. Dit gaat dus om luchtvaartmaatschappijen die een nachtslot hebben, maar die de vliegbeweging in de dag maken. Veel van deze bewegingen vinden plaats tussen 6.50 uur en 6.55 uur. Hier staan bijna 3.000 nachtbewegingen vanuit een dagslot tegenover.
Samenvattend is het aantal historische rechten hoger dan het aantal toegestane bewegingen. Daarnaast is er sprake van onderbenutting van de nacht. Verder kun je vanuit de slots moeilijk voorspellen hoeveel vliegbewegingen er zullen zijn. Bij het reduceren van het aantal vliegbewegingen wil je hier beter op kunnen sturen, terwijl je dit alleen maar kunt doen vanuit het aantal slots. Daarom moet het hele systeem verbeterd worden. Hiervoor moet je een methode bedenken om het aantal slots uit te geven op basis van het aantal bewegingen en om te kunnen sturen op het aantal ongeplande bewegingen.
In het advies wordt op drie blokken ingegaan. Het eerste is het verbeteren van het beheersen van het systeem. Hierom moet de reductie duidelijk verankerd worden in LVB1. De aantallen en de data moeten er duidelijk in. De rollen en verantwoordelijkheden van de verschillende partijen moeten helder zijn. Het ministerie legt in LVB1 de kaders vast. Schiphol bepaalt de capaciteit volgens een transparante en duidelijke methode, waarbij een goede relatie wordt gelegd tussen het aantal slots en het aantal bewegingen. ACNL wijst de slots toe en de luchtvaartmaatschappijen hebben de verantwoordelijkheid om de slots goed te gebruiken. Verder gaat ACNL in op een aantal aanvullende maatregelen rondom handhaving om beter te kunnen sturen op ongeplande dag- en nachtbeweging met als doel om geen overschrijding te hebben van het aantal nachtbewegingen, maar ook met als doel om zo min mogelijk onderbenutting te hebben en de nacht te gebruiken waarvoor hij bedoeld is.
Ten aanzien van de reductie tot uiteindelijk 25.000 vluchten, wil ACNL adviseren een duidelijke implementatiedatum op te nemen in de wet. Tot aan die datum is er sprake van een overgangsbeleid. Hiervoor heeft ACNL een aantal incentives bedacht, een aantal mogelijkheden om de luchtvaartmaatschappijen te verleiden om voor de implementatiedatum zo veel mogelijk nachtslots te verplaatsen naar de dag.
Daarnaast is er gekeken naar de motie-Paternotte. ACNL stelt inderdaad voor om het uitsterfbeleid voor de nacht in te voeren en zo reductie te realiseren. Hiervoor is wel een overgangsregeling in de wet nodig.
Er is een datum nodig dat de 29.000 vluchten en de andere getallen gaan gelden. Idealiter zijn op dat moment de historische slots niet hoger dan het toegestane aantal dat verdeeld mag worden. Omdat momenteel het aantal historische rechten 34.500 is, zul je er niet komen met de incentives en het uitsterfbeleid. Het advies is om niet meer slots toe te wijzen dan er capaciteit is. Er zal gekeken worden of de historische rechten geretimed kunnen worden naar de dag.
Tot slot wordt er in het advies ingegaan op de bredere context. Het achterliggend doel van de reductie van het aantal nachtvluchten is de geluidshinder voor de omgeving te verhinderen. Vanuit slots kun je weinig sturen op geluidshinder, maar er is gekeken of hier toch een extra impuls aan gegeven kan worden. De wetgeving sluit niet uit dat je extra criteria hanteert nadat je de primaire regels voor de toewijzing van slots hebt gehanteerd. Er is dus een mogelijkheid om bijvoorbeeld maatschappijen met een stillere vloot voorrang te geven bij het toewijzen van slots in de nacht. De slots mogen vanuit de nacht wel worden geretimed naar de nacht. Uitgegaan wordt van een gelijkblijvende piekcapaciteit tot 2024. Dat betekent dat er vooral ruimte is op het midden van de dag en richting de avond. De BRS sprak een wens uit voor een rustperiode in de nacht en het niet verplaatsen van vluchten van de nacht

naar de randen van de dag. Als vluchten niet mogen worden verplaatst naar de randen van de dag, dan heeft dit veel invloed op de operatie van luchtvaartmaatschappijen. Veel charters maken gebruik van een drieslag, die moeilijk wordt te realiseren als dit niet mag. Ook bestaat het risico dat vluchten, als ze niet naar de randen van de dag mogen, dieper naar de nacht doorschuiven. Bovendien is er op de korte termijn geen ruimte in de randen van de dag. De rustperiode is heel complex en hier zitten neveneffecten aan. De luchthaven van Frankfurt heeft een rustperiode tot 5.00 uur. Als vluchten hier eerder aankomen, cirkelen ze boven de luchthaven. Als men dit echt wil, moet hier dieper naar gekeken worden. Voor de rustperiode en het niet verplaatsen naar de randen van de dag geldt bovendien dat er niet op gestuurd kan worden vanuit de slotallocatie. Dit zou een beleidskeuze zijn.

Mevrouw **De Zoete** hoorde dat het aantal nachtvluchten door het uitsterfbeleid teruggebracht kan worden tot 25.000 bewegingen. Is het mogelijk om het uitsterfbeleid daarna nog verder door te voeren?
Mevrouw **Ubbels** antwoordt dat dit mogelijk is, maar dat de minister hiertoe zou moeten besluiten.

De heer **Bouma** hoorde dat de nachtvluchten verplaatst worden naar de dag. Hoe verhoudt dit zich tot het standpunt van de BRS dat niemand erop achteruit mag gaan?
De heer **Thomassen** antwoordt dat het maximumaantal vluchten van 500.000 gelijk blijft. Ze worden alleen op een andere manier verdeeld. Dit is een politieke keuze, geen keuze van ACNL.
De heer **Bouma** kondigt aan dat hij hier in de BRS nog op terug zal komen.

De heer **Nobel** vraagt in hoeverre het mogelijk is dat je wettelijk iets in blokken vastlegt. Nu zijn er in de middag nog veel slots, terwijl andere momenten van de dag zeer gewild zijn. In hoeverre kun je dit regelen en kan dit ook nog iets betekenen voor het baangebruik, bijvoorbeeld van de vierde baan?
De heer **Thomassen** antwoordt dat er twee aspecten zijn. Er is een technische capaciteit. Die bepaalt de luchthaven in samenspraak met LVNL. In beginsel moet de luchthaven die capaciteit ter beschikking stellen. De minister heeft de mogelijkheid om hier beperkingen aan te stellen in een LVB. Volgens de Wet luchtvaart kunnen alleen de bewegingen beperkt worden. Als je de slots zou willen beperken, zou de wet aangepast moeten worden.

De heer **Slettenhaar** hoorde mevrouw Ubbels zeggen dat nachtvluchten soms gebruikmaken van een drieslag en dat het hierom lastig is als zij niet meer naar de randen van de dag mogen worden verplaatst. De heer Slettenhaar vindt het lastig uit te leggen als mensen uit kostenoverwegingen in de nacht gaan landen en zou hier graag een toelichting op willen hebben.
Mevrouw **Ubbels** antwoordt dat veel charters inderdaad gebruikmaken van een drieslag: ze vliegen drie keer heen en weer. Als je niet 's ochtends vroeg mag vertrekken, maar pas later, kom je ook pas later in de nacht aan. Als dit niet mag, kunnen zij slechts twee keer op een dag vliegen en is de impact voor die maatschappijen groot, maar het kan uiteraard wel.
De heer **Slettenhaar** begrijpt dat het om een afweging gaat. Hierdoor worden de budgetmaatschappijen iets duurder. Hij vindt dit geen lastige keuze.
Mevrouw **Ubbels** antwoordt dat het niet aan ACNL is om die afweging te maken.
De heer **Thomassen** vult aan dat er in de regelgeving geen onderscheid gemaakt mag worden tussen een netwerkmaatschappij en een vakantievluchtmaatschappij. Het gaat om de toestemming om de luchthaven te gebruiken. Waar de vliegmaatschappijen heengaan, is aan henzelf. Het is wel mogelijk om een aanvullende prioriteringsregeling te maken, bijvoorbeeld met betrekking tot geluidshinder. Dit kan ook op het gebied van netwerkkwaliteit gedaan worden, maar dit kan pas toegepast worden nadat de primaire criteria zijn toegepast, zoals historische rechten en maatschappijen die het hele jaar door vliegen.
De heer **Slettenhaar** meent dat de budgetmaatschappijen minder oud zijn dan andere vluchten.

Mevrouw **Van der Velde-Menting** vraagt of er in de nacht onderscheid gemaakt kan worden tussen de startende en landende vluchten. De eerste geven namelijk meer geluidsoverlast.
De heer **Thomassen** antwoordt dat dit kan als het wordt opgenomen in een LVB.

De heer **Elkhuizen** merkt op dat de luchthaven van Lelystad hierin geen rol zal spelen, omdat hier geen nachtvluchten mogen plaatsvinden. Hij denkt dat maatregelen weinig zullen helpen, tenzij men ervan afstapt dat één nachtvlucht minder gecompenseerd mag worden met tien extra vluchten overdag.

Mevrouw **Ubbels** merkt op dat met betrekking tot geluidsbelasting nachtvluchten tien keer zwaarder tellen dan dagvluchten.
De heer **Elkhuizen** stelt dat deze maatregel bedoeld is om geluidshinder ter verminderen.
Mevrouw **Ubbels** antwoordt dat er niks verandert aan het maximumaantal vluchten van 500.000 per jaar. Niet iedere nachtvlucht kan dus gecompenseerd worden met tien vluchten overdag.
De heer **Elkhuizen** zal een en ander nog nalezen in het verslag. Hij stelt dat er twee caps zijn: belasting en aantal. Bovendien heeft de minister gezegd dat er maximaal 540.000 vluchten per jaar mogen zijn. De BRS wil graag 500.000.
Mevrouw 5.1.2e merkt op dat de minister nog niks besloten heeft over 540.000. De cap is vooralsnog 500.000. Zelfs die moet nog wettelijk verankerd worden in de LVB1.
De heer **Elkhuizen** zou het liefst naar 400.000 vluchten willen.

De **voorzitter** heeft zelf nog twee vragen. Als eerste vraagt hij of er bij de afname wordt gesproken over een afname in het aantal bewegingen of in het aantal slots.
Mevrouw **Ubbels** antwoordt dat de beleidsdoelstelling een afname in bewegingen is.
De **voorzitter** begrijpt dat de minister de eerste stap vrij eenvoudig heeft gezet, omdat er 34.000 slots zijn en 30.000 bewegingen. Eigenlijk zou het aantal slots dus terug moeten van 34.000 naar uiteindelijk 25.000.
De heer **Thomassen** antwoordt dat ACNL zal adviseren om een methode te ontwikkelen om de relatie tussen bewegingen en slots te leggen.
De **voorzitter** hoorde dat er in de presentatie werd gesproken over draagvlak. Geldt dit alleen voor de partners van ACNL of ook voor de overheden?
De heer **Thomassen** begrijpt goed dat de BRS zo min mogelijk nachtvluchten wil. Het gaat om de manier waarop hierop gestuurd wordt. De politiek gaat uiteindelijk over het aantal.

De **voorzitter** concludeert dat de BRS nog met veel vragen zit, maar dat deze vooral aan de politiek gericht zijn. Hij dankt mevrouw Ubbels en de heer Thomassen voor de duidelijke uitleg. Hij vraagt of de BRS nog wat voor hen kan betekenen.
De heer **Thomassen** schiet even niets te binnen. In december gaat hij nog naar de Omgevingsraad met een meer definitief verhaal. ACNL staat altijd open om dit ook met de BRS te delen.
De **voorzitter** houdt graag contact en dankt de gasten voor hun aanwezigheid.

Mevrouw Ubbels en de heer Thomassen verlaten de vergadering.

## 1. Mededelingen

De **voorzitter** vertelt over de cumulatie luchtvaartverkeergeluid regeling en de beperkingen die dit meebracht voor de woningbouw in de omgeving. Er is een overleg geweest met de IPO, de VNG en de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland, ook namens de MRA en de BRS. Er is afgesproken dat er een gezamenlijke impactanalyse zal komen over de nu vastgestelde aanvullingsregeling. De regeling is al gepubliceerd, maar voor hij definitief wordt ingevoerd zal er nog een impactanalyse komen van wat de feitelijke effecten zijn voor de grondgebonden woningbouw. Op basis daarvan zal er een besluit komen.
Mevrouw **Van der Weele** vraagt wanneer de impactanalyse gereed zal zijn.
De **voorzitter** vraagt of de heer Nobel dit weet.
De heer **Nobel** heeft hier geen antwoord op, maar wil nog wel toevoegen dat hij er nog niet helemaal gerust op is. De minister gaat het toch opnemen, zij het beleidsneutraal.
Mevrouw 5.1.2e vertelt dat men nu bezig is met de impactanalyse. Dit verloopt in twee fasen. Het eerste deel is een feitenanalyse over welke elementen een rol moeten spelen in de impactanalyse. De regio vindt dat het Rijk hier te eng naar kijkt en dat er in de volle breedte gekeken moet worden. Dat is ook de grondslag van een bestuurlijke afspraak. Fase 1 zou voor het kerstreces klaar moeten zijn. Op basis daarvan wordt de analyse gemaakt. Eind januari zou daar een eerste concept van klaar moeten zijn.
Mevrouw **Hagen** vraagt hoe dit zich verhoudt tot de luchtruimherindeling, aangezien daar mogelijk een vierde fix uitkomt. Dat heeft natuurlijk consequenties voor het geheel.
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat zij deze vraag ook heeft gesteld. Er wordt nu gekeken naar het effect van het draaien aan één knopje. De regio heeft het punt gemaakt dat het niet om dit ene knopje gaat, maar dat er minstens 30 knopjes zijn die op elkaar doorwerken en op het realiseren van de woningbouwopgave. Daarom wil mevrouw 5.1.2e de impactanalyse ook breder trekken.

Mevrouw **Hagen** vraagt of het dan niet verstandiger is om met de brede impactanalyse te wachten tot de luchtruimherindeling helder is. Anders zou je daarna weer een impactanalyse moeten maken. Daarnaast stelt zij dat alle gemeenten een woningbouwopgave hebben, maar dat de bestuurders zich niet zouden moeten richten op dat ene knopje. Dit geeft namelijk meer inzicht in de cumulatie van geluid dan welk knopje dan ook. De bestuurders zouden ook de duiding van de geluidshinder op de woningbouw kunnen omarmen, omdat hiermee het probleem heel duidelijk wordt. Hierbij moeten de bestuurders duidelijk maken dat dit knopje inzichtelijk maakt wat het effect is van de luchtvaart in stedelijk gebied.
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat dit in theorie zou kloppen, maar dat het knopje niet klopt. Dit is de grondslag van de discussie. Gezondheid staat niet ter discussie, maar dit knopje doet niks voor de gezondheid van de leefomgeving.
De **voorzitter** vult aan dat hier een besluit vanuit Den Haag aan ten grondslag ligt. Als deze impactanalyse niet wordt gemaakt, loop je het risico dat dit wordt doorgevoerd en de boel verder op slot wordt gezet.
Mevrouw **Hagen** vraagt wat er dan niet gedaan wordt.
De **voorzitter** antwoordt dat het voorbereidingsbesluit voor de geluidscumulatie er ligt. Dit betekent een verzwaring van het geluid. Een groot deel van Noord-Holland en Zuid-Holland wordt daardoor als zeer slecht aangemerkt voor woningbouw.

De heer **Slettenhaar** merkt op dat er helemaal niks bekend is over de afstemming met betrekking tot wonen en recreëren en vraagt of dit ook wordt meegenomen.
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat dit besproken kan worden bij de inzet bij de zienswijze. Dit wordt meegenomen, maar in de volgende fase.
De heer **Slettenhaar** begrijpt dat het nog niet in kaart wordt gebracht.
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat dit nog niet kan, omdat de routes nog niet bekend zijn. De BRS vindt juist dat de ruimtelijke ordening het ontwerpprincipe moet zijn voor het ontwerpen van de routes.
De heer **Slettenhaar** meent dat die routes bij hem al wel bekend zijn.

De **voorzitter** heeft een tweede mededeling. Op 28 oktober heeft een afvaardiging van de BRS gesproken met de minister. Dit ging onder andere over het rapport van Van Geel. De heer Nobel, de heer Van den Heuvel en mevrouw De Zoete waren hier ook bij aanwezig.
De heer **Van den Heuvel** heeft het idee dat de minister alleen nog doet wat ze moet doen. Ze is bezig met het LVB, wat er al lang had moeten zijn. Voor het overige is ze aan het uitrollen en wil ze geen risico meer nemen.
De **voorzitter** merkt op dat er is afgesproken dat bepaalde aspecten uit het rapport van Van Geel, als dat er inderdaad zo gaat uitzien zoals het in de BRS is gepresenteerd, voor de toekomst worden vastgesteld. Er wordt nu een bestuursakkoord voorbereid waarin de rollen en bevoegdheden van de partijen goed verankerd worden. Dit wil men nog deze periode met de minister ondertekenen, dus voor de verkiezingen in maart. Daarnaast gaf de minister aan dat zij in ieder geval voor de LVB1 de 500.000 vluchten als referentiepunt wil hanteren. De minister heeft nog steeds de veronderstelling dat de BRS positief zou zijn over de Luchtvaartnota. De voorzitter denkt dat de BRS de energie vooral moet richten op de uitvoeringsagenda.

**2. Vaststellen verslag vergadering 22 oktober 2020**

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

**3. Eindrapport van Geel**

**3a. Vaststellen (concept) reactie op definitieve rapport**

De **voorzitter** constateert dat geen van de aanwezigen een opmerking heeft en men akkoord gaat met de reactie op het definitieve rapport.

**3b. Inzet afhechting Regioforum ORS**

De **voorzitter** vertelt dat de BRS de verantwoordelijkheid wil neerleggen waar hij hoort. Het is de taak van de minister de nieuwe structuur in te richten en vast te leggen. Er is ambtelijk overleg geweest met het Rijk.

De heer **Nobel** denkt dat het goed is om met betrekking tot de financiering een onderscheid te maken tussen het formele platform en een eventueel informeel platform. Hij vindt dat de BRS best een bijdrage kan leveren aan het laatste, maar dat het aan het Rijk is om het formele platform te financieren.
De **voorzitter** wil het formele traject goed afronden. Er worden nu geen nieuwe initiatieven genomen. Er zit nog €400.000 in kas. Dit zou voldoende moeten zijn om in het komend halfjaar tot een ordentelijke afhechting van de ORS te komen. Vervolgens kan de BRS bekijken hoe het informele traject vormgegeven wordt.
Mevrouw **De Zoete** is het hiermee eens.
De **voorzitter** constateert dat alle aanwezigen kunnen instemmen met dit agendapunt.

**4. Inzet BRS zienswijze op Voorkeursbesluit Luchtruimherziening**

De **voorzitter** benoemt dat er twee punten in de inzet staan. Het eerste is een pleidooi om de landzijdige belangen als ontwerpcriterium te hanteren. Het tweede punt is een vraag: is de voorkeursvariant een onomkeerbaar besluit? De consequenties van het voorkeursbesluit zijn op dit moment nog niet te overzien. Als daar een zienswijze op gevraagd wordt, is dat heel ingewikkeld.
Mevrouw **Hagen** vindt het heel belangrijk om te weten welke afwegingen er zijn gemaakt om tot het voorkeursbesluit te komen. Het is nu vrij abstract. Als de keuze eenmaal is gemaakt, worden van daaruit alle uitwerkingen uitgerold en loopt men door in een soort fuik. Zij hecht eraan om de afwegingen terug te zien voor het voorkeursbesluit gepresenteerd wordt, ook omdat zij angstvallig naar de vierde fix kijkt.
De **voorzitter** ziet deze zorg al terug in punt A en B en ziet deze opmerking als een pleidooi om er stevig in te gaan. In A wordt al gezegd dat de integrale afweging inzichtelijk gemaakt moet worden. In B wordt gevraagd of de voorkeursvariant een onomkeerbaar besluit is, waarbij men het totale verhaal nog niet kan overzien. Dit wil de BRS terugzien om een goede beoordeling te kunnen maken en om te zien of het landzijdige belang voldoende meegenomen is.
Mevrouw **Hagen** stelt dat de voorzitter goed verwoordt wat zij wil.
Mevrouw **De Zoete** meent dat het voorkeursbesluit hierom ter inzage wordt gelegd. Dit ligt dan nog niet vast en de BRS kan er dan nog op reageren.
De **voorzitter** meent dat mevrouw Hagen en mevrouw De Zoete hetzelfde zeggen.
Mevrouw **Hagen** ziet een nuance. Als het voorkeursbesluit er eenmaal is, wil dit niet zeggen dat de afgevallen scenario's ook gepresenteerd worden. Zij zou die wel willen zien.
De **voorzitter** meent dat dit in punt B wordt gezegd. Daar wordt gevraagd wat de alternatieven zijn.
Mevrouw 5.1.2e vult aan dat het voorkeursbesluit nu over de bouwblokken in de lucht gaat. Dit heeft een hoog abstractieniveau waardoor de consequenties niet helemaal duidelijk zijn. Het is onduidelijk of het landzijdige belang wordt meegenomen als ontwerpcriterium voor de routes. Dit zou voor samenhang zorgen.
De **voorzitter** brengt de eerdere opmerking van de heer Slettenhaar in herinnering. Er wordt nu gevraagd om het totaal in beeld te brengen met de consequenties erbij.
De heer **Slettenhaar** vindt het belangrijk dat er gesproken wordt over aanvliegen, hoger aanvliegen en bochten maken om kernen heen. Het voorkeursbesluit zit op een heel ander niveau en daarmee lijkt het al helemaal besloten te zijn.
De heer **Elkhuizen** vindt dat de BRS ten opzichte van de Luchtvaartnota een standpunt in mag nemen op het gebied van stikstof. Dit is cruciaal in het geheel. Schiphol heeft in het kader van de Natuurwet en de habitatrichtlijn geen juridisch houdbare vergunningen om meer te vliegen dan 400.000 vluchten per jaar. Hij vindt dat de BRS dit nadrukkelijk onder de aandacht moet houden van de Tweede Kamer.
De **voorzitter** merkt op dat LVB1 niet afgegeven wordt omdat er niet aan deze eisen wordt voldaan. Al eerder heeft de BRS gesteld dat de stikstofruimte die Schiphol nodig heeft niet afgewenteld mag worden op de omgeving.

**5. Inzet BRS, korte termijn knelpunten LIB (nakomen gemaakte afspraken)**

De **voorzitter** merkt op dat het bij punt A vooral gaat om afspraken die in het verleden zijn gemaakt en vragen die zijn gesteld. Het leek erop of de minister van IenW er een beetje omheen draaide. Nu wordt er gevraagd om duidelijkheid. Hij constateert dat alle aanwezigen akkoord zijn met punt A.
Mevrouw **Van der Weele** vindt dat de BRS er met betrekking tot punt B hard in moet gaan. Als het LIB en het LVB nu niet gekoppeld worden, wordt het LVB gebaseerd op heel oude planologische regels die bij de inwerkingtreding van de NNHS moeten gebeuren. Ook in de LIB3-contour kan de veiligheid

niet gegarandeerd worden met de oude planologische regels. Mevrouw Van der Weele krijgt van haar ambtenaren te horen dat men ambtelijk niet van plan is om het LIB en de plan-MER mee te nemen. Hier moet dus op bestuurlijk niveau op ingezet worden. Het ministerie lijkt bang te zijn dat gemeenten meteen de boel volbouwen als het LIB en het LVB gekoppeld worden. Dat kan natuurlijk niet. Kan het ministerie geen comfort geboden worden door voor die gebieden een apart regime aan te bieden? Zij zoekt naar een manier om elkaar bestuurlijk ruimte te geven bij het ministerie.
De **voorzitter** zal aan mevrouw 5.1.2e vragen om ambtelijk terug te koppelen wat de stand van zaken is en wat er bestuurlijk eventueel nodig is.
De heer **Slettenhaar** heeft in Castricum een bouwproject dat al tien jaar lang last heeft van de beperkingen van het LIB. Hij begrijpt dat de provincie hier niet meer via de omgevingsverordening over gaat, maar dat het nu bij het Rijk ligt. Het zou mooi zijn als de provincie dezelfde taal spreekt en niet het LIB noemt als een beperking terwijl die alleen bij het Rijk ligt.
De **voorzitter** zal dit punt overbrengen naar zijn collega, maar stelt dat het niet helemaal hier thuishoort. Hij vraagt aan mevrouw 5.1.2e wat de stand van zaken is van het LIB in relatie tot het LVB.
Mevrouw 5.1.2e vertelt dat er op verzoek van het Rijk een werkgroepje heeft gekeken of er wat mogelijk was. Wat er nu in de BRS-agenda staat, heeft de BRS al jaren ambtelijk en bestuurlijk ingebracht. Dit is in drie sessies opnieuw met veel geduld en energie uitgelegd. Men lijkt de materie niet goed te snappen en heeft de neiging om aan de regels te sleutelen, terwijl het om de toepassing van die regels gaat. Op onderdelen zijn ze in beweging gekomen en er lijkt iets meer begrip, overigens zonder dat de BRS hier iets mee opschiet. Er is op directieniveau een afspraak met de nieuwe DG. In december zijn er nog een AO Luchtvaart en een AO Bouwen. Deze problematiek moet daar nog eens goed onder de aandacht gebracht worden. Er komt een LIB-wijziging aan vanwege het viaduct dat over de A4 moet komen. Mevrouw 5.1.2e heeft gesuggereerd om, als de LIB toch gewijzigd wordt, het zinnetje uit de toelichting te schrappen. Dit is volgens hen complex. Hierop heeft mevrouw 5.1.2e aangegeven dat dit een politieke no-go is. De BRS is jarenlang in de wacht gezegd. Nu er een viaduct moet komen, is een wijziging mogelijk, maar kan dat zinnetje niet geschrapt worden. Dat maakt duidelijk hoe serieus de omgeving genomen wordt. De BRS heeft dit punt vaker bij het ministerie gemaakt. Er komt nog een zienswijzetraject. Als dit punt nu niet gehoord wordt, zal het worden opgenomen in de zienswijze die bij de LIB-wijziging ingebracht wordt.
De **voorzitter** stelt voor om dit nog op directieniveau aan de orde te stellen. Als er dan opnieuw niks gebeurt, zal er bestuurlijk opgeschaald worden en gaat men met een vertegenwoordiging het gesprek aan met de minister.
De heer **Raat** wil onder de aandacht brengen dat Mevrouw Hagen op plek 22 staat van de D66-lijst voor de Tweede Kamerverkiezingen. Zij kan de wensen van de BRS straks in Den Haag uitvoeren.

## 6. Rondvraag en sluiting

De **voorzitter** constateert dat niemand het woord wil bij de rondvraag. Hij bedankt alle aanwezigen en sluit de vergadering om 11:00 uur.

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 22 mei 2025, van 11.00-12.46 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig: *Voorzitter:* Mw. E. Rommel, provincie Noord-Holland
J. Klopman, provincie Flevoland

T.C.W.M. Alkemade, gemeente Noordwijk
W. Breunesse, gemeente Zaanstad
E. Bus, gemeente Oegstgeest
A. Elzakalai, gemeente Amstelveen
D. Grimbergen, gemeente Lelystad
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
M. Marshall, gemeente Gooise Meren
S. Nijssen, gemeente Oostzaan
R. Oud, gemeente Uitgeest
C. Peetoom, gemeente Alkmaar
Mw. M. Ruigrok, gemeente Haarlemmermeer
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
Mw. E. Spil, gemeente Ouder-Amstel
Mw. E. Stam, gemeente Heemstede
Mw. M. Veeningen, gemeente Almere
R. Vennik, gemeente Heiloo
Mw. A. Vijselaar, gemeente De Ronde Venen
R. van Wanrooij, gemeente Wormerland
K. van der Zwet, gemeente Lisse

Minister B. Madlener
Mw. H. Groot (IenW)

5.1.2e
Ambtelijke ondersteuning

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

## 1. Opening

De voorzitter opent de vergadering om 11.30 uur

## 2. Bezoek minister Madlener

Minister Barry Madlener bezoekt de BRS tijdens een speciaal ingelaste bestuurlijke vergadering om een update te geven m.b.t. de Balanced Approach.

**Stand van zaken LVB en geluidsreductie**
Minister Madlener licht toe dat met het nieuwe LVB (gepubliceerd op 7 mei 2025) een 15% reductie van ernstig gehinderden wordt nagestreefd, in lijn met het coalitieakkoord dat uiteindelijk 20% reductie vereist. Na 1 november 2025 worden de maatregelen gemonitord; indien het geluiddoel niet wordt gehaald, volgen aanvullende acties. Geluidswinst uit vlootvernieuwing (autonoom en niet-autonoom) wordt vanaf 1 november 2025 volledig meegerekend. De minister streeft om verdere reductie boven de 20% volgens een fiftyfifty-model te verdelen tussen hinderbeperking voor de omgeving en groeiruimte voor de luchtvaartsector. De Europese Commissie is, net als de Verenigde Staten, kritisch, maar het kabinet hoopt via deze benadering politieke rust en acceptatie te bereiken.

**Participatie en rol van MRS**
De minister benadrukte dat de MRS een afspiegeling van de samenleving moet zijn, niet uitsluitend een actieplatform. Hij waarschuwde wel voor het risico van gekaapte verkiezingen. Er was daarnaast

discussie over geluidsisolatiebeleid; bij de huidige grens van 478.000 vluchten moet mogelijk herziening plaatsvinden. De minister wil dit onderwerp verder bespreken met MRS én BRS.

**Luchtruimherziening en woningbouw**
Gemeenten vragen aandacht voor de impact van luchtruimwijzigingen op woningbouwplannen. Volgens minister Madlener is er een verband tussen hoger aanvliegen en geluidseffecten op de grond. Voor sommige regio's positief, maar niet overal. Een commissie werkt aan deze integratie; participatie door gemeenten wordt aangemoedigd. Dit wordt door de aanwezige ambtenaar bevestigd.

**Lelystad Airport**
Diverse bestuurders spraken hun steun uit voor opening van Lelystad Airport, mede vanwege de combinatie van civiele en militaire luchtvaart. De minister erkent de redelijkheid van deze inzet, maar meldt dat er nog geen meerderheid in kabinet en Tweede Kamer is.

**Nieuwe vertrekroute vanaf Polderbaan**
Zorgen werden geuit over een voorgenomen wijziging van de nachtelijke KUDAD-route. De nieuwe route zou meer hinder veroorzaken in o.a. Castricum, Heiloo en Egmond. De minister erkent de onrust en benadrukt dat LVNL nog met onderbouwing moet komen. De uiteindelijke beslissing volgt na de zomer. Fatsoenlijke participatie is vereist. De minister geeft hierbij aan dat maatregelen die voor de één voordelig zijn, voor een ander mogelijk nadelig uitpakken. Een waterbedeffect is niet altijd te voorkomen.

**Nachtvluchten en geluidsbelasting**
Gemeenten vragen aandacht voor de gevolgen van de nachthinder. De nachtvluchten worden met 20% verminderd. Er is ook steun voor verdere maatregelen, waaronder (gedeeltelijke) nachtsluiting als doelen niet gehaald worden. Gemeenten dringen aan op eerlijke verdeling van overlast en waarschuwen voor lokale overbelasting.

**Monitoring en juridische borging**
Vastgelegde maatregelen zijn deels juridisch bindend (zoals het maximum van 478.000 vluchten, waarvan 27.000 nachtvluchten). Er komt intensievere monitoring, onder meer via convenanten. Ook de 'Regeling lawaaiige toestellen' van 7 mei 2025 is bindend.
De minister benadrukt de noodzaak van transparantie en uitlegbaarheid richting burgers.

De voorzitter wenst de minister succes en sluit de vergadering om 12.46 uur.

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 11 september 2025, van 09.00-10.22 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig: *Voorzitter:* Mw. E. Rommel, provincie Noord-Holland

W. Breunesse, gemeente Zaanstad
A. Elzakalai, gemeente Amstelveen
D. Grimbergen, gemeente Lelystad
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
Mw. E. Koek, gemeente Teylingen
S.M. Nieuwland, gemeente Uitgeest
Mw. M. Ruigrok, gemeente Haarlemmermeer
Mw. E. Spil, gemeente Ouder-Amstel
Mw. E. Stam, gemeente Heemstede
R. Vennik, gemeente Heiloo
R. van Wanrooij, gemeente Wormerland
O. Breugelmans (GGD Amsterdam)
Mw. R. Oversier (GGD Kennemerland)

5.1.2e
Ambtelijke ondersteuning

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

## 1. Opening

De voorzitter opent de vergadering om 09.06 uur
Zij meldt dat de behandeling van de Position Paper van de Gooi en Vechtstreek afgevoerd is van de agenda. Degene die het zou presenteren is ziek.
Hierbij wordt door verschillende leden van de BRS aangetekend dat het ongewenst is dat in de nieuwe periode (na verkiezingen) van de BRS Position Papers worden gepresenteerd. Beter is het om de verschillende Position Papers te bundelen, zodat ze kunnen dienen als uitgangspunt voor een nieuwe BRS-lijn. De basis moet de algemene BRS-lijn zijn. Misschien kunnen afwijkingen in Position Papers van de huidige BRS-lijn wel besproken worden. Op een aantal dossiers, zoals het preferent banenstelsel, zit sowieso spanning binnen de BRS, en het zou goed zijn daarover in de nieuwe periode met elkaar van gedachte te wisselen. Dat zou kunnen passen binnen het voornemen de BRS-lijn te actualiseren.

*Besluit*
*Besloten wordt om in het vervolg geen presentaties van Position Papers meer te agenderen. De verschillende Position Papers kunnen wel gebundeld worden, waarbij ambtelijk bekeken wordt of daarin afwijkingen staan van de BRS-lijn. Die afwijkingen kunnen dan in de BRS-B vergadering besproken worden, als onderdeel van een actualisering van de BRS-lijn na de verkiezingen.*

## 2. Mededelingen

- **Terugkoppeling bezoek Minister Tieman aan BRS**

Het gesprek van mevrouw Rommel, mevrouw Ruigrok en de heer Van Duijn met de minister was prettig en constructief. De minister heeft de intentie om afspraken die in de maak zijn verder gestalte te geven, te verankeren en juridisch goed af te stemmen. Hij wil rust brengen in het dossier. Er is gesproken over de LIB, de mogelijkheden van ontwikkelingen bij gemeenten en provincies. Op de vraag hoe het zit met Lelystad gaf de minister aan dat hij wil inzetten op dual use (militair en commercieel). Overigens heeft Schiphol volgens krantenberichten gezegd dat zonder opening Lelystad niet langer gewenst is. Dat geeft spanning op het dossier. Geprobeerd wordt de minister aanwezig te laten zijn bij de volgende BRS-vergadering.

Andere specifieke punten (overgenomen uit de notities vergadering met minister)

- De minister wil voor nu de basis op orde brengen.
- Hij ziet op termijn een wenkend perspectief voor reductie van geluid in de vlootvernieuwing.
- De krimp naar 478.000 is volledig ingevuld via de slottoedeling, er was voldoende vrijval. Er is zelfs ruimte voor nieuwe toedeling. “Afnemen van slots” is dus niet aan de orde.
- Ook in de nacht is er een reductie naar rond de 25.000 slots.
- Ten aanzien van het isolatieprogramma, er was gemodelleerd op 440.000, wordt er nu aanvullend gekeken naar de effecten bij 478.000 vluchten.
- De VVGB voor Kronenburg is geen vrijbrief voor bouwen in beperkt gebied, zorgvuldigheid met het oog op gezondheid blijft het uitgangspunt in het beperkingengebied.

- **Gebiedsadviezen Luchtruimherziening/Hoger Naderen (bijlage1)**

Er wordt gewerkt aan gebiedsadviezen voor de luchtruimherziening (LRH), en aan de pilot Hoger Naderen. De aandachtspunten van de verschillende gemeenten zullen ingebracht worden. Er kunnen met hoger aanvliegen verschuivingen optreden in de mogelijke hinder. De vier conceptgebiedsadviezen zijn rondgestuurd. De deadline voor het gebiedsadvies is 1 oktober. Het is de bedoeling dat de gebiedsadviezen worden meegenomen bij de LRH, waarop toegezien zal worden. Noord-Holland komt met een generiek deel van voornamelijk BRS-standpunten, met daarnaast ook unieke aandachtspunten van de gemeenten. Er wordt in de adviezen gehamerd op een actieve terugkoppeling door het ministerie van IenW naar BRS en gemeenten, zodra gedetailleerde effectenanalyses beschikbaar zijn.
De gemeenten Zaanstad en Wormerland konden door omstandigheden niet met een inbreng komen en zullen die alsnog aanleveren. Deze inbreng wordt toegevoegd aan de eindversie van het gebiedsadvies.
Minder hinder voor iedereen, het uitgangspunt van de provincie Noord-Holland, zal er voor de gemeente Haarlemmermeer niet inzitten. Er komt juist meer hinder door meer vliegtuigbewegingen. Er wordt daarom in opdracht van gemeente Haarlemmermeer een onderzoek gedaan naar de Spijkerboorroute, zoals ook aangegeven staat in de gebiedsadviezen.

*Actie*
- *De gemeenten Zaanstad en Wormerland leveren nog op heel korte termijn een eigen inbreng voor het gebiedsadvies, die zullen worden toegevoegd aan de eindversie.*

- **POLS Brief (bijlage 2)**

Er worden geen opmerkingen gemaakt.

**3. Position paper Schiphol Regio Gooi en Vechtstreek (bijlage 3)**

Dit punt is afgevoerd van de agenda wegens afwezigheid van de bestuurder. Er wordt vervolgens besloten dat position papers niet meer geagendeerd worden, tenzij er sterk wordt afgeweken van de BRS lijn. Dat moet vooraf ambtelijk uitgezocht worden. De voorzitter en vicevoorzitter bevestigen dat na de gemeenteraadsverkiezingen van 2026 wordt gekeken of er een update van de BRS inzet nodig is.

**4. Monitor uitvoeringsagenda NOVEX Schiphol (bijlage 4)**

Bij de vorige vergadering is opgemerkt dat de rapportage uitsluitend ziet op de voortgang, zonder te reflecteren op de doelstelling. Dat wordt nog niet goed zichtbaar in de monitor. Hoe dat precies zit zal nog door de heer 5.1.2e uitgezocht worden bij het programmateam. Hij komt erop terug.

*Actie*
- *De heer 5.1.2e zal bij het programmateam uitzoeken hoe het zit met de gevraagde reflectie op de doelstelling in de rapportage. Hij komt er daarna nog op terug.*

**5. Vaststellen verslag 9 juli 2025 (bijlage 5)**

Op pagina 4 staat dat vliegtuigen die minder lawaai maken meer stikstof uitstoten. De heer Elzakalai kan zich echter niet voorstellen dat een vliegtuig van dertig jaar geleden minder stikstof uitstoot dan

een nieuw toestel dat net uit de fabriek komt. De heer 5.1.2e licht toe dat dit te maken heeft met een beter verbrandingsproces met in verhouding meer stikstokuitstoot maar in absolute zin minder uitstoot. De heer Van den Heuvel meldt naar aanleiding van het verslag op dat de heer Jansen, aan wie hij de laatste vraag stelde, inmiddels een uitgebreide brief aan hem heeft gestuurd. Die was enigszins geruststellend. Het is goed dat de heer Jansen dat heeft gedaan. Hij hoopt op meer van dit soort reacties in de toekomst.

*Besluit*
- *Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.*

Er wordt gepauzeerd van 09.22-09.27 uur.

*De heer Breugelmans (GGD Amsterdam) en mevrouw Oversier (GGD Kennemerland) voegen zich bij de vergadering.*

**6. Presentatie GGD (bijlage 6)**

De heer Breugelmans en mevrouw Oversier houden een powerpointpresentatie (bijgevoegd) over de GGD Monitor 2024.
- Er kunnen veel procedures, normen, regels en afspraken verzonnen worden, maar alleen het terugdringen van het aantal nachtvluchten en het verminderen van het aantal vliegtuigen kunnen helpen om overlast en slaapverstoring terug te dringen.
- In de GGD Monitor wordt gevraagd naar de algemene gezondheidstoestand van de Nederlandse bevolking. De monitor gaat dus niet alleen over vliegtuighinder. Het onderzoek is algemeen ingestoken, met ook aandacht voor bijvoorbeeld geluidhinder door wegverkeer en railverkeer, om te voorkomen dat mensen op voorhand getriggerd zijn op het onderwerp 'overlast door vliegtuigen'. In het onderzoek wordt gebruikgemaakt van een internationaal gebruikte standaardvraag naar ervaren overlast.
- In 2016 werd het onderzoek voor het eerst landelijk uitgevoerd. In 2020 werd er door corona veel minder gevlogen, maar toch geeft ook dat jaar eenzelfde beeld als de andere jaren. In 2024 vinden er wat verschuivingen van de hinder plaats, die in het algemeen groot blijft. De slaapverstoring springt er in negatieve zin uit bij de Polderbaan, de Kaagbaan en de Aalsmeerbaan.

*Vragen*
- Op een vraag naar de aard van de kwalitatieve uitvraag aan de deelnemers aan het onderzoek wordt geantwoord dat de standaardvraag ongeveer als volgt was: in welke mate heeft u in de afgelopen twaalf maanden hinder dan wel overlast ondervonden van wegverkeer, vliegverkeer, railverkeer, de buren, brommers, scooters etc. Mensen konden daarbij scores geven op een schaal van 0 tot 10. Van de hoogste categorieën in de schaal zegt men dat het om ernstig gehinderden gaat. Bijna 200.000 random geselecteerde Nederlanders doen aan het onderzoek mee. Daarmee kunnen conclusies getrokken worden tot op gemeenteniveau, en zelfs tot op wijk- en buurtniveau. Er is speciaal overleg met het ministerie van IenW om het mogelijk te maken om meer mensen te bevragen die rondom de luchthavens wonen.
- De GGD wordt voor dit onderzoek betaald door de gemeente, en de optopping komt van IenW.
- In Ouder-Amstel maakt men zich vooral zorgen om de cumulatie van het geluid afkomstig van vliegverkeer, metro en snelwegen. Bestaan er ook rapportages over die cumulatie? Hoe scoort Ouder-Amstel dan ten opzichte van de rest van Nederland? Geantwoord wordt dat de RIVM kaarten maakt voor het totaal aan geluid. Daarin worden zo veel mogelijk geluidsbronnen meegenomen. De betreffende kaart wordt gepubliceerd in de Atlas Leefomgeving. Overigens vraagt de GGD uit voor verschillende geluidsbronnen, maar niet naar hinder door geluid in het algemeen. Die optelsom is namelijk heel erg lastig.
- Opgemerkt wordt dat 10-15% van de Nederlandse bevolking hoogsensitief is voor geluid. Hoe controleert men dat de deelnemers aan het onderzoek niet toevallig allemaal hoogsensitief zijn? Geantwoord wordt dat de steekproef random is, dus kun je ervan uitgaan dat de resultaten betrekking hebben op een afspiegeling van de bevolking.
- De relevante baan in Amstelveen is de Buitenveldertbaan, die bijna nooit gebruikt is. Dat gebeurde alleen tijdens het groot baanonderhoud van de Kaagbaan in 2024. Wat in de presentatie naar voren komt, geeft een vertekend beeld als je het niet corrigeert op de jaren ervoor. 2024 was een

uitzonderlijk jaar vanwege een uitzonderlijke omstandigheid. Geantwoord wordt dat je in zo'n onderzoek niet met alle situaties rekening kan houden. De voorzitter benadrukt dat de situatie uitzonderlijk was, omdat er een baan dicht was. Zij roept op om deze aantekening op te nemen in de monitor.
- Op basis van deze monitor volgt een uitwerking op wijk en buurtniveau met ook meer specifieke informatie over het gedeelte van de nacht waarin de slaapverstoring optrad. Deze komt op een later tijdstip beschikbaar.

*Vervolg presentatie*
- Lden en Lnight worden gebruikt als indicatoren om de geluidsbelasting over een jaar (november tot november) weer te geven. Met behulp hiervan weet men op de gevel van alle deelnemers aan het GGD-onderzoek wat de geluidsbelasting over het afgelopen jaar was, wat dan gekoppeld wordt aan hun antwoord op de vraag naar geluidhinder en slaapverstoring. Dat geeft een percentage van de bevolking dat ernstige geluidhinder ondervindt bij een bepaalde geluidsbelasting. Dat lag in 2002 al hoger dan de grens die de WHO aanhield. Zichtbaar wordt ook dat de hinder van vliegtuiggeluid groter is dan de hinder van belasting door weg- en railverkeer.
- Voor de Balanced Approach is afgesproken dat Schiphol ervoor moet zorgen dat er 20% minder ernstige geluidhinder is. Die berekening gebeurt op basis van een lijn die in 2002 is vastgeprikt, met de omstandigheden van toen. Het kan zijn dat het op dit moment geen juiste afspiegeling meer is van de huidige situatie. Het is niet zeker dat de hogere geluidsbelasting en hinder toegenomen is in 2024, naar verwachting zal die ongeveer zijn zoals in 2020.

*Vragen*
- In het nieuwe bouwbesluit gelden andere normen ten aanzien van geluidsbelasting. Het effect van geluidsbelasting heeft een ander effect op een gevel of op een dak dan in de oorspronkelijk, oude staat van woningen van voor de jaren tachtig. Hoe worden de criteria meegenomen? Het gaat om de validiteit van dit onderzoek. Geantwoord wordt dat de relatie tussen geluid en hinder niet een-op-een is. Zo zijn er akoestische factoren, maar ook de uitwerking op de woningwaarde, of de media-aandacht. Die factoren zitten niet in de afgebeelde lijn. Er is dus allerlei onzekerheid voor het grote gebied. Het gemiddelde klopt wel. Het geluidbeleid is ingericht op het geluid op de gevel, terwijl er dus allerlei andere factoren nog een rol spelen. Je kunt niet voor ieder individu geluidbeleid maken.
- Het beleid is moeilijk uitlegbaar voor ieder individu, want de beleving is zelfs op erfniveau verschillend. En ook voor individuele personen. Wat beleeft iemand als geluidsoverlast? De heer Breugelmans antwoordt dat hij ook door de MRS gevraagd is om te adviseren. Er zijn inderdaad personen die overlast ervaren, terwijl de beleidsmaker denkt aan groepen. Hijzelf probeert het verschil bij de MRS in ieder geval te duiden.

*Vervolg presentatie*
- Het geluidbeleid gaat ervan uit dat met stillere vliegtuigen de hinder minder wordt. Dat wordt echter weersproken doordat de hinder rond luchthavens, ondanks de afname met 25dB (83% reductie) van het geluidsniveau van een vliegtuig sinds de jaren vijftig niet navenant is afgenomen. Het geluidniveau is dus niet het enige wat van invloed is op de hinder. De reden is dat het aantal vliegtuigen in die periode sterk is toegenomen, waardoor een woning overdag en in de randen van de nacht met heel veel vliegtuigen te maken heeft. Er ontbreken periodes van rust.
- Het nieuwe groei verdienmodel komt eraan als de Balanced Approach is gehaald (20% afname geluidhinder en 50% slaapverstoring). Volgens het groei verdienmodel gaat een deel van de geluidwinst naar de sector, en deels naar omwonenden. Het systeem dat bedacht wordt is afgeleid van de situatie rond de Londense luchthavens. Er is daar een movement limit en een maximaal aantal nachtvluchten. Dat mag alleen gevlogen worden als een luchthaven voldoende punten heeft. Zo kost een heel luid vliegtuig de luchthaven zestien punten. Een nieuw vliegtuig kost minder dan één punt. In Nederland wordt geen limiet gesteld op het aantal vluchten, maar er wordt een limiet gesteld voor het totale geluidsvolume, het TVG. Daarmee zou je meer kunnen vliegen op basis van stillere vliegtuigen. De heer Breugelmans ziet zelf echter geen een-op-een relatie tussen hinder en stillere vliegtuigen. Er komt na de Balanced Approach een cap, en daarna dus het groei verdienmodel. Er mag dan dus weer gegroeid worden.
- Er komt een nieuw geluidsstelsel, waarmee allerlei dingen gaan veranderen. Er zijn nu 36 handhavingspunten, met het nieuwe LVB worden dat er ruim 150. Het idee bij het nieuwe stelsel

is om op elke vierkante kilometer een handhavingspunt te maken (in een grid), in elk geval in bewoonde gebieden. Het worden er honderden. Het stelsel wordt afgeleid van het geluidstelsel dat voor weg- en railverkeer geldt. Er zijn daarbij geluidsreductieplafonds op een bepaalde afstand van wegen en spoorwegen. Dat gaat heel veel punten opleveren, maar er gaat niet direct wat veranderen. Het hangt ervan af welke norm je aanhoudt qua aantal punten. De heer Breugelmans is bang dat het op die manier vooral ingewikkelder wordt.

- Bewoners hebben vaak niet het gevoel dat zij door het gebruik van Lden en Lnight beschermd worden. Het ministerie is op zoek naar een andere geluidsindicator, begrijpelijker voor bewoners. Dat is de NAx geworden, het aantal vliegtuigen boven een bepaald geluidsniveau. Maar wat is het aantal overvluchten? Tellen vliegtuigen op anderhalve kilometer mee als passerende vliegtuigbewegingen? Er zal een koppeling gemaakt moeten worden met het geluidniveau dat overschreden wordt door die vliegtuigen.
- De NAx wordt als een jaargemiddelde uitgedrukt, waarmee je toch weer richting Lden gaat. Het is belangrijk om niet bij een jaargemiddelde te blijven hangen. Je zult wellicht naar kortere periodes moeten gaan kijken. Bij onderhoud aan banen zou je zo'n indicator heel goed in kunnen zetten voor informatievoorziening.
- De klimaatimpact van luchtvaart is niet zichtbaar in de afwegingen die gemaakt worden. Als je alleen stuurt op geluid, heb je maar een deel te pakken van waarop gestuurd moet worden.
- Wil je hinder en slaapstoring verminderen, dan zal het aantal nachtvluchten beperkt moeten worden en dient de luchthaven kleiner te worden.
- Verdere vragen kunnen aan GGD Amsterdam gesteld worden, of aan het e-mailadres van de BRS.

## 6. Rondvraag en afsluiting

Er wordt geen gebruikgemaakt van de rondvraag.

De voorzitter sluit het overleg om 10.22 uur.

**Annotatie agenda BRS B 11 mei 2023**
09.30 – 11.00 uur, Provinciehuis, Noord-Hollandzaal 1.4, Dreef 3 in Haarlem

---

1. Opening, vergadering in 2 delen

**A. Gast Ruud Sondag (CEO Royal Schiphol Group), 09.30 uur - 10.15 uur**

2. Verlate kennismaking van de BRS met Ruud Sondag. Toelichting van Ruud op het recent gepubliceerde 8-puntenplan van Schiphol dat moet leiden tot een stillere, schonere en betere luchtvaart.
   - S uggesties voor het gesprek, zie bijlage 1
   - Verzoek aan de voorzitter is om strak op tijd te sturen zodat dit onderwerp in maximaal 45 minuten kan worden afgerond, anders is er te weinig tijd voor de reguliere BRS vergadering.

**B. Reguliere agenda, 10.15 – 11.00 uur**

10.15 – 10.20 uur

3. Mededelingen

- Nieuwe bestuurlijke deelnemer vanuit de gemeente Aalsmeer: wethouder Willem Kikkert.
- Nadeelcompensatie overschrijding grenswaarden geluid Schiphol.

Achtergrond: Omwonenden van Schiphol in de gemeenten Uithoorn, Haarlemmermeer, Aalsmeer, en Amstelveen komen in aanmerking voor compensatie wegens geluidsoverlast. Het gaat om mensen die in de periode van november 2017 tot en met oktober 2019 in de buurt van een handhavingspunt woonden waarvan de grenswaarde voor geluid is overschreden als gevolg van anticiperend handhaven.

Eind april heeft het ministerie een brief verstuurd naar circa 4600 adressen over de mogelijkheid om een financiële vergoeding (nadeelcompensatie) aan te vragen als tegemoetkoming voor gederfd woongenot als gevolg van geluidsoverschrijding van vliegveld Schiphol. Het merendeel van de adressen die voor de nadeelcompensatie in aanmerking komt bevindt zich in de Zuidoosthoek (Uithoorn en Aalsmeer).

De regeling roept vragen op bij de gemeenten die nu niet onder de regeling vallen. De regeling lijkt nu te beperkt. Alle handhavingspunten waar een overschrijding plaats vindt zouden moeten worden opengesteld voor deze regeling.

De BRS heeft onderliggende stukken opgevraagd en heeft een toelichting gevraagd aan het Ministerie. Afhankelijk van de uitkomst vraagt dit nog een BRS reactie.

10.20 – 10.22 uur

4. Vaststellen verslag 16 februari 2023 (bijlage 2)
   - Check op- en/of aanmerkingen.

10.22 – 10.45 uur

5. Stand van zaken NOVEX Schipholregio
- Toelichting op concept Ontwikkelperspectief NOVEX Schipholregio, door 5.1.2e
- Mogelijkheid tot het stellen van vragen

10.45 - 10.55 uur

6. Consultatie Balanced Approach Schiphol

- Doel: Afstemmen van de opstelling van de BRS en de strekking van een BRS-zienswijze op deze consultatie.
- 5.1.2e 5.1.2e (vanuit BRS Werkgroep) of 5.1.2e geven een korte toelichting

BRS opstelling: positief constructief, we ondersteunen deze stap van het Rijk als tussenstap naar het nieuwe (geluid)systeem, vanuit interbestuurlijke samenwerking.
Strekking BRS zienswijze: Het is belangrijk om focus te houden op het uiteindelijke doel: de invoering van een nieuw geluidstelsel (2027). Qua tijdsplanning moet hierop worden ingezet. De BA procedure is, net als de experimenteerregeling, een tussenstap om dit doel te behalen. Van het Rijk wordt verwacht dat koers wordt gehouden en dat met het oog daarop tussentijds juridisch wordt geborgd wat moet worden geborgd.

10.55 - 11.00 uur

7. Rondvraag

11.00 uur

8. Afsluiting

Eerstvolgende bijeenkomst: BRS Symposium, 23 juni 2023. Deze vindt plaats in het Pharos-gebouw in Hoofddorp.

**Deelnemers**

| Aanmelding | Functie |
|---|---|
| Adam Elzakalai | Wethouder gemeente Amstelveen |
| Astrid Heijstee-Bolt | Burgemeester gemeente Kaag en Braassem |
| Willem Kikkert | Wethouder gemeente Aalsmeer |
| Dennis Grimbergen | Wethouder gemeente Lelystad |
| Elsbeth Koek | Wethouder gemeente Teylingen |
| Eveline Stam | Wethouder gemeente Heemstede |
| Ferry Hoekstra | Wethouder gemeente Uithoorn |
| Hans Prins | Wethouder gemeente Diemen |
| Jan Leendert van den Heuvel | Wethouder gemeente Bodegraven-Reeuwijk |
| Jeroen Olthof | Gedeputeerde Provincie Noord-Holland |
| John Hagens | Wethouder gemeente Alkmaar |
| Karin Hoekstra | Wethouder gemeente Hillegom |
| Kees van der Zwet | Wethouder gemeente Lisse |
| Mark Marshall | Wethouder gemeente Gooise Meren |
| Paul Slettenhaar | Wethouder gemeente Castricum |
| Relus Breeuwsma | Wethouder gemeente Alphen aan den Rijn |
| Robbert-Jan van Duijn | Burgemeester gemeente Nieuwkoop |
| Rosemarijn Dral | Wethouder gemeente Oostzaan |
| Sebastiaan Nieuwland | Wethouder gemeente Uitgeest |
| Tymon de Weger | Wethouder gemeente Woerden |
| Wessel Breunesse | Wethouder gemeente Zaanstad |
| Jurgen Nobel | Wethouder gemeente Haarlemmermeer |
| Rob van Muilekom | Gedeputeerde provincie Utrecht |

*t/m 9 mei

| Afwezig met bericht | Functie |
|---|---|
| Ani Zalinyan | Wethouder gemeente Heemskerk |
| Hester van Buren | Wethouder gemeente Amsterdam |
| Jacco Knape | Wethouder gemeente Katwijk |
| Jacobien van Boeijen | Wethouder gemeente Landsmeer |
| Julius Terpstra | Wethouder gemeente Leiden |
| Willy de Zoete - van der Hout | Gedeputeerde Provincie Zuid-Holland |
| Robert Berkhout | Wethouder gemeente Haarlem |
| Jan de Reus | Gedeputeerde Provincie Flevoland |
| Rolf van Wanrooij | Wethouder gemeente Wormerland |
| Jacqueline de Maa | Wethouder gemeente Ouder-Amstel |
| Cees van Uden | Wethouder gemeente De Ronde Venen |
| Bob Vastenhoud | Wethouder gemeente Leiderdorp |

*t/m 9 mei

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 24 juni 2022, 09.30-12.00 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig: *Voorzitter:* J. Olthof, gedeputeerde provincie Noord-Holland
R. van Muilekom, gedeputeerde provincie Utrecht
5.1.2e . 5.1.2e provincie Noord-Holland
Mw. W. de Zoete, gedeputeerde provincie Zuid-Holland

Mw. A. Bolt-Heijstee, gemeente Kaag en Braassem
W. Breunesse, gemeente Zaanstad
Mw. H. van Buren, gemeente Amsterdam
R.H. Berkhout, gemeente Haarlem
S. Dinjens, gemeente Velsen
Mw. R. Dral, gemeente Oostzaan
A. Elzakalai, gemeente Lelystad
J. van Haaster, gemeente Lisse
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
Mw. K. Hoekstra, gemeente Hillegom
Mw. H. Hooij, gemeente Teylingen
Mw. J. Kloosterman, gemeente Uitgeest
Mw. J. de Maa, gemeente Ouder-Amstel
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
Mw. E. Stam, gemeente Heemstede
B. Vastenhoud, gemeente Leiderdorp
R. Vennik, gemeente Heiloo
Mw. A. Zalinyan, gemeente Heemskerk

5.1.2e (adviseur en projectleider bij gemeente Uithoorn en Ouder-Amstel)
5.1.2e (Strategisch Beleids- en bestuursadviseur Omgevingsdienst IJmond)

ambtelijke ondersteuning

*Afwezig m.b.* J. Schalkwijk (Wormerland), mw. Veeningen (Almere), G. Elkhuizen (Nieuwkoop), P. Glasbeek (Oegstgeest), R. te Beest (Alkmaar), A. North (Leiden), J. de Reus (Flevoland), C. van Uden (De Ronde Venen), G. Hendriks (Gooise Meren), H. Prins (Diemen), K. van der Zwet (Lisse), J. Knape (Katwijk), K. Schilder (Edam-Volendam), B. Kabout (Aalsmeer), J. Nobel (Haarlemmermeer), mw. W.J.A. Verkleij (Noordwijk), H. Raat (Amstelveen), R. Breeuwsma (Alphen a/d Rijn), R. van Duijn (Nieuwkoop)

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

## 1. Welkom door voorzitter BRS Jeroen Olthof

De **voorzitter** opent de vergadering om 09.30 uur en heet iedereen welkom. Hij legt uit dat de BRS bestaat uit 56 gemeenten uit 4 provincies. Als de BRS met één mond spreekt, heeft dat impact in Den Haag. De belangen van gemeenten zijn soms verschillend. Het is daarom zaak om op het juiste abstractieniveau met één stem te blijven spreken. In aanvulling op de BRS-standpunten kunnen individuele gemeenten met specifieke meningen komen. Steeds moet binnen de BRS de grens gezocht worden tot waar de leden het helemaal met elkaar eens zijn. Er wordt met het Rijk gesproken over een nieuwe overeenkomst voor de samenwerking. Het Rijk komt met het voorstel om terug te gaan naar 440.000 vluchten, voorlopig zonder Lelystad in te schakelen. De BRS heeft zich nooit uitgesproken over het aantal vluchten, vanwege het economisch belang van Schiphol voor de regio dat wringt met de woningbouwambities. De BRS heeft tot taak mee te helpen aan een integrale afweging. Dat betekent enerzijds werken aan duurzame connectiviteit, en anderzijds aandacht voor de gezonde leefomgeving. De afgelopen decennia ging het over economische groei. Het hele Europese

model is gebaseerd op groei. Krimpen levert vraagstukken op waarmee men niet geleerd heeft om te gaan. Toch zal gezocht moeten worden naar een nieuw evenwicht.

## 2. Blok 1: inzet BRS

De heer 5.1.2e houdt een presentatie over de BRS-inzet aan de hand van slides die aan de leden wordt opgestuurd.

De heer 5.1.2e begrijpt uit de presentatie dat het naar een balans toe moet groeien. Nu is het dus niet in balans.
De heer 5.1.2e antwoordt dat er nu begrip voor is dat gemeenten vragen om een balans. Je praat nu dus niet meer alleen over wat in de lucht gebeurt, maar over een combinatie van wat in de lucht en op het land gebeurt. De balans waarop de BRS altijd ingezet heeft, met een gezonde leefomgeving naast economische ontwikkeling, wordt nu erkend binnen de interbestuurlijke samenwerking.

De **voorzitter** vraagt aandacht voor rollen en bevoegdheden. Voor Schiphol is de minister het bevoegd gezag. Politieke keuzes erover zullen in de Tweede Kamer gemaakt moeten worden. De BRS zal ervoor moeten zorgen dat de belangen van de regio in kwestie daarbij goed meegewogen worden. Het besluit over het aantal vluchten wordt echter in Den Haag genomen.
De heer **Dinjens** wijs erop dat een politiek gemaakte afweging in Den Haag nu op de BRS afkomt. Hoe moet die zich verhouden tot de uitgangspunten van de BRS? Lang is de BRS terughoudend geweest als het ging om het aantal vluchten. Nu het aantal vluchten wellicht teruggaat naar 440.000 kan de BRS opnieuw nadenken over de selectiviteit en de hubfunctie. De 'slechte' vluchten zouden wellicht kunnen verdwijnen om de 'goede' te bewaren. Dit is het moment voor de BRS om daarover iets te zeggen.
De **voorzitter** antwoordt dat over de vraag van de heer Dinjens nog verder gesproken kan worden na de pauze, als het over governance gaat. Het klopt dat dit een belangrijk moment is. Er is een eerste stap gezet. Er zit nu een minister die echt stappen wil zetten en het heeft over leefbaarheid en een gezonde leefomgeving. Het moet nu toe naar het LVB en er moet een aantal dingen concreet worden ingevuld. Wat betekent de economische waarde voor selectiviteit?
Mevrouw **Hooij** herinnert aan de belofte dat er bij nachtvluchten hoog wordt aangevlogen om daarna scherp te dalen. Dat gebeurt echter onvoldoende. Mensen in haar omgeving hebben overdag al veel last, en kunnen 's nachts ook niet goed slapen door het lawaai. Zelfs in coronatijd, toen er veel minder vluchten waren, hield men zich niet aan het hoog aanvliegen en scherp dalen. Daar moet iets aan gebeuren. Zij denkt ook aan rustmomenten overdag.
De **voorzitter** erkent dat de nachtrust voor de gezondheid van groot belang is. Dat wordt steeds meer ingezien. Een probleem bij het stoppen van de nachtvluchten is dat, bij een gelijkblijvend totaalaantal vluchten, de overlast toe zal nemen aan de randen van de nacht. Het is belangrijk om de effecten van dat soort maatregelen goed in kaart te brengen. Daarbij komt ook dat het niet zo mag zijn dat het verdwijnen van nachtvluchten boven Teylingen leidt tot grotere overlast in Zaanstad. Het kan zijn dat de teruggang van het aantal vluchten naar 440.000 nieuwe kansen biedt voor het verminderen van het aantal nachtvluchten.
De heer **Vastenhoud** wijst op het belang van de vertaalslag naar de beleving van de inwoners. De bevoegdheden van een wethouder sluiten bij dit soort zaken niet aan bij de ervaring van de inwoners, de associaties van hen bij de problematiek en de termen die erbij gebruikt worden. Er moet gezocht worden naar een communicatie in normaal Nederlands die aansluit bij wat mensen erbij associëren. In een RIVM-rapport staan termen waardoor een normaal persoon denkt dat het helemaal misgaat. Maar vervolgens zijn het dan 'geen interventiewaarden'. Maar als dat zo is, waarom dan zulke alarmerende termen gebruiken?
De **voorzitter** is het eens dat men oog moet houden tussen het verschil tussen de systeemwereld, de Excelsheets etc., en de leefwereld van mensen. De bestuurders zitten er met het mandaat van hun kiezers. Ze moeten goed nadenken over communicatielijnen. De Staten, de Raden, of de inwoners en belangengroepen moet helder verteld worden wat de BRS doet, waarvoor gelobbyd wordt en wat men wil bereiken. Tegelijkertijd moet ook duidelijk gemaakt worden waarvoor het bestuur of het college staat en wat bereikt is. Daar moet nog meer dan voorheen aandacht aan gegeven worden. Verder dient de BRS zich af te vragen of het systeem in Nederland nog wel afdoende is om een antwoord te vinden op bepaalde vraagstukken van overlast. Daarvoor zou gelobbyd kunnen worden.
De heer **Breunesse** denkt dat de cumulatieregeling op een goede manier gecommuniceerd moet worden. De BRS-inzet, zoals beschreven in de presentatie, is nog steeds bijzonder actueel. Toch is dit het moment om op een aantal onderdelen wat scherper in de wedstrijd te gaan zitten. De discussie

over de kwaliteit van connecties is de laatste maanden steeds meer gevoerd. Het BRS-standpunt kan wat dat betreft nog wat scherper. De discussie over krimp is ingewikkeld. In BRS-verband is daar steeds met grote voorzichtigheid over gesproken. In de BRS-inzet wordt nog steeds gesproken over een groeiverdienmodel. Dat lijkt wat achterhaald. Bekeken moet worden hoe krimp zich verhoudt tot de BRS-uitgangspunten. Misschien kan in dat verband ook een scherper standpunt ingenomen worden over de nachtvluchten.
De **voorzitter** antwoordt dat het groeiverdienmodel een andere lading heeft gekregen. Met deze presentatie is de term inderdaad in een andere context gekomen. Feitelijk maakt het aantal vluchten voor hem niet uit. Het gaat erom de leefkwaliteit van mensen in de omgeving te verbeteren, te zorgen dat ze minder hinder hebben. De BRS-uitgangspunten zijn kwalitatieve, geen kwantitatieve uitgangspunten. De BRS moet het met het Rijk hebben over de economische consequenties van een teruggang naar 440.000 vluchten. En wat doet het met de gezondheid?
De heer **Slettenhaar** onderstreept het belang van deze kwalitatieve insteek. Je kunt dingen bereiken door het niet-politiek te maken. De selectiviteit is heel erg belangrijk. De economische functie moet overeind blijven. Toch doemen er problemen op. Vluchten moeten weg, maar kunnen niet weg. Daarover moet het gaan. Verder spelen er de lokale zaken. Op welke plek is er overlast? Net als Teylingen was ook de gemeente Castricum het snelle dalen beloofd, maar dat lukt gewoon niet. Er worden dingen berekend, maar die berekeningen kloppen niet. Je kunt winnen door technisch te doorzien dat je beloftes niet kunnen worden uitgevoerd. Gezondheid en wonen zijn even belangrijk als de economische ontwikkeling. Overlast mag ook niet verplaatst worden. In dat soort zaken ligt de kracht van de BRS.
De **voorzitter** wijst erop dat economie en gezondheid op een gegeven moment zullen gaan schuren. In Nederland heeft men in de afgelopen decennia op alle dossiers, van landbouw tot luchtvaart, de grenzen van het mogelijke opgezocht. Het rendement wordt gemaximaliseerd door precies binnen de regels te blijven. Maar als de discussie over die grenzen gaat, wordt Nederland ook als eerste geraakt. Er zal een discussie ontstaan over een nieuwe balans tussen gezondheid, een gezonde leefomgeving, bijvoorbeeld in Castricum, en economische ontwikkeling. Het blijft steeds zaak oog te houden voor het gemeenschappelijke belang van BRS-gemeenten.
De heer **Berkhout** is het eens dat er gezocht moet worden naar een nieuwe balans. Het moet actueel blijven. Deze sessie vindt hij een heel goede start om na te gaan of het op koers ligt richting die nieuwe balans. Je moet aan de kiezers kunnen uitleggen wat je als wethouder doet in dit overlegorgaan. Misschien kunnen inderdaad de kansen die de heer Dinjens signaleert gepakt worden.
De **voorzitter** merkt op dat BRS-leden bereid moeten zijn de discussie onderling scherp te voeren, met de bereidheid om elkaar te vinden. De bestuurders moeten dat uit kunnen leggen aan hun raden. Het kan dan gebeuren dat een gemeente op een bepaald punt een stapje verder gaat.
Mevrouw **Stam** merkt op dat de BRS sterker in de regio staat als aangetoond kan worden dat ze balans in belangen gaat zoeken, en een voortdurende dialoog voert om de belangen in balans te houden. Onderwijl dient geluisterd te worden naar de grotere en kleinere gemeenten. Het is nog de vraag hoe je de balans in belangen vertaalt naar de leefomgeving van de inwoners. Zij wordt aangesproken door inwoners over een Schone Lucht Akkoord (SLA). Dat is verstandig, ook al ben je ingeklemd. Aan de andere kant hoor je dat het SLA alleen voor de bühne is. Het heeft weinig zin, en toch ga je luchtvaart daarin opnemen. Een balans in belangen lijkt haar belangrijker, met een integrale kijk op mobiliteit. Ten slotte moet het allemaal goed vertaald worden voor de inwoners. Zij is benieuwd wat je met het SLA kan doen in termen van Schiphol.
De **voorzitter** antwoordt dat men op de grond steeds meer rekening met elkaar moet houden, als het gaat over industrie, infrastructuur, wonen, klimaat etc. Al die belangen moeten in beeld gehouden worden. De luchtvaart had altijd een status aparte. Nog steeds zie je dat bij de cumulatieregeling geluid. Het SLA is geen wet. Wel kan je kijken hoe je, met de regelgeving in handen, de vergunning voor Schiphol en de industrie kan aanscherpen. Een wet of normering is vaak een bandbreedte. Vanuit economisch belang zit men vaak aan de bovenkant van die bandbreedte. Het belang van gezondheid noopt ertoe om misschien meer de onderkant ervan op te zoeken. De luchtvaart dient onderdeel van de Omgevingswet te worden. De luchtvaart moet betrokken worden bij ontwikkelingen. Ten slotte is het zoeken van balans een continu proces. Overigens wordt binnen de BRS evenveel rekening gehouden met kleine als grote gemeenten.
De heer **Van Muilekom** heeft Gezonde Leefomgeving en Wonen in zijn portefeuille, maar niet Mobiliteit. Dat geeft aan hoe in de provincie Utrecht gekeken wordt naar de ontwikkelingen in de luchtvaart. Men heeft het in zijn provincie vaak ook over de rust die er moet zijn in natuur- en stiltegebieden. Hij is blij onderdeel te zijn van de BRS, omdat de balans in Nederland over een veel groter gebied in de gaten moet worden gehouden. Luchtvaart gaat over provinciegrenzen heen. Hij zit

namens de provincies in de landelijke stuurgroep voor het SLA. Hij had laatst een bijeenkomst met staatssecretaris Vivianne Heijnen die het vanuit IenW mag trekken. Hij heeft toen gezegd dat het onderwerp nog meer geagendeerd moest worden bij andere ministeries. Het is niet zo dat IenW dat alleen moet oplossen. De Luchtruimherziening komt dit najaar aan de orde. Hij vindt het mooi om in de BRS te kunnen spreken over zaken als het waterbedeffect.

*Er wordt gepauzeerd van 10.35-11.00 uur.*

**3. Blok 2: Governance in de Schipholregio**

Mevrouw 5.1.2e houdt een presentatie over de governance in de Schipholregio aan de hand van slides die worden opgestuurd aan de deelnemers.

Mevrouw **De Zoete** vraagt nadere informatie over de wijze waarop de MRS werkt.
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat zij dat niet weet. Binnen het evaluatietraject heeft de BRS aangegeven hoe participatie eruit zou moeten zien. De partijen van de oude ORS zijn onder leiding van een kwartiermaker de nieuwe MRS aan het inrichten.
De heer **Berkhout** begrijpt dat er in de nieuwe structuur totaal geen link meer is tussen BRS en MRS.
Mevrouw 5.1.2e bevestigt dat. De BRS kan wel deelnemen aan de kolom wettelijke participatie, dus daar kan de BRS de MRS treffen.
De heer **Elzakalai** merkt op dat het LVB al heel lang de kern is. Het norm- en handhavingsstelsel zegt dat primaire banen gebruikt moeten worden, en niet de secundaire banen. Ooit moet dat in verband worden gebracht met een bepaald aantal verkeersbewegingen. Dat doet Schiphol nu niet, waarmee de luchthaven eigenlijk in overtreding is. Gaat het naar het oude systeem, dan heeft elke baan een bepaald volume geluid dat geproduceerd mag worden. Is dat bereikt, dan mag de baan niet meer gebruikt worden. De vraag is nu dus hoeveel het aantal vliegbewegingen wordt.
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat er steeds dingen zijn die het LVB tegenhoudt. Men doet nu alsof het LVB al is vastgesteld. Dat heet dan 'anticiperend handhaven'.

**4. Blok 3: Hoe gaan we verder?**

Mevrouw 5.1.2e houdt een presentatie over het vervolg aan de hand van slides die worden opgestuurd aan de deelnemers.

De heer 5.1.2e vraagt of de interne dynamiek tussen vier of vijf ministeries inderdaad minimaal was.
Mevrouw 5.1.2e bevestigt dat. Het komt ook omdat men jarenlang gewend was dat luchtvaart alleen over luchtvaart gaat, zonder rekening te houden met andere aspecten. Men vindt dit dus vanuit IenW Luchtvaart heel spannend. De nieuwe minister probeert wel beweging te krijgen in het dossier. Al sinds 2008 wacht men op het besluit dat er een stap gezet moet worden. Er is nu dus momentum. Uiteindelijk moet er een plan van aanpak komen waarin alles komt te staan wat belangrijk is. Wat betekent het voor je normenstelsel? Hoe zorg je voor basisleefkwaliteit? Wat zijn de elementen daarin? Hoe ziet duurzame connectiviteit in een integraal mobiliteitssysteem eruit? Al die onderwerpen moeten straks in het programma geadresseerd worden.
Mevrouw **Hooij** vraagt wat de NOVEX betekent in het kader van het bestuursakkoord Schiphol.
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat in de omgevingsvisie van het Rijk programmagebieden aangewezen zijn waar een integrale gebiedsaanpak nodig is. Er wordt gewerkt aan het bestuursakkoord. Volgende week vindt daarover op directeurenniveau nog een overleg plaats met het Rijk en provincie. Zij zal daaraan deelnemen namens de BRS. De vraag is dan of de punten uit de BRS-inzet herkenbaar zijn in het bestuursakkoord. Dat zal rondgestuurd worden aan de leden van de BRS. Er is nog afstemming nodig met de andere NOVEX-gebieden. De BRS heeft op 29 september weer een vergadering, waarvoor de minister ook uitgenodigd is om een toelichting te geven op zijn plannen. De bestuursovereenkomst is een mooie stap richting de NOVEX. Die vergadering zou de ondertekening plaats kunnen vinden.
Mevrouw **Stam** vraagt of er behalve over, ook met Schiphol gepraat wordt.
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat er zeker ook met Schiphol gepraat wordt. De werkrelatie met Schiphol is de afgelopen jaren beter dan met het ministerie. Het gaat nu om kaderstelling. Normaal zat bij die kaderstelling steeds de sector aan tafel, maar dat was eigenlijk een vreemd model. De overheden zullen moeten nadenken waar de lat gelegd wordt.

Mevrouw **Stam** leest in het stuk dat leefomgevingskwaliteit leidend is voor de ontwikkeling in de Schipholregio. Zij vraag of dat in overleg met Schiphol samen is geformuleerd.
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat dit kaderstelling is: hoe het Rijk in de Schipholregio ermee om wil gaan. Daarbij refereert de BRS aan de Green Deal, de Europese stip aan de horizon voor 2050. De maatschappij zal behoorlijk veel moeten doen om daaraan te voldoen. Nederland heeft jarenlang qua emissies op de pof geleefd. Nu loopt men tegen de muur op, dus moet van alle kanten een bijdrage geleverd worden. Het gaat niet alleen om $CO_2$, gezondheid, maar ook om stikstof. Het gaat om een reductie van alle emissies.
De heer **Dinjens** vraagt hoe LVNL hierin zit, als ZBO-publiek orgaan. Je zou een oversteek kunnen verwachten naar de publieke kolom. LVNL zou kunnen helpen met de kaderstelling. Voorheen liep de LVNL meestal mee met de sector. Het was wonderlijk dat een ZBO heel vaak in het Regioforum het woord voerde namens de luchthaven.
Mevrouw 5.1.2e was in Oslo bij een conferentie over elektrificatie van mobiliteit. Daar sprak zij met Avimo, een combinatie die eigenaar is van alle luchthavens in Noorwegen, en ook de luchtverkeersleiding. Als luchthavens moet men daar de verduurzamingsslag maken. Daarom werd ook nagedacht over de wijze van aanvliegen. Bij LVNL gaat het anders, omdat die niet de eigenaar is van de luchthaven en niet afgerekend wordt op duurzaamheid, maar alleen op veiligheid. BRS is bij uitstek de partij om continu met het Rijk in gesprek te blijven over de zuiverheid van het gesprek.

De heer **Berkhout** vraagt of de BRS de aandacht moet vestigen op de stikstof.
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat de luchtruimherziening goed bedoeld was voor de omgeving. Men stuurde op hinderbeperking. Als je stikstof als ontwerpcriterium meeneemt heeft dat een negatief effect op het reduceren van hinder. Dat moet je je realiseren. Er ligt echter een nationaal probleem dat niet alleen hinder behelst, maar ook stikstof.
De heer **Slettenhaar** wijst erop dat het vliegen over minder dichtbevolkte gebieden ook kan betekenen dat over duingebied wordt gevlogen.
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat het niet het een of ander is. Het gaat erom zo aan de knoppen te draaien dat het tot verbetering leidt. Maar het is vaak niet eenvoudig.

De **voorzitter** wijst op de complexiteit van participatieprocessen. Er zijn echter enorme stappen genomen. Hij is daar trots op.
Mevrouw **De Zoete** merkt op dat de participatie anders gaat worden dan voorheen. Toch krijgt zij als gedeputeerde vaak te horen dat zij verantwoordelijk is voor de kwaliteit van de participatie, terwijl die niet meer bij de provincie ligt.
De **voorzitter** antwoordt dat het Rijk de projectparticipatie moet organiseren. De BRS doet dat niet. Als je bezig bent met projecten, probeer je participatie te organiseren. Je gaat in gesprek met bewoners. Maar je heb ook een mandaat van de kiezers. Gedeputeerde De Zoete zit er ook namens de inwoners van Zuid-Holland. Wethouders zitten er namens de inwoners van de gemeente. Dat betekent een vertegenwoordigende rol bij participatie. Dit staat echter los van de projectparticipatie die het Rijk moet organiseren. Het staat gemeenten vrij om aanvullend op het BRS-standpunt bij participatie met zienswijzen te komen. In ieder geval gaat de BRS niet op de stoel van de minister zitten.

Hij sluit de bijeenkomst om 12.00 uur.

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 11 mei 2023, van 09.30-11.05 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig:

*Voorzitter:* J. Olthof, provincie Noord-Holland
5.1.2e 5.1.2e provincie Noord-Holland

R. Breeuwsma, gemeente Alphen aan den Rijn
W. Breunesse, gemeente Zaanstad
E. Bus, gemeente Oegstgeest
R.J. van Duijn, gemeente Nieuwkoop
S. Dinjens, gemeente Velsen
A. Elzakalai, gemeente Amstelveen
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
Mw. A. Heijstee-Bolt, gemeente Kaag en Braassem
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
W. Kikkert, gemeente Aalsmeer
Mw. E. Koek, gemeente Teylingen
M. Marshall, gemeente Gooise Meren
R. van Muilekom, provincie Utrecht
S. M. Nieuwland, gemeente Uitgeest
J. Nobel, gemeente Haarlemmermeer
H. Prins, gemeente Diemen
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
Mw. E. Stam, gemeente Heemstede
R. Vennik, gemeente Heiloo
A. Wisseborn, gemeente Stichtse Vecht
K. van der Zwet, gemeente Lisse

5.1.2e (beleidsmedewerker Luchtvaart provincie Noord-Holland)
5.1.2e (adviseur en projectleider bij gemeente Uithoorn en Ouder-Amstel)

Ambtelijke ondersteuning

R. Sondag (CEO Royal Schiphol Group)
B. Khassab (Royal Schiphol Group)
J. Strijtveen (Royal Schiphol Group)

Afwezig m.b.

R. Berkhout, gemeente Haarlem
Mw. H. van Buren, gemeente Amsterdam
Mw. J. van Boeijen, gemeente Landsmeer
D. Grimbergen, gemeente Lelystad
R. ter Hark, gemeente Noordwijk
Mw. K. Hoekstra, gemeente Hillegom
J. Knape, gemeente Katwijk
Mw. J. de Maa, gemeente Ouder-Amstel
De Regt, gemeente Woerden
J. de Reus, provincie Flevoland
J. Terpstra, gemeente Leiden
C. van Uden, gemeente De Ronde Venen
B. Vastenhoud, gemeente Leiderdorp
R. van Wanrooij, gemeente Wormerland
Mw. M. Veeningen, gemeente Almere
Mw. A. Zalinyan, gemeente Heemskerk
Mw. W. de Zoete, provincie Zuid-Holland

Verslag:

5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

## 1. Opening

De **voorzitter** opent de vergadering en heet iedereen welkom.
Men is in de provincie Noord-Holland druk bezig met onderhandelingen; vorige week is besloten om met BBB, VVD, GroenLinks en PvdA de formatie in te gaan.
De eerste drie kwartier van deze vergadering is Ruud Sondag, CEO van Schiphol aanwezig om een toelichting te geven op de ontwikkelingen.

## A. 09.35 – 10.15 uur: Gast Ruud Sondag, CEO Royal Schiphol Group

## 2. Kennismaking en gesprek met Ruud Sondag over het 8-puntenplan van Schiphol

De heer **Sondag** merkt op dat er in de afgelopen periode veel te doen is rondom Schiphol. Naar verwachting zal dat nog wel even zo blijven. Schiphol functioneerde niet goed voor reizigers. Daar is hard aan gewerkt en momenteel lijken de operationele problemen in zoverre opgelost dat het weer mogelijk is ongeveer 60-70 miljoen passagiers per jaar te verwerken. De meivakantie is buitengewoon goed verlopen, iets wat goede hoop geeft voor de zomer. Die pleegt minder 'piekerig' te zijn dan de meivakantie, en is daarmee misschien minder moeilijk voor de luchthaven. In de afgelopen weken kreeg Schiphol te maken met soms 73.000 passagiers per dag. Op bepaalde momenten, met aankomst en vertrek, waren er 200.000 passagiers. Dat is ongeveer 30.000 lager dan het maximum van 2019. Het zit dus 10-15% verwijderd van die hoogtijdagen. Ook voor corona waren meivakanties problematisch voor Schiphol. De wachttijden die in de afgelopen meivakantie bereikt zijn betekenen een all time low. Gemiddeld was het 10 minuten bij vertrek. Belangrijk is dat de mensen er plezier in hadden.
Dat komt terug in het achtmaatregelenprogramma: Schiphol moet weer een plek zijn waar mensen graag werken en gewaardeerd worden voor hun inzet, met een behoorlijke beloning, normale roosters en vooral normale werkomstandigheden. Daaraan heeft Schiphol het afgelopen halfjaar het hardst gewerkt. Dat was nodig, want te lang waren er te veel mensen op Schiphol die er eigenlijk niet meer echt bij hoorden. Dit betrof ongeveer 50.000-60.000 mensen. Sinds eind november schenkt Schiphol ook aandacht aan de verhouding van de luchthaven tot de omgeving. Wat te denken van de overlast die de luchthaven veroorzaakt? En van het sociale klimaat op Schiphol, het klimaat, of van de ongelimiteerde groei? Het was de vraag of iedereen het op die punten met elkaar eens hoefde te zijn. Misschien zijn verschillende, maar dan uitgesproken posities, verkieselijk boven een middenpositie waarover iedereen het eens is.
In diverse gremia heeft Schiphol gedachten geventileerd over de groei, hoe dat verder moet, en hoe Schiphol staat tegenover de krimpagenda van Den Haag. Schiphol vindt dat het tijd wordt om zelf een positie in te nemen in het debat over de verschillende thema's, zoals groei, overlast of nachtvluchten. Schiphol is een van de goedkoopste hubs van Europa, met een derde van de kosten van Londen. Wat dat betreft krijg je wat je zaait. Ook de omgeving van de luchthaven merkt dat. Termen als de 'experimenteerregeling', of 'anticiperend handhaven' zeggen een leek niets.
Schiphol is in de gesprekken met de partijen gekomen tot een set van maatregelen. Bij publicatie op 4 april was er veel commotie, maar daarbij ging meer over de vorm dan over de inhoud. Hoofdklacht was dat men niet geraadpleegd was en dat is niet waar. Er is wel degelijk goed gesproken met de partijen. Er werd een kort geding aangespannen tegen de voorgenomen krimp, en dat was voor Schiphol met moment om duidelijk naar buiten te brengen wat men vond dat moest gebeuren. Dat werd de set van maatregelen die Schiphol als eigen mening wil ventileren naar de buitenwereld, ook als teken van afscheid van een tijdperk waarbij Schiphol minder of helemaal niet dacht over de belangen rond de luchthaven.
Om te beginnen moeten er heldere grenzen komen voor geluid rondom de luchthaven en uitstoot van $CO_2$ door de luchthaven. Een tweede maatregel gaat over lawaaiige vliegtuigen. Lawaaiige vliegtuigen moeten uiteindelijk niet meer welkom zijn op Schiphol, een proces waarmee volgend jaar begonnen wordt. Ten derde mogen vliegtuigen niet meer starten van de vertrekbaan tussen middernacht en zes uur 's ochtends. Vliegtuigen mogen niet meer landen tussen middernacht en vijf uur 's ochtends. Deze tijden hangen samen met een van de centrale uitgangspunten: de bescherming van de hub. Die is een belangrijk element in het vestigingsklimaat van Nederland.
Een vierde maatregel is het uitbannen van privévliegtuigen van de luchthaven. Groei is dus niet langer het mantra van Schiphol. Om dat te laten zien is als vijfde maatregel besloten om de claim op de tweede Kaagbaan te laten varen. De zesde maatregel is de investering van 10 miljoen euro per jaar in de omgeving en bewoners. Schiphol is er voorstander van om de aan luchtvracht verbonden werkgelegenheid rondom Schiphol te beschermen. De zevende maatregel is daarom om 2,5% van de resterende capaciteit te reserveren voor vracht. Tal van ondernemingen om Schiphol, zoals de

bloemen, Pharma, de distributiebedrijven hebben het vrachtverkeer van Schiphol hard nodig. Zonder dat komen er loodsen van familiebedrijven in de omgeving leeg te staan. De achtste maatregel is het centraal stellen van mensen op Schiphol als het gaat om werk, de omgeving en de toekomst van de sector.
De maatregels 2, 3 en 4 leiden samen tot een afname op van het aantal ernstig-gehinderden rond Schiphol van ongeveer 16% en tot een afname van het aantal omwonenden met een ernstige slaapverstoring met 54%. Het gaat dus om een wezenlijke stap.

De heer **Nobel** spreekt de hoop uit dat de intensievere samenwerking die onder de voorganger van de heer Sondag is ingezet, voorgezet kan worden. Hij is heel blij met de gepresenteerde maatregelen, maar vraagt zich af in hoeverre ze ook echt waargemaakt kunnen worden. Kunnen lawaaiige vliegtuigen echt geweerd worden? Of wordt het alleen onaantrekkelijk voor ze gemaakt? Invoering van een nachtslot is heel goed, maar verplaatsing naar de randen van de nacht is minder verheugend. Uitbanning van privévliegtuigen en klein zakelijk verkeer is een keuze, maar in hoeverre kan je dat waarmaken? In ieder geval leidt een dergelijke maategel tot veel onzekerheid bij bedrijven. Afgedwongen kan de maatregel niet, maar de klanten van die bedrijven vragen zich nu al af of ze daar nog moeten blijven staan.
De heer **Sondag** antwoordt dat ervoor gekozen is om met een opinie te komen en buitengewoon goed te onderzoeken hoe deze maatregelen gerealiseerd kunnen worden. De minister streeft zoals bekend naar een krimp tot 440.000, iets waar Schiphol volledig achter staat. Toch is het effect van een dergelijke krimp beperkt, omdat nog niets gedaan wordt aan de inhoud van die overblijvende 440.000 vluchten. Er is geen specificatie van die vluchten, dus kan het gaan om heel lawaaiige vliegtuigen. Ook zouden die vluchten zich in theorie kunnen afspelen op tijdstippen die veel overlast geven. Daarover is veel met de minister gesproken. Het alternatieve plan van Schiphol komt heel dichtbij de doelstelling van de minister om het geluid met ongeveer 20% terug te brengen. De discussie gaat over geluid; de $CO_2$-discussie komt er nog achteraan. $CO_2$-reductie is onderdeel van de eerste maatregel van het plan.
Op 15 juni sluit de procedure die de krimp (samen met Brussel) moet gaan regelen. In de periode tot die datum zal Schiphol een zienswijze indienen die gebaseerd is op de weergegeven mening en uitgangspunten. Die zienswijze zal zeer uitgebreid worden gemotiveerd en gestoeld zijn op het beginsel van de Balanced Approach-aanpak van Brussel. Die gaat over een zoektocht naar de meest maatschappelijk acceptabele en economisch verantwoorde manier om reductie, zo die gewenst is, te bereiken. Daarom is gekeken naar de economische impact van de reductie, en de conclusies daarvan hebben voor Schiphol geleid tot de gemaakte keuze. Het kort geding was een feest voor de 27 advocaten die er rondliepen, want het is de eerste keer in Europa dat een luchthaven een korting wil van het aantal vluchten. Ook de KLM komt met een set van alternatieven.
De heer **Slettenhaar** wijst erop dat de Balanced Approach, dus de afweging tussen economische belangen en geluid, ook altijd de inzet is geweest binnen de BRS. Het lijkt hem een verstandige aanpak. Het is niet goed om het op een lompe manier te doen, met veel economische schade en weinig resultaat voor de geluidsoverlast.
De heer **Sondag** ziet de verschuiving van vluchten van de nacht naar de randen van de dag als een groot risico. Dat is ook in de communicatie van Schiphol geadresseerd. Het moet naar een verlichting van de nacht gaan, maar zonder verzwaring van de ochtendpieken.
De heer **Strijtveen** ziet het gebruik van de kaasschaaf als het grootste risico van de derde maatregel. Je kunt van drie vluchten in de nacht wakker worden, maar wakker worden door één vlucht maakt het niet veel beter. De discussie over 32, 29, 27, of 25 is irrelevant. Niemand moet wakker kunnen worden tussen twaalf en zes of vijf door het lawaai van vliegtuigen. Je kunt een goede slag slaan voor hinderbeperking door twee blokken te sluiten. Wat betreft de randen van de nacht helpt het dat er weinig capaciteit is in die blokken. De bewegingen zullen wel verdeeld moeten worden over de dag.
De heer **Van Duijn** ziet een wereld van verschil, als je de huidige gesprekken binnen de BRS vergelijkt met die van een jaar of zeven geleden. Dat heeft te maken met punt 8 van Schiphol, die hij persoonlijk als punt 1 zou noemen. Het gaat om de mensen, waarover het in het verleden veel te weinig ging. Het is belangrijk dat men stopt met de kaasschaaf. 32.000 of 29.000 vluchten in de nacht maakt voor de nachtrust niet veel uit. Ook het verschil tussen één en tien vluchten boven je in de nacht maakt niet veel uit. Toch is hij voorzichtig; er zijn meer mooie presentaties gegeven over hinderbeperking. Vaak werd het een teleurstelling.
Het is bijzonder dat een luchthaven terug wil in het aantal vluchten, maar wat hemzelf betreft is het én-én. Het gaat bewoners niet zozeer om lawaaiige vliegtuigen. Eerder speelt het continu vliegen. Inwoners zeggen dat je tien of vijftien jaar geleden een blok had met veel vluchten, dat gaf dan

overlast, maar daarna was het weer een tijdje stil. En nu is het constant. Het is niet meer stil. Een paar dB geluidswinst levert dan weinig hinderbeperking op.
De heer **Sondag** bevestigt dat beeld. Daarom ook de derde maatregel, waar niet gevlogen wordt in dat blok.
De heer **Van Duijn** brengt onder de aandacht dat de Aalsmeerbaan nu 's nachts al dicht is. En daar juist klaagt men over het continu overdag vliegen. Daarom is hij bang dat je niet veel opschiet met een dergelijke maatregel.
De **voorzitter** heeft de samenwerking met de vorige directeur van Schiphol en met de LVNL als prettig ervaren. Hij is blij met de concrete maatregelen die Schiphol voorstelt. Het is nu aan de BRS, in samenspraak met de LVNL en Schiphol om dit alles waar te maken. In Brussel kent met het woord 'krimp' niet; het gaat daar altijd over meer en groei. Die vertaling van de punten wordt dus een grote uitdaging. Het gaat om de Balanced Approach, maar uiteindelijk is doorslaggevend wat het betekent voor de mensen. Waarop kunnen de individuele burgers Schiphol of de overheid aanspreken als het gaat om de nacht, het overschrijden van bepaalde normen? Dit moment zou gebruikt kunnen worden om te onderzoeken hoe dit alles geconcretiseerd kan worden. Het mag niet blijven bij mooie woorden.
De heer **Sondag** wijst erop dat Schiphol in ieder geval zegt wat ze wil. Groei is niet de Holy Grail. Het moet op een stillere en schonere manier gaan.
Mevrouw 5.1.2e vraagt of hierbij speelt dat Schiphol meer ruimte krijgt, nu de ORS heeft opgehouden te bestaan.
De heer **Sondag** kan daarop geen antwoord geven. Schiphol hoeft in ieder geval geen buikspreekpop van de luchtvaart te zijn.
De heer **Dinjens** vindt het lovenswaardig dat Schiphol wensen kenbaar maakt. Wat Schiphol wilt, komt in hoge mate overeen met wat de BRS wil. Maar toch blijft de vraag: hoe dan? Hoe moet dit gerealiseerd worden? Selectiviteit is een belangrijk thema. Wat zit er in die overblijvende 440.000? Daarover moet je het inderdaad hebben, maar dat is wel moeilijk. Daar heb je te maken met alle regels en juristen die de onmogelijkheid van alle wensen proberen aan te tonen.
De heer **Sondag** reageert dat de onmogelijkheid altijd het uitgangspunt is. De 440.000 zomaar als eenheid naar Brussel brengen is een vrijwel kansloze zaak, juist omdat je de afweging moet maken tussen de economische- en omgevingsbelangen. Je zult ergens het grote besluit moeten nemen om te krimpen, maar dat moet gezien de regelgeving wel slim gedaan worden. De gekozen weg is een heel slimme manier. Ook bij de luchtvaartmaatschappijen is er al een aantal dat het een goed idee lijkt.
De heer **Strijtveen** waarschuwt dat Brussel volledig naar het economisch belang kijkt en het liefst de kaasschaaf gehanteerd ziet voor de nachtvluchten. Het is belangrijk om de afweging die gemaakt wordt tussen leefomgeving en economisch belang te verwoorden. Schiphol heeft IenW nodig om wat betreft de meest lawaaiige vliegtuigen net een tandje verder te gaan ten opzichte van wat nu mogelijk is. Er is een lijstje met de meest lawaaiige vliegtuigen die verboden worden, maar je kunt ook een ontmoedigingsbeleid voeren via de tarieven. Dat kan dus nog een tandje scherper. De nacht gaat deels mee in de Balanced Approach. Over de capaciteitsverdeling op Schiphol moet het gesprek met de partijen aangegaan worden, om de ruimte op de een of andere manier te verdelen.
De heer **Nobel** vraagt of die meest lawaaiige vliegtuigen echt niet meer welkom zijn. Of probeert Schiphol ze te ontmoedigen?
De heer **Strijtveen** antwoordt dat je technisch gezien geen enkel vliegtuig kunt weigeren.
De heer **Nobel** voorziet teleurstelling als je stellig zegt dat bepaalde vliegtuigen niet meer welkom zijn en 440.000 vluchten, en je haalt het toch niet.
De heer **Sondag** benadrukt dat hij niets aan de regelgeving kan doen. Er zullen keuzes gemaakt moeten worden. Als de schaarste toeneemt, zijn die keuzes voor ieders rekening. Dit zijn de keuzes van Schiphol, en hij wil niet meedoen aan het cynisme. Daarmee schiet je niets op. Schiphol zet alle kennis en kunde in om dit pakket te ondersteunen. En als de minister dan uiteindelijk toch anders beslist, dan heeft Schiphol het in ieder geval geprobeerd. Niets doen is slechter.
De heer **Bus** mist discussie over het eerste punt, namelijk heldere grenzen voor het geluid en $CO_2$-uitstoot. Hij is benieuwd waar die grens ligt. Misschien is de vergadering het daarover niet eens. Als de grenzen heel laag liggen, zal je naar minder vluchten moeten.
De heer **Sondag** antwoordt dat de Balanced Approach niet over $CO_2$ gaat; het gaat om geluid. De grenzen voor het geluid zitten in dit plan. Het onderwerp $CO_2$ en klimaatverandering is nog iets veel groters, waarbij bedacht moet worden dat het om een industrie gaat die heel moeilijk te verduurzamen is. Als je die industrie om zeep helpt, valt er daarna niets meer te verduurzamen. Het is dus een dilemma. Schiphol is bezig met het uitwerken van de Europese regels op dat punt. De visie van Schiphol op de $CO_2$-reductie zal ook gedeeld worden met de omgeving.

De heer **Strijtveen** wijst erop dat de discussie over het precieze aantal vluchten, zoals 440.000, op zichzelf weinig zegt. Het aantal vluchten zegt niets over wat mensen ervaren in hun omgeving. Je wilt het hebben over effect en impact.
De heer **Bus** merkt op dat wat betreft geluid en $CO_2$ wantrouwen bestaat. Het zou goed zijn als Schiphol aangeeft dat er duidelijk grenzen en regels moeten zijn, met duidelijke afspraken en duidelijke metingen. En dan moet men zich er ook echt aan houden.
De **voorzitter** antwoordt dat dit precies is wat de BRS ook in NOVEX-verband bepleit. Er moet gezorgd worden voor duidelijkheid. Iedereen heeft te maken met het gevoel van wantrouwen. Er moet daarom ook gehandeld worden in overeenstemming met de gestelde grenzen, de regels en de afspraken. Het is goed dat Schiphol deze eerste grote stap gezet heeft, maar het is nog een lange weg. De BRS-leden zullen moeten bespreken hoe zij zich daarmee verhouden en hoe zij mede kunnen zorgen dat deze grote stappen gezet kunnen worden. Maar zeker is dat dit proces niet meer te keren is.
De heer **Van der Zwet** benadrukt dat de BRS erop moet staan dat er handhavingsregels komen. Er moet strikt gehandhaafd worden. Wat het meeste pijn doet voor inwoners is dat ze hun klachten niet kwijt kunnen, of ze worden niet serieus genomen, of er wordt niet op gehandhaafd.
De heer **Strijtveen** reageert dat Schiphol in ieder geval af moet van het anticiperend handhaven. Als er regels zijn moeten die gehandhaafd kunnen worden. De huidige situatie is voor iedereen, en dus ook voor de sector, compleet onnodig. Op dat punt is iedereen het eens.
De heer **Sondag** besluit dat hij heel blij was om dit te kunnen vertellen. Hij hoopt op steun van de BRS voor de maatregelen.
De **voorzitter** memoreert de voorgenomen vervolgafspraak met de heer Sondag.
De heer **Sondag** merkt op dat er in september een symposium wordt georganiseerd op Schiphol voor de BRS-vertegenwoordigers. Dat is voor beleidsadviseurs en bestuurders, samen met de LVNL. Hij hoort graag welke onderwerpen de BRS-leden daar in ieder geval geadresseerd willen hebben.

**B. 10.15 – 11.00 uur: Reguliere agenda**

**3. Mededelingen**
De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

De volgende mededelingen worden gedaan.

- Er is een nieuwe wethouder vanuit Aalsmeer. De heer **Kikkert**, vandaag aanwezig, is interim. Na juni komt er weer een vaste wethouder voor Schipholzaken van Aalsmeer.
- Zoals gebleken uit het Schipholdossier, is de maatschappelijke druk aan het toenemen. Lokale bestuurders zullen daarmee steeds meer te maken krijgen. Er zal ook steeds meer behoefte bestaan om vanuit de gemeente een eigen geluid te laten horen. De meerwaarde van de BRS is echter om met 56 gemeenten in 4 provincies eensgezind te blijven. De voorzitter hoort graag van de aanwezigen hoe zij denken zowel dat lokale geluid als de eensgezindheid te kunnen bewaken. Hij zal een afspraak maken met deelregio's om het gesprek daarover aan te gaan.
- Er is een regeling nadeelcompensatie voor overschrijding van de grenswaarde. De heer **Hoekstra** licht toe dat handhavingspunt 25 een overschrijding kent in de jaren 2018-2019. Voor Uithoorn zijn 3300 adressen aangeschreven die in aanmerking komen voor nadeelcompensatie. Daarvoor moet voor het ministerie een aanvraagformulier ingevuld worden om aan te tonen dat iemand in de betreffende periode daadwerkelijk gewoond heeft op het adres. Aan de hand van de WOZ-waarde wordt dan berekend op welk bedrag iemand recht heeft. Dit lijkt een doekje voor het bloeden, want een structurele oplossing is het niet. Dat is zo kenbaar gemaakt aan het ministerie. Een hoop mensen in Uithoorn voelen zich niet gehoord. Deze regeling wordt ook niet ondersteund door het interne memo van het ministerie dat in eerste instantie was weggelakt. Uithoorn wil graag dat Den Haag met maatregelen komt die ook waargemaakt kunnen worden. Mevrouw **Heijstee-Bolt** wijst erop dat er ook elders overschrijdingen zijn. De reuring en het chagrijn daardoor maken dat het vertrouwen verdwijnt. Het kost veel energie om alles goed uit te kunnen leggen aan de bewonersorganisaties. De heer **Kikkert** merkt op dat er ook in Aalsmeer veel reuring is ontstaan over de regeling. Maar het gaat ook over de grondslag, de WOZ-waarde. Iemand in een goedkope woning die dezelfde hinder ondervindt krijgt minder uitgekeerd dan de bewoner van een duurdere woning. Het verschil tussen arm en rijk wordt zo benadrukt. Mevrouw 5.1.2e reageert dat ook ambtelijk hierover gesproken is. Men probeert iets goeds te doen voor de omgeving en zet er

veel druk op voor een snelle regeling. Misschien is de intentie goed, maar dit zorgt onnodig voor reuring en meer onvrede. In het kader van de NOVEX kan vanuit de BRS een algemeen signaal aan de minister gegeven worden, zoals verwoord aan deze tafel. De **voorzitter** denkt dat dit past in het bredere gesprek over de NOVEX.

**5. Stand van zaken NOVEX Schipholregio. Toelichting op concept Ontwikkelperspectief NOVEX Schipholregio, door** 5.1.2e

Mevrouw 5.1.2e houdt een presentatie over de stand van zaken NOVEX Schipholregio aan de hand van sheets (wordt toegestuurd)

De **voorzitter** dankt mevrouw 5.1.2e en alle collega's die in de afgelopen tijd veel werk hebben verzet. Er zijn sinds drie jaar geleden enorme stappen gezet. Tel je daarbij op de ambitie van Schiphol, dan ligt er een goede basis om verder te gaan. Hij dringt erop aan aanwezig te zijn bij het symposium van 23 juni a.s., want dan staat dit onderwerp op de agenda.
De heer **Slettenhaar** merkt op dat het LIB herijkt wordt, met consequenties voor de woningbouw. Hij vraagt met welke frequentie dit zal gaan gebeuren. Wanneer is het eerste moment?
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat men bezig is met het voorbereiden van een aanpassing. Daarbij gaat het om technische aanpassingen van de regels, een serie quick wins. De contouren worden op een betere plek gelegd. Wat de beste plek is, weet men niet, maar ze liggen nu in ieder geval niet goed. De contouren moeten beter aansluiten bij de manier waarop gevlogen wordt. Voor de meeste gemeenten hier betekent dat met LIB-4 er enige krimp zal zijn. LIB-3 ligt vooral op een andere plek. Op een aantal plekken zal er een verzwaring van het regime zijn, wat een consequentie is als je de basis op orde wilt krijgen. Er hoort een overgangsregeling bij, waarvoor inmiddels een positief voorstel op tafel ligt. Dat sluit aan op reguliere overgangsregelingen in de ruimtelijke ordening.
De heer **Slettenhaar** vraagt wat meer inzicht te geven. Er ligt een contour LIB-4 net op een plek waar een woningbouwproject moet komen.
Mevrouw 5.1.2e verwijst daarvoor naar de ambtenaren, die alle contouren hebben gekregen. Er komt ooit een LVB met nieuwe contouren.
Mevrouw **Heijstee-Bolt** vraagt hoe het naar buiten toe gecommuniceerd wordt, bijvoorbeeld naar de gemeenteraden of de colleges. Is daar een plan voor?
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat daarvoor nog geen plan klaar ligt. De vraag is of er een tussenstand gedeeld moet worden, of dat er gewacht moet worden tot juni met een stand van zaken, met daarna een rondje staten en raden. In ieder geval wordt dit verhaal morgen verteld in de MRS.
De **voorzitter** merkt op dat communicatie zeer belangrijk is. Wel is het belangrijk is dat wat gezegd wordt, ook waargemaakt kan worden. Daarom moet je goed nadenken over het moment waarop de raden, de staten, of de omgeving geïnformeerd worden.
De heer **Hoekstra** zag in de presentatie de sheet met zes besluitpunten. De vraag is wie die besluiten neemt. En hoe zorg je ervoor dat iedereen tijdig aangehaakt wordt?
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat die besluiten gewoon genomen worden door het bevoegd gezag. Het gaat hierbij allemaal om dingen die het Rijk moet doen.
De heer **Dinjens** zou graag zijn mening vormen voordat het naar buiten wordt gebracht. Het is voor het draagvlak goed om een moment te hebben waarop de BRS zich erover kan uitspreken. Het kan zijn dat een van de leden niet akkoord gaat, en dan rijst de vraag hoe je daarna de communicatie doet.
De **voorzitter** vindt dat ook belangrijk. Het moet gezamenlijk door de BRS-leden beoordeeld worden. Het draagvlak binnen de BRS is cruciaal. Daarom is 23 juni heel belangrijk. Er mogen geen besluiten naar buiten komen voordat dit gedeeld is met de BRS en nagedacht is over de communicatie naar de raden en staten.
De heer **Dinjens** doet de suggestie om de bijeenkomst van 23 juni te gebruiken om een akkoord van de BRS te vragen, zodat het daarna aan de colleges voorgelegd kan worden en het gesprek gevoerd kan worden. Het is ongemakkelijk dat hier een presentatie plaatsvindt van iets wat nog niet geaccordeerd is.
De **voorzitter** neemt nota van de boodschap van de heer Dinjens.
Mevrouw 5.1.2e was van plan ditzelfde verhaal te houden in de MRS. Zij stelt voor om het woord 'besluiten' van de sheet te verwijderen, zodat het wat neutraler wordt.
De heer **Elzakalai** herinnert aan een verleden waarin het alleen ging om economie, kansen, vestigingsklimaat etc. Het milieu kwam nauwelijks aan de orde. Zijn waarschuwing is dat het nu niet andersom fout mag gaan. Dit zijn allemaal heel goede punten, maar er is wel een luchthaven, een economisch powerhouse. Het kind mag niet met het badwater weggegooid worden.

De **voorzitter** vindt de boodschap van de heer Elzakalai helder. Het verhaal van de BRS moet evenwichtig blijven. De economische waarde van Schiphol is onbetwistbaar, maar je hebt ook met een omgeving te maken. De vraag is hoe die luchthaven zich moet verhouden tot die omgeving. Op dat punt zijn de vraagstukken veranderd. Er moeten grenzen zijn waarop de omgeving Schiphol kan aanspreken. Daarbij komt dan nog de woningbouw, met de vraag wat wel en wat niet in de ruimtelijke ordening gerealiseerd kan worden.

**4. Vaststellen verslag 16 februari 2023**

De heer **Van Muilekom** heeft in de betreffende vergadering een opmerking gemaakt over de zorg die in de provincie en bij alle gemeenten leeft -er zijn moties aangenomen- over mogelijke overlast door de beruchte vierde aanvliegroute. Hij heeft voor 9 juni een bijeenkomst georganiseerd op het Provinciehuis met alle gemeenten, waarbij hij iedereen bij zal praten over de ontwikkelingen en de stand van zaken.

Het verslag van de vergadering wordt verder zonder wijzigingen vastgesteld.

**6. Consultatie Balanced Approach Schiphol (Afstemmen van de opstelling van de BRS en de strekking van een BRS-zienswijze op deze consultatie.)**

Mevrouw 5.1.2e merkt op dat er ambtelijk een aantal gesprekken geweest is. Het Rijk stelt een aantal pakketten voor, maar het effect daarvan is nog onduidelijk. Op verzoek heeft het Rijk kaarten laten maken om die effecten in beeld te brengen. De afspraak is om en petit comité de betekenis daarvan te bespreken. Er is nu niets voorbereid omdat het niet duidelijk is wat er voor ligt. Duidelijk is dat er trapsgewijs toegewerkt wordt naar het nieuwe systeem. De toon van de zienswijze moet iets zijn waar je achter kan staan. Ruud Sondag zei terecht dat de insteek met de koppeling aan de 440.000 het juridisch erg kwetsbaar maakt. Beter lijkt het om in te zetten op de geluidsdoelen, met de consequenties voor de gezondheid. Dat sluit aan bij de route die Schiphol kiest, om zich te laten leiden door het geluidsbelang. Je zet in op geluidreductie en het aantal (440.000) is daar dan een consequentie van. Het idee was om vanuit die optiek de zienswijze in te steken. Als de BRS het daarmee eens is, kan ook nog naar aanleiding van het gesprek met Ruud Sondag met Schiphol bekeken worden hoe de maatregelen van Schiphol zich verhouden tot de zienswijze. Je kunt dan dezelfde redenering hanteren.
De **voorzitter** merkt op dat het concept van de zienswijze rondgestuurd zal worden aan de BRS-leden. Die kunnen dan met commentaar komen. Het is mogelijk dat gemeenten afzonderlijk nog met een aanvullende mening komen. Hij ziet dit als een thema waar naast het BRS-standpunt ruimte moet zijn voor individuele aanvullingen of accenten. Er zal nog afgestemd worden met Schiphol. Vervolgens komt de BRS met een definitieve zienswijze.
De heer **Dinjens** hoopt dat de BRS dicht bij het eigen verhaal blijft. De pakketjes zijn leuk, maar kunnen als een soort fuik fungeren. Het is beter daarvan weg te blijven. Selectiviteit zal heel belangrijk worden, zoals ook Ruud Sondag naar voren bracht. Het gaat juridisch heel kwetsbaar worden. In algemene zin zal op die selectiviteit aangesloten moeten worden, want daar kan de echte winst geboekt worden.
Mevrouw **Stam** is blij dat niet alleen naar de kwantiteit, maar ook naar de kwaliteit van die reductie wordt gekeken. En wat is de invloed van minder vliegen op de andere sectoren, met name het vrachtverkeer? Zijn daar berekeningen van gemaakt? Op de grond is men ook bezig met andere verkeersstromen en minder zwaar verkeer. In hoeverre wordt daarmee rekening gehouden, met name in de nogal dichtgeslibde gemeenten rondom Schiphol?
De **voorzitter** antwoordt dat daarvoor zeker aandacht is. Er wordt gekeken naar andere manieren van vervoer, zoals over water. Bekeken wordt wat daarvoor nodig is rondom de tracés naar Noordzeekanaalgebied, Rotterdam, Antwerpen en Duitsland.
Mevrouw **Stam** wijst erop dat de Bollenstreek en de regio ernaast door zullen gaan met de productie. Als men besluit minder bloemen te vervoeren, zullen ze toch vervoerd moeten worden. De vraag is hoe dat moet.
De heer **Nobel** begrijpt die vraag. Zullen bijvoorbeeld niet veel vrachtwagens richting Luik gaan? Hij doet de suggestie om de ACM (de cargo-club) eens uit te nodigen om te vertellen over de mogelijke effecten voor de vervoersstromen.
De **voorzitter** neemt nota van die suggestie.

**7. Rondvraag**

Er wordt geen gebruik gemaakt van de rondvraag.

**8. Afsluiting**
De **voorzitter** sluit de vergadering.om 11.05 uur.

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 8 februari 2024, van 09.30-10.45 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig: *Voorzitter:* Mw. E. Rommel, provincie Noord-Holland
5.1.2e 5.1.2e provincie Noord-Holland
Mw. J. Baljeu, provincie Zuid-Holland
J. Klopman, provincie Flevoland

H. van den Akker, gemeente Stichtse Vecht
T. Alkemade, gemeente Noordwijk
W. Breunesse, gemeente Zaanstad
R. Breeuwsma, gemeente Alphen aan den Rijn
E. Bus, gemeente Oegstgeest
R. van Duijn, gemeente Nieuwkoop
A. Elzakalai, gemeente Amstelveen
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Mw. E. Koek, gemeente Teylingen
Mw. J. de Maa, gemeente Ouder-Amstel
R. Oud, gemeente Uitgeest
G. Oude Kotte, gemeente Aalsmeer
H. Prins, gemeente Diemen
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
Mw. E. Stam, gemeente Heemstede
R. Vennik, gemeente Heiloo
R. van Wanrooij, gemeente Wormerland
K. van der Zwet, gemeente Lisse

Ambtelijke ondersteuning

M.G.J. Harbers, minister van IenW
Mw. H. Groot, ministerie van IenW

Afwezig m.b. J. Nobel, gemeente Haarlemmermeer

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

**1. Opening**
De **voorzitter** opent de vergadering om 09.30 uur en heet iedereen welkom.

**2. Mededelingen**
Er worden geen mededelingen gedaan.

**3. Vaststellen verslag 7 december 2023 bijlage 1, annex 1 en annex 2**
*Verslag BRS bestuurlijk van 7 december 2023*
Het verslag wordt conform vastgesteld.

*Annex 1*
Annex 1 wordt conform vastgesteld.

*Annex 2*
Annex 2 wordt conform vastgesteld.

**4. Meegegeven aandachtspunten gekoppeld aan de uitvoeringsagenda**
Mevrouw 5.1.2e vraagt of de aanwezige leden de aandachtspunten herkennen bij de juiste uitvoeringssporen.
De heer **Elzakalai** is het eens met wat er staat. Het is wel belangrijk dat ook tot uiting komt dat de inwoners het gevoel hebben dat er wat verandert.

Mevrouw 5.1.2e reageert dat er vanaf nu bij iedere BRS-vergadering een terugkoppeling zal worden gegeven over de stand van zaken. Daarbij dient dan ook besproken te worden over welke onderwerp de achterban geïnformeerd moet worden.
De **voorzitter** merkt op dat de gedeputeerde van Zuid-Holland, mevrouw Baljeu, later aan zal schuiven. Mevrouw Baljeu heeft gezegd dat zij het belangrijk vindt om samen met het Rijk één verhaal naar buiten te brengen. Zij is benieuwd welke maatregelen het Rijk neemt en is er voorstander van om de bewoners te betrekken bij Minder Hinder-aanpak. Voor Zuid-Holland is het terugdringen van de geluidshinder een belangrijk aandachtspunt. Bij jaarlijks onderhoud zijn er namelijk meer omleidingen over Zuid-Holland.
De heer **Slettenhaar** vindt de huidige communicatie al behoorlijk goed. Wat wil men nog meer? Moet er een campagne gevoerd worden richting de inwoners?
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat het nu wat meer de inhoud ingaat, waarmee de BRS misschien wat scherper moet zijn met haar inzet. Zo zou je actief kunnen communiceren welke randvoorwaarden de BRS meegaf voor het nieuwe geluidsstelsel. Bij de communicatie van bestuurders naar hun achterban kan mogelijk hulp gegeven worden.
Mevrouw **Koek** wijst erop dat het ook gaat over controleerbaarheid. Zij vraagt een planning toe te voegen waarmee aan de inwoners meer handvatten kunnen worden gegeven. Ze moeten weten wanneer dingen klaar zijn, zodat het bestuur ook controleerbaar wordt. Het is nu voor de inwoners vaak niet meer uit te leggen. Zij vindt dat de BRS best wat scherper mag zijn wat betreft het tempo en de vraagstukken die er liggen.
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat het gevraagde in deze fase nog niet mogelijk is. Zij begrijpt dat de wens bestaat. Veel van deze trajecten zijn langlopend. De essentie is dat de basis op orde moet. De minister heeft daarop ambities getoond, maar is vastgelopen. De vraag is hoe je er op korte termijn voor kunt zorgen dat iets bestendigd wordt.
De heer **Van Duijn** ziet niet veel in een campagne richting de inwoners, of het opzetten van een communicatiestrategie. Het punt is dat er twee verschillende werelden zijn. Eén van de systemen en lastige regelingen, met Europa, en een andere waarin inwoners vragen of het iets minder kan, of vragen of er al wat gebeurt. Dat is een verantwoordelijkheid van de BRS en de bestuurders. De vraag is hoe je dit moet communiceren.
Mevrouw 5.1.2e merkt op dat steeds gekozen wordt voor het grootse en meeslepende, waardoor het praktisch toepasbare steeds wordt overgeslagen. Daarvoor kan de BRS aandacht vragen. Het is zaak dat er voor de inwoners tenminste iets geregeld wordt. Dat is nodig voor de geloofwaardigheid. Het begint met kleine stapjes. Iedereen heeft er vervolgens begrip voor dat sommige dingen lang gaan duren. Het is zaak op zoek te gaan naar de dingen die in de tussentijd wél kunnen. Daar moet de druk op gezet worden.

**5. Doel bezoek minister**

De **voorzitter** vindt het belangrijk om stil te staan bij de behaalde successen, maar ook bij wat nog verwacht wordt. Wat kan de minister daarbij nog betekenen?
De heer **Breeuwsma** hoorde de vorige directeur van Schiphol indertijd een gloedvol betoog houden over de stappen die hij ging zetten. Als een bestuurder nu voor een zaaltje er wat over moet vertellen, wat is er dan gebeurd? Welke maatregelen zijn genomen? Hij is bezorgd over de communicatie. Welke verwachtingen worden geschapen via de media? En wat blijft er daarvan over als je een tijdje verder bent? Dat zegt ook iets over het functioneren van de BRS.
De heer **Slettenhaar** wil vandaag met de minister geen klaagsessie. De bestuurders hebben een verantwoordelijkheid naar de burgers; ze moeten het verhaal vertellen zoals het is. Het heeft weinig zin om de minister nu te verwijten dat het verhaal niet is zoals men dat wenst.
De heer **Breeuwsma** merkt op dat bestuurders hier in formele zin geïnformeerd zijn door de directeur van Schiphol over wat diens toekomstplannen zijn. Die worden dan later ook nog eens bevestigd. En dan zit je een paar maanden weer bij elkaar en blijkt er weinig over van dat verhaal. Hij als wethouder moet voor inwoners een verhaal kunnen vertellen. Daarbij is hij niet geholpen.
De heer **Slettenhaar** reageert dat dat er allerlei juridische kanten aan de realiteit zitten. Het is natuurlijk lastig om uit te leggen, maar toch blijft dat een verantwoordelijkheid van het bestuur. De minister kan daar niet altijd wat aan veranderen. Wat heeft het voor zin om tegen hem te gaan klagen?
De **voorzitter** denkt dat het inderdaad goed is om het op een positieve manier te brengen. Niet alles kan. Wel kan je de minister vragen welk verhaal verteld kan worden. Het gaat hier om kortetermijnmaatregelen versus de lange termijn. Het is een complexe zaak en moeilijk uit te leggen.
De heer **Hoekstra** vertelt dat er in Uithoorn net een bewonersavond is geweest over Schiphol, waarbij Ruud Sondag, Heleen Groot en Michiel van Dorst uitgenodigd waren. Die kwamen inderdaad

opdagen om vragen van inwoners te beantwoorden over de korte en lange termijn. Zoiets zou de heer Breeuwsma ook kunnen helpen. De inwoners vonden het een heel positieve avond, ondanks het feit dat er op korte termijn heel weinig mogelijk is. Er werd in ieder geval duidelijkheid gegeven. Het is goed te weten dat Ruud Sondag, Heleen Groot en Michiel van Dorst bereid zijn om uitleg te geven in gemeenten.
Mevrouw **Baljeu** wijst erop dat het eerst nodig is om als bestuurders helder te hebben hoe je gezamenlijk het verhaal vertelt. Als er dan ook nog mensen uitleg kunnen komen geven is dat mooi.
De heer **Bus** vindt het belangrijk dat de minister iets zegt over het risico dat het misgaat. De experimenteerregeling en Balanced Approach zijn in gang gezet. Dat is de route. Bestuurders hebben dat geprobeerd om dat te verdedigen voor inwoners die kritisch waren. Toch wekte Ruud Sondag bij hem de indruk dat het toch niet zou lukken. Die risico's moet je er als bestuurder ook bij vertellen, als je het verhaal vertelt voor de inwoners. Je zou de minister mee kunnen geven dat het fijn zou zijn als hij over de risico's ook reëel is.

Er wordt gepauzeerd van 9.50-10.00 uur.

**6. Bezoek Minister Harbers van Ministerie IenW**
De **voorzitter** heet de minister hartelijk welkom.

Minister **Harbers** memoreert de vorige keer dat hij te gast was bij de BRS, toen het ging over de bestuursovereenkomst waarin uiteindelijk de intenties voor de samenwerking in het NOVEX-verband vastgelegd werden. Daarin stonden ook alle gezamenlijke ambities en doelen om de kwaliteit van de leefomgeving in deze regio rond Schiphol te verbeteren. Er is sindsdien echter veel gebeurd in en rond Schiphol.
Hij is hier nu opnieuw aanwezig om te markeren wat in de tussentijd bereikt is door de samenwerking en om te onderstrepen dat hij door zal gaan op de ingezette koers. De omwonenden moeten er echt iets van gaan merken en de ambities rond de leefomgeving moeten stap voor stap gerealiseerd worden. Het mooiste vindt hij dat met alle partijen de bestuursovereenkomst is vertaald naar een ontwikkelperspectief en uiteindelijk ook 33 concrete actiepunten in een dynamische uitvoeringsagenda. Het Rijk werkt aan een vermindering van emissies en geluid, meer oog voor ruimtelijke ontwikkeling, een aantrekkelijk perspectief voor bedrijven, en dat alles in een dynamische context. Er zijn veel partijen en belangen die een rol spelen.
In juni 2022 kwam het hoofdlijnenbesluit over de toekomst van Schiphol. Daarin zette het kabinet uiteen hoe men een betere balans wilde krijgen tussen het belang van Schiphol als internationale luchthaven en het belang van de leefomgeving rondom Schiphol. Dat het effectueren van die besluiten een ingewikkeld traject zou worden was vanaf het begin af aan duidelijk. De Balanced Approach procedure is in gang gezet. Van meet af aan was het duidelijk dat dit pionieren zou betekenen, want op deze schaal is het nooit eerder gedaan. Men kijkt dus vanuit de Europese Commissie en in ICAO-verband nauwkeurig mee of alle stappen op de goede manier gezet worden. Op 1 september heeft Nederland al het huiswerk ingeleverd in het consultatiedocument in Brussel. De Europese Commissie moet het nu beoordelen in het kader van de Balanced Approach procedure.
Voor de termijnen bestaan richtlijnen. Men heeft drie maanden om het consultatiedocument te bestuderen en zo nodig aanvullende vragen te stellen. Binnen drie maanden moeten die beantwoord worden. Het zou daarmee geëffectueerd kunnen zijn voor het ingaan van de nieuwe dienstregeling op 1 november 2024. Maar de Europese Commissie heeft veel tijd nodig om de procedure te doorgronden, ook internationaal rechterlijk. Nederland kan zich onderwijl niet permitteren om de steun van de Europese Commissie te verliezen, want dan komt Nederland heel zwak te staan. Veel luchtverdragen zijn namelijk op EU-niveau.
Helaas bleek een paar weken geleden dat de datum van 1 november 2024 onhaalbaar is, want de Europese Commissie heeft aanvullende onderzoeksvragen gesteld. Dat betekent ook dat Nederland die moet beantwoorden. De effectuering van het besluit schuift daarmee op naar een van de dienstregelingsmomenten in 2025. De keerzijde is dat Nederland, zowel ambtelijk als politiek, heel goed overleg heeft met Brussel. Men heeft daar begrip voor de Nederlandse positie, met aan de ene kant de belangen van Schiphol en de internationale luchtvaartgemeenschap, en aan de andere kant met gerechtelijke uitspraken in Nederland en ook lopende rechtszaken. De overheid moet daarop zelf de regie blijven voeren om te voorkomen dat ze aan het eind van de rit door de rechter teruggefloten wordt.
Hij is in ieder geval vastberaden om op koers door te gaan. Het hoofdlijnenbesluit moet geëffectueerd worden. Bij hem leven dezelfde frustraties als bij de BRS-leden, de bestuurders, de

luchthavengemeenschap en de omwonenden. Hopelijk komt in de komende tijd de finale duidelijkheid vanuit Brussel. Zolang dienstregelingsdatum echter opschuift, zal het Rijk er wel voor moeten zorgen dat de plannen voldoen aan de meest actuele inzichten van de luchtvaart, over hoe milieuhinder beperkt kan worden. Niemand heeft iets aan een wankel en kwetsbaar besluit dat direct aangevochten wordt en in procedures het loodje legt.
Met dat als achtergrond zullen de NOVEX-partners in deze regio stappen blijven zetten om de leefbaarheid te verbeteren. Een eerste resultaat daarvan is het opheffen van de reservering voor de parallelle Kaagbaan. Dat is belangrijk voor Rijsenhout, dat daardoor meer perspectief krijgt. En voor de gemeente Haarlemmermeer, die nu aan de slag kan met toekomstplannen voor dit dorp. Samen met minister De Jonge en de gemeente Amstelveen wordt de knoop met betrekking tot Kronenburg ontward. De eerste knoop is doorgehakt om te kijken hoe het perspectief op verdere ontwikkeling mogelijk gemaakt kan worden, met een eerste plan voor 438 woningen. Er moet nog veel gedaan worden, maar er is ieder geval beweging. Het wordt duidelijk wat wel kan en wat niet. Dit zijn voorbeelden die aantonen dat de NOVEX-constructie werkt. Hij roept iedereen in de BRS op om de schouders eronder te blijven zetten. Hij dankt iedereen voor de inzet en de betrokkenheid.

De heer **Slettenhaar** begreep dat ook gekeken gaat worden naar de randen van LIB5, met het Akerslootse bouwproject. Dat is met de ILT nog steeds lastig. Er zou bekeken worden of daar makkelijker woningbouw gerealiseerd kan worden. Klopt dat?
Minister **Harbers** antwoordt dat er nog niet specifiek naar die locatie is gekeken. Er wordt gewerkt aan de actualisatie van de LIB. Juli vorig jaar is besloten dat er aanvullend onderzoek moet komen naar de milieueffecten van de LIB-wijziging, ook om te zorgen dat het project zorgvuldig verloopt. Er komt een MER-beoordeling. Het bevoegd gezag heeft in een voorlopig oordeel op basis van de concept-MER-beoordeling geconcludeerd dat er mogelijk aanzienlijke milieueffecten optreden als gevolg van de voorgenomen actualisatie. Dat betekent hoogstwaarschijnlijk dat er voor de LIB-wijziging een MER gemaakt moet worden. De planning voor 1 januari 2025 zal daarmee niet haalbaar zijn. Bekeken wordt nu hoe uitvoering gegeven kan worden aan de MER en wat dat betekent voor het vervolg van de LIB-actualisatie.
De heer **Slettenhaar** wijst erop dat je via de ILT ook ontheffingen kunt krijgen, bijvoorbeeld als een plan al lang bestaat. Misschien dat daar een ruimte zit voor bouwplekken.
Minister **Harbers** antwoordt dat de ILT niet zomaar ontheffingen kan geven. Er moet een verklaring van geen bezwaar aangevraagd worden. De ILT is gebonden aan de huidige regelgeving.
De heer **Elzakalai** dankt in verband met Kronenburg en Rijsenhout voor deze stap van de minister. Eindelijk is er een doorbraak gekomen. Kronenburg heeft veel positiviteit losgemaakt in de gemeente.
De **voorzitter** onderschrijft de woorden van de vorige spreker.
De heer **Oud** staat stil bij de negatieve gevolgen die inwoners van Uitgeest ondervinden als gevolg van de nachtvluchten. Dit blijkt ook uit GGD-onderzoeken. Schiphol is voorstander van beperkte nachtvluchten. Hij vraagt de minister welke concrete plannen bestaan om dit traject te versnellen. De wethouder is verantwoordelijk voor de volksgezondheid van de inwoners, behalve in de lucht. Dat is zijn dilemma.
Minister **Harbers** antwoordt dat nachtvluchten waarschijnlijk een van de belangrijkste stenen des aanstoots zijn als het om Schiphol gaat. Hij is blij dat Schiphol zelf de discussie losgetrokken heeft en pleit voor een nachtsluiting. Volledig zal die nooit zijn, maar wel met aanzienlijk minder nachtvluchten. Nu gaat het van 32.000 naar 28.700 en in de plannen van Schiphol wordt dat nog veel minder. Schiphol heeft het plan daarvoor ingebracht in de consultatie die vorig jaar plaatsvond voor de huidige Balanced Approach procedure. Daarmee is het plan openbaar geworden, maar er is voor de andere betrokkenen geen gelegenheid geweest om erop te reageren. Als het plan nu meteen overgenomen zou worden, zou je bezwaarschriften en daarna rechtszaken kunnen verwachten van de maatschappijen die zwaar getroffen worden door nachtsluiting. Er is dus een tussenstap ingebouwd. Er loopt nu een impactanalyse over de vraag wat de nachtsluiting betekent, hoe je haar in zou kunnen richten, waar de gevolgen verwacht mogen worden en of de maatschappijen zich erop voor kunnen bereiden. De uitkomsten van de impactanalyse mogen in het tweede kwartaal verwacht worden.
Het zou kunnen dat het overleg met Brussel over de Balanced Approach procedure ergens nog ruimte biedt om straks, in de wetenschap dat 1 november 2024 niet haalbaar is, de uitkomsten van de impactanalyse in te voegen. Maar dat is eigenlijk koffiedikkijken. Dit levert veel discussie op met vrachtluchtvaartmaatschappijen en Transavia. Toch snapt men ook bij die maatschappijen dat het niet zo blijft als het nu is en dat ze moeten nadenken over hun businessmodellen om te zoeken naar mogelijkheden.

De heer **Van Duijn** wil het opnemen voor de minister en voor de CEO van Schiphol. Een aantal jaren geleden was het ondenkbaar dat de BRS samen met de minister overlegde over krimp van Schiphol. En nu gaat het dan allemaal wat langer duren, maar steekt de minister zijn nek uit voor het bereiken van krimp en komt Schiphol met een achtpuntenplan. Dat is allemaal heel bijzonder. Hij vermoedt dat het uiteindelijk goed zal komen. De BRS maakt zich wel zorgen over wat er in de tussentijd nog gaat gebeuren tegen de hinderbeleving. De inwoners moeten het gevoel hebben dat er iets gebeurt. En dat zonder een enorm waterbedeffect, zoals nu steeds het geval is. Dat is iets waar de BRS graag vanaf wil.
Minister **Harbers** antwoordt dat hij streng moet zijn voor de luchtvaart, juist om voor een goede toekomst te zorgen. Toen hij aantrad als minister werd er al tien jaar anticiperend gehandhaafd. De wijziging van het LVB was om allerlei redenen op de lange baan geschoven, waarmee Schiphol ook juridisch in de huidige vorm enorm kwetsbaar is geworden. Daar moet iets aan gedaan worden. Het moet juridisch weer kloppen met Schiphol. Dat is dus ook uit liefde voor de luchtvaart. Ook Ruud Sondag ziet dat zo.
De grootste hinderbeperking zal moeten komen van de grote besluiten. Toen in november jl. duidelijk werd dat de experimenteerregeling nog niet in kon gaan, vanwege het risico de steun van Brussel te verliezen, heeft hij met de KLM overlegd om duidelijk te krijgen wat die partij nog kon doen. Gelukkig heeft de KLM de vier vluchten die voor 06.00 uur afgewikkeld worden, verplaatst naar latere momenten op de dag. Hij had echter op iets meer gehoopt. Ook had hij gehoopt dat er een gebaar gemaakt zou worden door Transavia.
Op langere termijn moet het nog geregeld worden met het baanonderhoud. Dit jaar komt er nog baanonderhoud dat niet optimaal opgevangen is. Er wordt met Schiphol nu gesproken over het baanonderhoud tot onderdeel maken van de capaciteitsdeclaratie. Baanonderhoud is namelijk buitengewoon goed voorzienbaar. Voor dit jaar kan het nog niet opgelost worden, maar het is de bedoeling dat het vanaf volgend jaar door Schiphol meegenomen wordt in de capaciteitsdeclaratie. En juist het baanonderhoud zorgt elke keer weer voor het waterbedeffect.
Dit is ook de reden dat hij nooit positief heeft gesproken over het 'Schoner, stiller en zuiniger'-plan van de KLM. De elementen van dat plan die bruikbaar zijn, zijn verwerkt in het besluit dat 1 september 2023 naar Brussel ging. Hijzelf vindt dat de vlootvernieuwing niet snel genoeg gaat. De KLM stelt dat je gemakkelijk op een andere manier kunt aanvliegen en starten, en dat dat de oplossing is voor alle problemen. Dat is niet juist. De KLM vliegt al op die manier, dus zou het effect alleen te bereiken zijn via de andere luchtvaartmaatschappijen. Hij heeft geen middelen om dat af te dwingen. En je weet dat je op deze manier geluid van het buitengebied van Schiphol verplaatst naar het binnengebied. De MRS en verschillende gemeenten uit het binnengebied zullen daarmee niet gelukkig zijn. Het is een utopie dat op televisie te presenteren als Schoner, stiller en zuiniger.

Mevrouw **Baljeu** merkt op dat het onderhoud inderdaad een punt van zorg is geweest in de zienswijze van velen. Zij is blij als dat meegenomen gaat worden. In de uitvoeringskant speelt nog steeds de worsteling met de NOVEX ruimtelijke puzzel. Voor de provincies die met BZK in discussie zijn over de ruimtelijke puzzel liggen de tempo's ook verschillend. Ook daarmee zul je om moeten gaan. Er zijn dus zorgen, maar ook worden er stappen gemaakt. De vraag is hoe je het communiceert naar de inwoners als de verwachting is dat het risicovolle trajecten zijn.
Minister **Harbers** adviseert geen enkel gesprek te schuwen. Hijzelf is een aantal keren bij de MRS geweest. Ook spreekt hij de luchtvaartpartijen daarop aan. De KLM is te weinig zichtbaar en legt te weinig verantwoording af in de omgeving. Voorheen gold dat ook voor Schiphol. Laatst was Ruud Sondag echter op een bewonersavond in Uithoorn. Daarover hoorde hij dat men het waardeerde dat het nu mogelijk is rechtstreeks met de CEO van Schiphol te communiceren. Het is voor gemeenten binnen getroffen gebied raadzaam om Schiphol vaker uit te nodigen. Daar waait nu echt een andere wind. Het is belangrijk uit te leggen welke stappen voorwaarts er gedaan worden. Graag hoort hijzelf van de BRS-bestuurders tips over waar iets speelt en waar het goed zou zijn te praten met Schiphol of een luchtvaartmaatschappij. Dat kan dan snel georganiseerd worden. Belangrijk is het wel dat je geen knollen voor citroenen moet verkopen.
De heer **Hoekstra** denkt niet dat op dinsdagavond in Uithoorn knollen voor citroenen verkocht zijn. Ondanks de nare boodschap heeft hij veel positieve feedback gekregen van die avond. De inwoners van Uithoorn zien de Balanced Approach procedure als een soort heilige graal. Ze denken dat die een oplossing gaat bieden op de lange termijn. Er is hem dus veel aan gelegen dat die procedure succesvol doorlopen wordt. Hij vraagt of de gemeente een bijdrage kan leveren die de positie richting de Europese Commissie versterkt.

Minister **Harbers** antwoordt dat die bijdrage niet nodig is bij de huidige stand van de gesprekken met Brussel. Partijen in de MRS hebben recent een statement uitgebracht naar de Europese Commissie, wat zeer behulpzaam was. Voor Brussel werd daarmee duidelijk dat het niet alleen een kwestie was van het directoraat-generaal mobiliteit, maar ook vanuit milieu. Het was goed om duidelijk te maken dat de zaak in Nederland ingewikkeld in elkaar zit, met aan de ene kant een gerechtelijke uitspraak die zegt dat de experimenteerregeling helemaal goed is, en aan de andere kant een Europese Commissie die dreigt met een infractieprocedure. Als het ministerie echter denkt dat geluid uit de omgeving behulpzaam kan zijn, zal men zich bij de gemeente melden. Hetzelfde doet hij met Schiphol. Het moet goed afgestemd zijn om ervoor te zorgen dat het proces geen averij oploopt.

De heer **Oude Kotte** merkt op dat Aalsmeer erg blij is dat het perspectief in ieder geval niet meer dan 500.000 is. Zo is dat althans gezegd, en ook in Aalsmeer zegt men tegenwoordig: eerst zien en dan geloven. 2023 is afgesloten met 433.000 vluchten, en volgens de heer Sondag behelst het huidige jaar 483.000 vluchten. Daarbij meegenomen dat de Kaagbaan twee maanden dichtgaat, wordt het een nachtmerriescenario voor zijn gemeente. De procedure bij Europa is daarbij uiterst onzeker. Hij is er somber over, ook al zijn de intenties van deze minister goed. Hij vraagt wat plan B is. En kan de minister garanderen dat ook bij een eventuele opvolger van hem de 500.000 vluchten de limiet blijft?
Minister **Harbers** antwoordt dat een nieuw kabinet verantwoordelijk blijft voor het beleid van het vorige kabinet. Daarbij komt dat eventuele verregaande groeiambities van een volgend kabinet, bijvoorbeeld doorgroeien naar 700.000 vluchten, zeer lastig te effectueren zullen blijken te zijn. De minister zal dan te maken hebben met bestaande gerechtelijke uitspraken en met de rechtszaak die nog loopt. Hij denkt al met al dat de kansen maar gering zijn dat het zal lukken door te groeien naar 700.000. Overigens denkt hij dat het voor de luchtvaarsector geen sinecure zal blijken om de 483.000 vluchten voor 2024 ook werkelijk vol te vliegen. De KLM moet dagelijks afschalen vanwege personeelsgebrek. Er bestaat nu dus geen plan om de grens op te hogen naar meer dan 500.000. Om iets te veranderen aan de capaciteit is er de Balanced Approach procedure. Verder is in Nederland een nieuw geluidsdoel vastgelegd in het Actieplan Geluid, zoals gepubliceerd in de Staatscourant. Dat is dus geldende regelgeving waaraan de luchtvaartsector zal moeten voldoen. De discussie met betrekking tot de Balanced Approach gaat over het tempo en de bijbehorende maatregelen. Ten slotte is er de natuurvergunning die een beperking geeft. Die is gecapt op 500.000 vluchten, zolang het nieuwe LHB nog niet is genomen. Daarbij geldt de voorwaarde dat zodra het nieuwe LVB er is, het daarin genoemde aantal geldend is. Dat is dan een extra slot op de deur.

Mevrouw **Stam** merkt op dat veel vluchten ook veel transport richting Schiphol betekent. De Kamer heeft een streep gezet door een verspreiding richting Lelystad. Wat betekent dat voor de toekomst van Schiphol, dat Lelystad leeg blijft staan?
Minister **Harbers** antwoordt dat de natuurvergunning meer beperkingen kent, bijvoorbeeld met betrekking tot de maximale hoeveelheid autoverkeer die aangetrokken mag worden door Schiphol. Als die grens toch overschreden wordt, moet Schiphol met alternatieve vervoersvormen komen. De motie over Lelystad is ingediend met de intentie dat het volgend kabinet er iets mee moet doen. Maar de indieners zeiden later dat dit kabinet er misschien ook over na moest denken. Dat kan echter niet, want de Kamer heeft het onderwerp controversieel verklaard. Het is dus aan een missionair kabinet om een besluit te nemen over Lelystad.
Hijzelf kan nu niet besluiten om Lelystad te openen, want de natuurvergunning bij Lelystad is nog in behandeling. De laagvliegroute in Noordoost-Overijssel moet opgelost worden in de herziening van het luchtruim, die controversieel is verklaard. Het is aan het volgende kabinet om daarmee door te gaan. De opening van Lelystad Airport was indertijd bedoeld om enige verlichting te bieden voor Schiphol. Die rol lijkt alleen maar groter geworden met de begrenzing van de capaciteit van Schiphol.

Mevrouw **Koek** merkt op dat de krimp ook eerlijk verdeeld zal moeten worden. Het onderhoud van de Kaagbaan is voor mensen in Aalsmeer een nachtmerrie, maar voor de mensen in Teylingen een zegen. In verband met krimp is het preferent banenstelsel met name voor de gemeenten in Zuid-Holland ingewikkeld, als je met zijn allen minder hinder wilt krijgen. Hoe ziet de minister dat?
Minister **Harbers** antwoordt dat wat dit betreft de plannen terugvallen op wat de Alderstafel er destijds van vond. Daarbij kwam namelijk het stelsel van preferent baangebruik naar voren als een manier om in totaliteit de hinder te beperken. Hij heeft zelf nu geen beter instrument dan wat toen bedacht is. Er is sowieso hinder van een luchthaven, en je moet proberen om de impact daarvan in zijn totaliteit zo gering mogelijk te maken. Dat gebeurt door het preferent baangebruik.

Mevrouw **Koek** merkt op dat de onderlegger daarvan het aantal mensen was dat hinder ervoer. Kijk je nu naar het aantal mensen dat onder het preferent banenstelsel woont, dan valt eigenlijk de onderlegger onder de afspraken vandaan. Het is een ingewikkeld vraagstuk.
Minister **Harbers** antwoordt dat daar ooit een voorziening voor is getroffen in de gelijkwaardigheidscriteria. Het mocht in ieder geval niet tot meer hinder leiden als je naar een nieuwe stelsel gaat.
Mevrouw **Groot** voegt toe dat bij het pakket dat in Brussel in september is genotificeerd als randvoorwaarde gold dat het op alle banen beter moest worden. De krimp moest dus ten goede komen aan alle banen.
De heer **Klopman** meldt dat Flevoland zich zal blijven inzetten voor de opening van Lelystad Airport. Dat is van nationaal belang, maar heeft economisch ook een regionaal belang voor Flevoland. Dit zal ook de boodschap van Flevoland zijn voor een nieuw kabinet.
De **voorzitter** dankt iedereen voor zijn vragen en opmerkingen. De minister bedankt zij voor zijn open beantwoording. Zij nodigt de aanwezigen uit voor het maken van een foto.
Zij sluit de vergadering om 10.45 uur.

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 8 mei 2025, van 10.00-11.17 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig: Voorzitter: Mw. E. Rommel, provincie Noord-Holland
H. van Essen, provincie Utrecht
J. Klopman, provincie Flevoland

T. Alkemade, gemeente Noordwijk
E. Bus, gemeente Oegstgeest
R.J. van Duijn, gemeente Nieuwkoop
A. Elzakalai, gemeente Amstelveen
Mw. A. Heijstee-Bolt, gemeente Kaag en Braassem
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
Mw. Koek, gemeente Teylingen
R. Oud, gemeente Uitgeest
G. Oude Kotte, gemeente Aalsmeer
Mw. M. Ruigrok, gemeente Haarlemmermeer
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
R. Vennik, gemeente Heiloo
Mw. A. Vijselaar, gemeente De Ronde Venen
R. van Wanrooij, gemeente Wormerland
K. van der Zwet, gemeente Lisse

Mw. H. Groot (IenW)
K. Triest (adviseur omgevingsmanagement IenW)

5.1.2e
Ambtelijke ondersteuning

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

**A-Reguliere BRS-agenda**

**1. Opening**

**De voorzitter opent de vergadering.**

**2. Mededelingen**

De voorzitter deelt mee dat:
- De gemeenteraad van Uithoorn heeft een handhavingsverzoek bij de ILT heeft ingediend i.v.m. overschrijding van handhavingspunt 25.
- De gemeente Haarlemmermeer onderzoek doet naar de Spijkerboorroute, vanwege toegenomen gebruik in de luchtruimherziening.
- De uitvoeringsagenda NOVEX regio Schiphol naar verwachting op 9 juli a.s. geüpdatet wordt.
- Er ruimte is voor meer vragen aan de minister voor de BRS-vergadering van 22 mei.
- Minister Madlener heeft een kamerbrief gestuurd over de invulling van de resterende 5% geluidsreductie. Als meer dan 20% reductie wordt bereikt, wordt dit deels benut voor hinderreductie, deels voor groei. Europese goedkeuring is vereist.
- De minister is telefonisch geïnformeerd over moties uit de regio m.b.t. het LVB en de RBV-uitspraak van de rechtbank Den Haag.

**3. Procesvoorstel zienswijzen**

Het procesvoorstel voor het opstellen van zienswijzen kan op brede steun rekenen. Ook is er brede instemming met het voorstel om bestuurders na indiening per e-mail te informeren over de wijze waarop hun input al dan niet is verwerkt in de definitieve zienswijze. De secretaris neemt dit mee in de werkwijze.

Besluit: Het procesvoorstel wordt vastgesteld. De secretaris zal na indiening van een zienswijze de bestuurders per e-mail informeren over de verwerking van hun inbreng.

**4. Verslag 13 februari 2025**

Het verslag wordt vastgesteld met correctie van de naam 'Buising' naar 'Buissing'.
Naar aanleiding van het verslag wordt gesproken over de toekomstige rol van Lelystad Airport. De BRS blijft bij haar lijn: Lelystad is bespreekbaar als dit helpt om hinder bij Schiphol te beperken (bijvoorbeeld door verplaatsing van nachtvluchten naar de dag). Besluitvorming van de minister wordt voor de zomer verwacht. In de vergadering van 22 mei is gelegenheid tot nadere toelichting.

Het RIVM bevestigt dat er technisch geen verschil is tussen dag- en nachtmetingen van geluid. De beleving kan verschillen, maar de meetmethode is objectief. De toelichting van het RIVM wordt verspreid.

**Acties:**
– Verslag 13 februari vastgesteld m.u.v. naamscorrectie.
– Antwoord RIVM over geluidsmetingen wordt rondgestuurd.

**B-Gasten**

**5. Bezoek IenW – Algemene update (Heleen Groot, Kenneth Triest) – Zie ANNEX voor PPT.**

Het versnelde LVB is gepubliceerd als noodzakelijke eerste stap om per 1 november 2025 het maatregelenpakket in te voeren. Dit bevat o.a. het vastleggen van 478.000 vliegtuigbewegingen (waarvan 27.000 in de nacht). Handhaving wordt vanaf dan op deze aantallen gebaseerd. Het omvattende LVB volgt in 2026, met daarin o.a. nieuwe handhavingspunten met grenswaarden. Hiervoor is de MER vereist. Voorafgaand start een zienswijze- en voorhangprocedure.
De Balanced Approach vereist 15% minder ernstig gehinderden. De EC heeft kritische vragen gesteld over o.a. autonome vlootvernieuwing en general aviation. Nederland heeft hierop op 2 april gereageerd. De maatregelen zijn gebaseerd op 500.000 vluchten; de reductie wordt gemonitord vanaf 1 november 2025. IenW sluit hierover een convenant met KLM.

**Opmerkingen:**
- Het percentage van 15% geldt voor de hele regio; hinder mag niet worden verschoven, wat betekent dat niemand er op achteruit gaat, maar ook dat de 15% niet overal gehaald wordt.
- Een nieuwe monitor van GGD en RIVM volgt later in 2025.
- De EC blijft kritisch op het onderscheid tussen autonome en additionele vlootvernieuwing en op uitsluiting van general aviation.
- Bij het opstellen van het nieuwe geluidsstelsel (voorzien in 2028) wordt hinderbeleving structureel meegenomen.

**Aanvullend:**
- Het actieplan Omgevingslawaai wordt aangepast. Het geluidsdoel wordt teruggebracht naar 15%; het verschil tussen autonome en additionele reductie vervalt.
- Zonder MER kan geen omvattend LVB worden vastgesteld. De MER is gekoppeld aan de natuurvergunning, waarover op 4 juni uitspraak volgt.
- Preferentieel baangebruik blijft uitgangspunt, maar mag in specifieke gevallen tijdelijk worden losgelaten om handhavingsruimte elders te benutten en te voorkomen dat grenswaarden in handhavingspunten worden overschreden.
- Marges in handhavingspunten zijn nodig i.v.m. weersinvloeden, maar het totaalvolume geluid mag niet overschreden worden.
- Het aantal handhavingspunten wordt uitgebreid van circa 32 naar circa 180.
- Oude handhavingspunten worden vervangen; vergelijking wordt wel mogelijk gemaakt.

**Over het LIB-stelsel:**
- Herziening van LIB-contouren is voorzien, afhankelijk van MER-resultaten.

- Nieuwe contouren moeten aansluiten op gewijzigde operatie (bv. krimp) en gezondheidsnormen. Discussie over strengere grenzen (onder 56 dB Lden) volgt.

**Toezeggingen IenW**:
- Binnen twee weken antwoord op brieven van de gemeenten Haarlemmermeer, Wormerland en Zaanstad over het schetsontwerp luchtruimherziening.
- Gemeentebestuurders worden voortaan tijdig geïnformeerd over bewonersbijeenkomsten.
- Verslagen van gehouden sessies met bestuurders worden begin volgende week verspreid.

**6. Rondvraag en sluiting**

De vergadering stemt in met het uitnodigen van LVNL voor een volgende BRS-vergadering, mogelijk op locatie.

De voorzitter sluit de vergadering.

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 8 mei 2025, van 10.00-11.17 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig: Voorzitter: Mw. E. Rommel, provincie Noord-Holland
H. van Essen, provincie Utrecht
J. Klopman, provincie Flevoland

T. Alkemade, gemeente Noordwijk
E. Bus, gemeente Oegstgeest
R.J. van Duijn, gemeente Nieuwkoop
A. Elzakalai, gemeente Amstelveen
Mw. A. Heijstee-Bolt, gemeente Kaag en Braassem
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
Mw. Koek, gemeente Teylingen
R. Oud, gemeente Uitgeest
G. Oude Kotte, gemeente Aalsmeer
Mw. M. Ruigrok, gemeente Haarlemmermeer
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
R. Vennik, gemeente Heiloo
Mw. A. Vijselaar, gemeente De Ronde Venen
R. van Wanrooij, gemeente Wormerland
K. van der Zwet, gemeente Lisse

Mw. H. de Groot (IenW)
K. Triest (adviseur omgevingsmanagement IenW)

5.1.2e
Ambtelijke ondersteuning

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

**A-Reguliere BRS-agenda**

**1. Opening**

De voorzitter opent de vergadering.

**2. Mededelingen**

- De gemeenteraad van Uithoorn heeft besloten een handhavingsverzoek bij ILT in te dienen bij het ministerie in verband met de overschrijding van handhavingspunt 25.
- De gemeente Haarlemmermeer geeft aan dat er een onderzoek gestart wordt naar de Spijkerboorroute, die in de luchtruimherziening veel frequenter zal worden ingezet.
- Naar verwachting kan een grote update van de uitvoeringsagenda van NOVEX Schiphol op 9 juli a.s. gepresenteerd worden.
- Meer aanmeldingen voor het stellen van vragen aan de minister die op donderdag 22 mei a.s. de BRS-vergadering bezoekt, zijn welkom.
- Er is een kamerbrief van minister Madlener over de geluidsreductie van 15%, en invulling van de resterende5% waarin nu ook de autonome vlootvernieuwing wordt meegenomen. Als meer dan 20% reductie behaald wordt zal daarvan 50% van de geluidsreductie via verstilling worden teruggegeven aan de inwoners en 50% (groei) aan de luchtvaart.
- De voorzitter heeft de minister telefonisch ingelicht over de verschillende moties die vanuit de regio ingediend zijn over de besluitvorming met betrekking tot het LVB en de uitspraak van de rechtbank Den Haag in de RBV-zaak.

## 3. Procesvoorstellen over het opstellen van zienswijzen

Het wordt door gemeenten en regio's op prijs gesteld dat er een nota van toelichting komt als zienswijzen ingediend worden, zodat duidelijk wordt welke wijziging van welke regio of gemeente afkomstig is en hoe deze is verwerkt. Deze suggestie zal meegenomen worden door de heer 5.1.2e
Verder wordt gevraagd nog wat meer te doen dan alleen met betrekking tot het proces. Er komt nog een aantal onderwerpen aan de orde waarbij ook zienswijzen zullen worden gevraagd van de BRS. Met het oog daarop zal afstemming plaatsvinden om de BRS-inzet te vertalen naar inhoudelijk zo breed mogelijk gedragen zienswijzen. ..

*Besluiten en acties:*

- *Als zienswijzen ingediend worden door gemeenten of regio's zal er voor een nota van toelichting gezorgd worden die duidelijk maakt welke wijziging in de definitieve versie afkomstig is van welke gemeente of regio.*

## 4. Vaststellen verslag 13 februari 2025

*Tekstueel*
Op pagina 2 moet de naam 'Buising' gespeld worden als 'Buissing'.

*Naar aanleiding van het verslag*
Naar aanleiding van het verslag wordt gevraagd of de BRS nog iets kan en wil doen wat betreft de rol die Lelystad Airport moet gaan spelen. De voorzitter stelt voor om dit te betrekken bij een eventuele update van de BRS standpunten te komen over een aantal grote onderwerpen. De huidige BRS-lijn is dat de BRS open staat voor een rol voor Lelystad als dat de hinder rond Schiphol kan helpen beperken, bijvoorbeeld door het verplaatsten van nachtvluchten van Schiphol naar de dag bij Lelystad. Voor de zomer wordt besluitvorming van de minister verwacht. Op de BRS van 22 mei met minister Madlener is ruimte om hierover een toelichting te vragen. Op basis daarvan kunnen we verdere rol bepalen.

*Actiepunten*
Het Ministerie van IenW zal later deze vergadering nog terugkomen op de brieven die vanuit de BRS zijn verzonden. Verder zou het RIVM gevraagd worden of technisch onderscheid gemaakt kan worden tussen dag- en nachtmetingen. Dat is gedaan, en het bleek dat er geen verschil is tussen metingen overdag en 's nachts. De geluidmeter werkt namelijk altijd objectief op basis van luchtdrukveranderingen. De beleving van geluid kan verschillen bij mensen. Het uitgebreide antwoord van het RIVM zal rondgestuurd worden.

*Acties en besluiten:*

- *Het verslag wordt behoudens de correctie van de spelling van 'Buising' in 'Buissing' (pagina 2) ongewijzigd vastgesteld.*
- *Het uitgebreide antwoord van de RIVM op vragen over de geluidsmetingen overdag en 's nachts zal rondgestuurd worden.*

Er wordt enkele minuten gepauzeerd.

**B-Gasten**

## 5. Bezoek I&W: Algemene update

De voorzitter meldt dat schriftelijk teruggekomen zal worden op de brieven die gestuurd zijn over de handhavingspunten.

*Presentatie door het ministerie van IenW (slides bijgevoegd)*
Het gepubliceerde versnelde LVB is een eerste vastlegging van regelgeving die nodig is om het maatregelpakket per 1 november 2025 in te laten gaan. Ondertussen is I&W bezig met het algehele LVB voor het op orde brengen van de basis, met name het beëindigen van de gedoogsituatie en waarin de nieuwe handhavingspunten vastgelegd worden. Dit allesomvattende LVB, waarvoor het

wachten is op de MER, staat gepland voor begin 2026. Na de zomer start daarvoor de zienswijzeprocedure, waarbij ook de BRS de gelegenheid krijgt om te reageren. De voorhangprocedure start later dit jaar.

In de eerste fase van de Balanced Approach-procedure moet 15% van het geluidsdoel (van minder ernstige gehinderden in de Schipholregio) gehaald worden. Dit komt bovenop de autonome ontwikkelingen. Op 5 maart heeft de EC een besluit gepubliceerd waarin iets anders staat dan wat sommige pers ervan gemaakt heeft. De EC stelde vragen over de rol van autonome vlootvernieuwing, over general aviation (met name zaken- en privévluchten), en operationele maatregelen. Ze wil dat in de Balanced Approach-procedure beter toegelicht wordt hoe met die drie onderwerpen omgegaan wordt. Het geluidsdoel dat Nederland heeft gesteld is 20% minder ernstig gehinderden bovenop autonome ontwikkelingen (zoals ook de autonome vlootontwikkeling). Gezien de toename van het aantal ernstig gehinderden volgens GGD-rapporten, levert de autonome verstilling onvoldoende op om hindercurve omlaag te buigen. Met het antwoord dat IenW op 2 april aan de EC heeft gestuurd, is de Europese procedure formeel afgerond.
Mocht de EC vinden dat onvoldoende rekening is gehouden met de opmerkingen die zij heeft gemaakt, dan kan een infractieprocedure gestart worden. Dat is nu niet de verwachting.
De maatregelen zijn per 1 november 2025 van kracht. Zware luidruchtige toestellen worden uit de nacht gehaald, waarvoor bijvoorbeeld in de plaats wat Europese vluchten terugkomen, die met kleinere stillere toestellen worden gevlogen. Dat geeft minder geluidsoverlast. IenW gaat een bindend convenant aan met KLM over de beloofde vlootvernieuwing en de inzet van de stilste toestellen in de nacht, met sancties voor het geval de afspraken niet worden nagekomen. Er zal worden gemonitord om na te gaan of het maatregelenpakket de 15% reductie oplevert. Dat zal duidelijk worden in het jaar volgend op 1 november 2025.

*Vragen en opmerkingen*

- Desgevraagd bevestigt het ministerie dat van de 478.000 vluchten op het etmaal die via het versneld LVB worden vastgelegd, inwoners beperkt verschil gaan merken ten opzichte van de huidige situatie. Het is een reductie is ten opzichte van de juridisch gedoogde situatie van 500.000 vluchten die er nu in werkelijkheid nog niet worden gevlogen.
- Desgevraagd licht IenW verder toe dat de tariefdifferentiatie van Schiphol uit drie stappen bestaat. Dit jaar de eerste, en daarna twee jaar telkens een nieuwe stap. De stap van dit jaar is relatief klein. Grotere stappen worden gemaakt in 2026 en 2027, maar die tellen niet mee. De maatregel moet gerealiseerd zijn per 1 november 2025 om mee te tellen in het maatregelenpakket.
- Daarnaar gevraagd, antwoordt het ministerie dat er inderdaad (over een langere termijn) wordt gemonitord en dat er inzicht wordt gegeven in de criteria. Die worden ook met de Tweede Kamer gedeeld. Het kabinet heeft besloten dat autonome vlootvernieuwing ook meetelt in de tweede fase van het maatregelenpakket.
- Opgemerkt wordt dat het aantal ernstig gehinderden van de 15% betrekking heeft op de gehele Schipholregio. Zal er dus niet geschoven worden met vluchten, waardoor het percentage op sommige plekken hoger zal zijn dan elders? Het ministerie antwoordt dat eventuele verschuiving van geluid één van de criteria was bij de te kiezen maatregelen. Maatregelen die zorgen voor verschuiving van geluid, tellen echter niet mee voor het maatregelenpakket. In ieder geval zal er over het gehele gebied straks sprake zal zijn van een afname van de geluid.
- Gevraagd wordt of het aantal ernstig gehinderden straks een formele status krijgt in de monitoring van maatregelen. Het ministerie antwoordt daarop dat men bezig is met een nieuwe monitor via een samenwerkingsverband tussen de GGD en het RIVM. De laatste gezondheidsmonitor van de GGD dateert van 2020, dit betreft een coronajaar en is daarom niet representatief en onbruikbaar voor de onderbouwing. De resultaten van de monitor 2024 volgen later dit jaar. De beleving van inwoners, zoals hinder door piekgeluid en frequentie, komt aan de orde in een opvolgend besluit onder het nieuwe geluidsstelsel. Implementatie van dit stelsel is voorzien in 2028.
- Op een vraag over de belangrijkste kritiekpunten van de EC, noemt het ministerie met name de autonome vlootontwikkeling, want alle verstillende ontwikkelingen volgens de EC meegenomen hadden moeten worden. Een ander kritiekpunt is dat general aviation buiten schot blijft, wat volgens de EC discriminatoir is. IenW is het daarmee niet eens. Brussel

verbiedt iets te doen aan general aviation en verder is de geluidsruimte voor general aviation afgeleid van het groothandelsverkeer. Als dat krimpt, gaat de general aviation daarin mee. Ten slotte blijft de EC vragen stellen over maatregelen op het gebied van de ruimtelijke ordening. Men vraagt of daarop niet meer gedaan kan worden. Daartegen kan worden ingebracht dat Nederland op dat punt ver voorloopt op de rest van Europa.
- Het doel is per 1 november 2025 te komen tot 15% geluidsvermindering, maar volgens de kaarten zijn er regio's aan te wijzen waar het juist tot geluidstoename komt. Het ministerie antwoordt dat met dit pakket aan maatregelen het geluid overal naar beneden gaat.
- Het ministerie herhaalt het eerder gedane aanbod om, samen met de collega's van programma Luchtruimherziening, in gemeenteraden of zaaltjes bewoners uitleg te komen geven over wat er allemaal gaande is.

*Vervolg presentatie (fase 2)*
Naar aanleiding van een motie-De Groot heeft het kabinet besloten om het verschil tussen additionele en autonome ontwikkelingen te schrappen voor de overige 5%. Dat betekent de facto een verlaging van het in het actieplan Omgevingslawaai Schiphol vastgelegde geluidsdoel. Politiek is besloten tot wijziging van het actieplan, waaraan een zienswijzeprocedure is gekoppeld. Vervolgens wordt het actieplan naar Brussel gestuurd. Er wordt dan een nieuw geluidsdoel gesteld, met de vraag of daarbij nog aanvullende maatregelen nodig zijn.

*Vragen en opmerkingen*
- Het ministerie bevestigt desgevraagd dat door het meenemen van autonome ontwikkelingen in vlootvernieuwing er in fase 2 minder maatregelen nodig zijn voor het behalen van het geluidsdoel.

*Vervolg presentatie*
Er wordt onderscheid gemaakt tussen een 'versneld LVB' en een algehele LVB'. Het versnelde LVB legt het aantal vliegtuigbewegingen vast (478.000 per jaar, waarvan 27.000 in de nacht). Al het andere komt niet aan de orde in het versnelde LVB. Op basis van het versnelde LVB kan niet gestopt worden met gedogen en de rechtspositie van omwonenden wordt daarmee dus niet hersteld.
Handhavingspunten worden met dit versnelde LVB nog niet uitgebreid. De grenswaarden worden niet aangepast. De ILT krijgt een aanwijzing om per 1 november 2025 niet langer te handhaven op 500.000 vliegtuigbewegingen, waarvan 32.000 vliegtuigbewegingen in de nacht, maar op 478.000 vliegtuigbewegingen, waarvan 27.000 in de nacht. De maatregelen uit de Balanced Approach procedure wordeningevoerd per 1 november 2025. De capaciteitsdeclaratie voor Schiphol voor het winterseizoen begint op 1 november 2025. Er moet vastgestelde regelgeving zijn voorafgaande aan de capaciteitsdeclaratie (die in mei wordt vastgesteld). Zonder dit versnelde LVB had men 1 november 2025 als ingangsdatum voor het maatregelpakket van Balanced Approach niet gehaald. En als het in plaats van 1 november 2025 een jaar later wordt, is het zichtjaar niet langer 2025, maar 2026 en hadden berekeningen opnieuw gedaan moeten worden.
Voor een algehele LVB wijziging is een MER nodig.Dat proces duurt te lang om mee te nemen in BA-procedure en besluitvorming van de EC. Het versnelde LVB is een eerste stap met goedkeuring van de Raad van State, dictum B (het moet beter onderbouwd worden, maar je mag wel door). Het is dus niet 'afgeschoten' door de Raad van State, zoals de pers suggereert. Tegelijkertijd wordt er hard gewerkt aan het algehele LVB. Daarmee zou je kunnen stoppen met gedogen, zijn er handhavingspunten verder weg van de luchthaven, en passende grenswaarden in handhavingspunten die passen bij de toegestane operatie op Schiphol. Er kan dan handhavend opgetreden worden als de grenswaarden gepasseerd worden. Naar verwachting kan het algehele LVB voorjaar 2026 vastgesteld worden. Een voorbehoud is dat er pas een LVB gemaakt kan worden als er een natuurvergunning voor Schiphol ligt. Die is er nu wel, maar op 4 juni doet de rechter uitspraak in de beroepszaak van o.a. 'Mobility of the Environment'. Het kan zijn dat na die datum Schiphol geen natuurvergunning meer heeft. Dan loopt het algehele LVB vertraging op. Het versnelde LVB blijft dan wel van kracht., wat reden was om voor 4 juni een LVB met dit maximumaantal vast te leggen. NB. Inmiddels is duidelijk geworden dat de rechtbank de natuurvergunning vernietigd heeft op het punt van additionaliteit.

*Vragen en opmerkingen*
- Waarom kan een algeheel LVB niet zonder natuurvergunning? Het ministerie antwoordt dat het gaat om de passende beoordeling die ten grondslag ligt aan de natuurvergunning. Dat is

dezelfde passende beoordeling die ten grondslag moet liggen aan de MER. Het hangt van de rechterlijke uitspraak af of men kan doorgaan met de MER. En zonder MER is een algeheel LVB onmogelijk.

- IenW bevestigt desgevraagd dat de fair balance, waarop ook de Raad van State ingaat, uitgebreider wordt meegenomen in het algehele LVB.
- Daarnaar gevraagd, merkt IenW op dat preferentieel baangebruik het uitgangspunt zal blijven. Toch kun je nauwelijks nog van primair en secundair spreken. De Aalsmeerbaan, de Zwanenburgbaan en de Buitenveldertbaan worden allemaal heel vaak ingezet, omdat de pieken met deze volumes zo lang zijn. Het stelsel van de handhavingspunten dat gemaakt wordt, moet deze operatie mogelijk maken. Er zit wel een marge in. In eerste instantie wordt van LVNL preferentieel vliegen gevraagd. Merkt men aan het eind van het gebruiksjaar dat het mogelijk naar een overschrijding toe gaat, dan mag het preferentieel baangebruik losgelaten worden ten gunste van ruimte in handhavingspunten elders.
- Wat betekent de genoemde marge? Kan het dus per handhavingspunt meer zijn? IenW antwoordt dat 478.000 vluchten, waarvan 27.000 in de nacht, met de vlootmix van nu, X geluid opleveren, dat is het totaalvolume geluid. Die limiet mag nooit overschreden worden. Om de vliegoperatie mogelijk te maken, zullen ook marges in de handhavingspunten opgenomen moeten worden. De belangrijkste factor daarbij is het weer. Daarvoor moeten er marges zijn in de handhavingspunten. Mocht het weerpatroon structureel veranderen, dan moet er iets veranderen aan de grenswaardebepaling.
- Als je de marges groot genoeg maakt, geef je de LVNL veel ruimte om af te wijken van de primaire banen. Als je de ruimte geeft, gaat men die ook gebruiken. Het Ministerie antwoordt dat momenteel 97% of 98% verklaarbaar moet zijn. Als niet uitgelegd kan worden waarom voor een andere baan gekozen wordt, dan treedt ILT handhavend op.
- Eerder is verzocht om de huidige handhavingspunten te behouden voor de toekomst, om een langdurige vergelijking mogelijk te maken. Hoe staat het daarmee? IenW antwoordt dat de oude handhavingspunten, op enkele na, te dicht of op een onlogische plaats t.o.v. de nieuwe punten liggen. Daarom is het niet verstandig om deze oude handhavingspunten te behouden. Wel wordt geprobeerd om een historische vergelijking te maken tussen de punten van het oude en die van het nieuwe handhavingsstelsel.
- Zijn er niet meer handhavingspunten nodig in de bollenstreek (lichtblauw op het plaatje), met Katwijk, Teylingen, Lisse etc., om goed te kunnen monitoren? IenW antwoordt dat het aantal handhavingspunten nu ongeveer 32 bedraagt en het gaat naar 180. Het aantal wordt dus al sterk uitgebreid.

*Vervolg presentatie*
Al lang bestaat de wens om de LIB-contouren te herzien, met daaraan gekoppeld de discussie over de criteria daarvoor. Met de krimp van Schiphol om de geluidshinder te beperken, komen er mogelijk ook weer meer woningen bij rondom Schiphol. Dat is lastig. De operatie is in de afgelopen jaren echter zodanig veranderd dat LIB 4-gebied, zoals het westelijk havengebied in Amsterdam, eigenlijk een te strak beschermingsniveau heeft. Andersom zijn er gebieden die met de huidige operatie een hoger beschermingsniveau nodig hebben. Met de minister is afgesproken dat daarnaar gekeken zal worden, maar ook dat daarvoor de MER van het algehele LVB afgewacht wordt. Daarmee kan je namelijk preciezer zien waar met de 478.000 vliegtuigbewegingen de grenzen van de LIB-gebieden niet meer kloppen met de huidige operatie. Er moet ook discussie komen over wat gezondheidskundig de juiste grenzen van de LIB-gebieden zijn. Nu is dat bij 56 dB Lden. Er gaan veel stemmen op om die grenzen strenger te stellen, wat voor gemeenten en provincie extra beperkingen kan opleveren.

*Vragen en opmerkingen*

- IenW zegt toe dat het later terugkomt op een vraag over het terugdraaien van een ontheffing voor een bouwproject van ILT in verband met wijziging van LIB-grenzen.

*Vervolg presentatie*
Uiteindelijk wil het kabinet af van het sturen op het aantal vliegtuigbewegingen, en in plaats daarvan te gaan sturen op basis van normen, zoals geluid, maar mogelijk later ook op andere emissies als $CO_2$ of stikstof. Over dat nieuwe stelsel voor geluid wordt momenteel nagedacht. In de verdere toekomst, rond 2028, komt er na het algehele LVB een nieuw stelsel waar de geluidplafonds in worden vastgelegd.

Er is een schetsontwerp gepresenteerd voor de luchtruimherziening met informatiebijeenkomsten. Op verzoek van de Tweede Kamer is er in verband daarmee een extra adviescommissie van experts ingesteld. Het voorlopig ontwerp zal naar verwachting begin 2026 gepubliceerd worden.

*Naar aanleiding van de presentatie*
De voorzitter benadrukt het belang van de communicatielijn. Er moeten afspraken gemaakt worden over de wijze waarop het verhaal naar inwoners verteld kan worden. Het moet begrijpelijk zijn.
IenW merkt naar aanleiding van een vraag op dat de brief van de gemeente Haarlemmermeer naar aanleiding van het eerste schetsontwerp ontvangen is. Ook zijn er brieven ontvangen vanuit de gemeenten Wormerland en Zaanstad. Naar verwachting worden ze binnen twee weken beantwoord.
Er wordt verder geklaagd dat bestuurders niet altijd op de hoogte worden gebracht van sessies voor inwoners die in hun gemeente worden georganiseerd. De bezoeker zegt toe dat dit intern zal worden besproken. De collega merkt op dat er wel ambtelijk is geïnformeerd. In het vervolg worden bestuurders ook tegelijkertijd met hun ambtenaren geïnformeerd. Van de gehouden sessies zijn verslagen gemaakt met toezeggingen, die begin volgende week verstuurd worden.

*Toezeggingen:*
- *Ingekomen brieven naar aanleiding van het eerste schetsontwerp afkomstig van de gemeenten Haarlemmermeer, Wormerland en Zaanstad worden binnen twee weken beantwoord.*
- *IenW zorgt ervoor dat bestuurders van gemeenten en provincies in het vervolg goed geïnformeerd worden over sessies.*
- *Er worden van IenW-sessies in de regio verslagen gemaakt. Die van de reeds gehouden sessies worden begin volgende week verstuurd naar het bestuur.*

**5. Rondvraag en sluiting**

De voorzitter stelt voor om LVNL uit te nodigen voor een vergadering van de BRS. De vergadering gaat daarmee akkoord. Mogelijk kan die vergadering op locatie georganiseerd worden.

Het overleg wordt gesloten.

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 22 mei 2025, van 11.00-12.46 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig: *Voorzitter:* Mw. E. Rommel, provincie Noord-Holland
J. Klopman, provincie Flevoland

T.C.W.M. Alkemade, gemeente Noordwijk
W. Breunesse, gemeente Zaanstad
E. Bus, gemeente Oegstgeest
A. Elzakalai, gemeente Amstelveen
D. Grimbergen, gemeente Lelystad
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
M. Marshall, gemeente Gooise Meren
S. Nijssen, gemeente Oostzaan
R. Oud, gemeente Uitgeest
C. Peetoom, gemeente Alkmaar
Mw. M. Ruigrok, gemeente Haarlemmermeer
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
Mw. E. Spil, gemeente Ouder-Amstel
Mw. E. Stam, gemeente Heemstede
Mw. M. Veeningen, gemeente Almere
R. Vennik, gemeente Heiloo
Mw. A. Vijselaar, gemeente De Ronde Venen
R. van Wanrooij, gemeente Wormerland
K. van der Zwet, gemeente Lisse

Minister B. Madlener
Mw. H. Groot (IenW)

5.1.2e
Ambtelijke ondersteuning

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

## 1. Opening

De voorzitter opent de vergadering om 11.30 uur

## 2. Bezoek minister Madlener

Minister Barry Madlener bezoekt de BRS tijdens een speciaal ingelaste bestuurlijke vergadering om een update te geven m.b.t. de Balanced Approach.

**Stand van zaken LVB en geluidsreductie**
Minister Madlener licht toe dat met het nieuwe LVB (gepubliceerd op 7 mei 2025) een 15% reductie van ernstig gehinderden wordt nagestreefd, in lijn met het coalitieakkoord dat uiteindelijk 20% reductie vereist. Na 1 november 2025 worden de maatregelen gemonitord; indien het geluiddoel niet wordt gehaald, volgen aanvullende acties. Geluidswinst uit vlootvernieuwing (autonoom en niet-autonoom) wordt vanaf 1 november 2025 volledig meegerekend. De minister streeft om verdere reductie boven de 20% volgens een fiftyfifty-model te verdelen tussen hinderbeperking voor de omgeving en groeiruimte voor de luchtvaartsector. De Europese Commissie is, net als de Verenigde Staten, kritisch, maar het kabinet hoopt via deze benadering politieke rust en acceptatie te bereiken.

**Participatie en rol van MRS**
De minister benadrukte dat de MRS een afspiegeling van de samenleving moet zijn, niet uitsluitend een actieplatform. Hij waarschuwde wel voor het risico van gekaapte verkiezingen. Er was daarnaast discussie over geluidsisolatiebeleid; bij de huidige grens van 478.000 vluchten moet mogelijk

herziening plaatsvinden. De minister wil dit onderwerp verder bespreken met MRS én BRS.

**Luchtruimherziening en woningbouw**
Gemeenten vragen aandacht voor de impact van luchtruimwijzigingen op woningbouwplannen. Volgens minister Madlener is er een verband tussen hoger aanvliegen en geluidseffecten op de grond. Voor sommige regio's positief, maar niet overal. Een commissie werkt aan deze integratie; participatie door gemeenten wordt aangemoedigd. Dit wordt door de aanwezige ambtenaar bevestigd.

**Lelystad Airport**
Diverse bestuurders spraken hun steun uit voor opening van Lelystad Airport, mede vanwege de combinatie van civiele en militaire luchtvaart. De minister erkent de redelijkheid van deze inzet, maar meldt dat er nog geen meerderheid in kabinet en Tweede Kamer is.

**Nieuwe vertrekroute vanaf Polderbaan**
Zorgen werden geuit over een voorgenomen wijziging van de nachtelijke KUDAD-route. De nieuwe route zou meer hinder veroorzaken in o.a. Castricum, Heiloo en Egmond. De minister erkent de onrust en benadrukt dat LVNL nog met onderbouwing moet komen. De uiteindelijke beslissing volgt na de zomer. Fatsoenlijke participatie is vereist. De minister geeft hierbij aan dat maatregelen die voor de één voordelig zijn, voor een ander mogelijk nadelig uitpakken. Een waterbedeffect is niet altijd te voorkomen.

**Nachtvluchten en geluidsbelasting**
Gemeenten vragen aandacht voor de gevolgen van de nachthinder. De nachtvluchten worden met 20% verminderd. Er is ook steun voor verdere maatregelen, waaronder (gedeeltelijke) nachtsluiting als
doelen niet gehaald worden. Gemeenten dringen aan op eerlijke verdeling van overlast en waarschuwen voor lokale overbelasting.

**Monitoring en juridische borging**
Vastgelegde maatregelen zijn deels juridisch bindend (zoals het maximum van 478.000 vluchten, waarvan 27.000 nachtvluchten). Er komt intensievere monitoring, onder meer via convenanten. Ook de 'Regeling lawaaiige toestellen' van 7 mei 2025 is bindend.
De minister benadrukt de noodzaak van transparantie en uitlegbaarheid richting burgers.

De voorzitter wenst de minister succes en sluit de vergadering om 12.46 uur.

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 8 juli 2021, van 09.30 tot 11.05 uur, digitaal**

Aanwezig: *Voorzitter:* J. Olthof, gedeputeerde provincie Noord-Holland
R.G.H. Muilekom, gedeputeerde provincie Utrecht
5.1.2e 5.1.2e provincie Noord-Holland

H. Bouma, gemeente Uithoorn
R. Berkhout, gemeente Haarlem
W. Breunesse, gemeente Zaanstad
F. Brouwer, gemeente Heemskerk
J. Brouwer, gemeente Uitgeest
P. van Diepen, gemeente Heiloo
S. Dinjens, gemeente Velsen
Mw. R. Dral, gemeente Oostzaan
G. Elkhuizen, gemeente Nieuwkoop
A. Elzakalai, gemeente Lelystad
V. Everhardt, gemeente Amsterdam
P. Glasbeek, gemeente Oegstgeest
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Mw H. Hooij, gemeente Teylingen
W. Jansen, gemeente Ouder-Amstel
B. Kabout, gemeente Aalsmeer
Mw. N. Mulder, gemeente Heemstede
J. Nobel, gemeente Haarlemmermeer
mw. K.M. van der Velde-Menting, gemeente Kaag en Braassem
P. Verbruggen, gemeente Alkmaar
R. van Woudenberg, gemeente Leiderdorp

ambtelijke ondersteuning

Afwezig m.b: R. ter Hark, gemeente Noordwijk
K. Hoekstra, gemeente Hillegom
H. Raat, gemeente Amstelveen
J. de Reus, provincie Flevoland
J. Schalkwijk, gemeente Wormerland
C. van Uden, gemeente De Ronde Venen
M. Veeningen, gemeente Almere
W. de Zoete, provincie Zuid-Holland

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

## 1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de vergadering om 09.30 uur en heet iedereen hartelijk welkom.

De heer **F. Brouwer** meldt dat hij aan deze vergadering meedoet als ad-interimwethouder van Heemskerk.
Mevrouw **Van der Velde-Menting** meldt dat zij het voorzitterschap van het cluster Zuidwest officieel overgedragen heeft aan mevrouw Hooij. Tot haar afscheid op 2 november is ze nog plaatsvervangend voorzitter.
De heer **Van Diepen** was aanwezig bij het ondertekenen van de Woondeal in Noord-Holland. Wethouder Verbruggen van Alkmaar was daarbij ook aanwezig en zal zich later bij de vergadering voegen.

## 2. Vaststellen verslag 27 mei 2021

De heer **Elzakalai** leest op pagina 2 onder punt 4 over de nadere kennismaking met de Tweede Kamer na de zomer. Hoe staat het daarmee?

Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat de kennismaking voor de zomer onmogelijk bleek door de volle agenda's van nieuwe Kamerleden. Er wordt gezocht naar een mogelijkheid om aan te sluiten bij het eerstvolgende Kamerdebat. Er zou dan misschien in de voorbereiding daarop een bijeenkomst georganiseerd kunnen worden.
De heer **Elzakalai** brengt onder de aandacht dat de zittende Kamercommissie eind oktober een bezoek zal afleggen aan Lelystad Airport.

Het verslag wordt conform vastgesteld.

**3. Verdieping BRS-inzet**
Mevrouw 5.1.2e houdt aan de hand van slides een presentatie over de balans tussen economie en leefomgeving. Er zijn in verband daarmee drie memo's meegestuurd. Het doel van de presentatie is om de essentie van deze drie memo's in hun onderlinge samenhang zichtbaar te maken.

De heer **Kabout** merkt op dat de gemeente Aalsmeer recent opdracht heeft verleend aan CE Delft om een MKBA te maken. Het gaat daarbij precies om het thema van deze presentatie. Naar verwachting wordt de MKBA a.s. maandag gepubliceerd. Graag bespreekt hij het rapport in een vervolggesprek binnen BRS-verband.
De heer **Bouma** hoorde in de presentatie over de verschuiving naar een focus op duurzame economie en een gezonde leefomgeving. Hij wijst erop dat in het stuk van Alders ook al gewaarschuwd wordt dat de leefomgeving niet achteruit mag gaan. Is dat niet in tegenspraak met wat mevrouw 5.1.2e zegt? Verder miste hij in de presentatie aandacht voor het gegroeide wantrouwen waarmee alle wethouders van de betrokken gemeenten te maken hebben. Daarbij komt dan nog de snelle groei van Schiphol, die ook niet ter sprake kwam in de presentatie. Die groei ging sneller dan wat in het Aldersakkoord stond. Hij vraagt uitleg over de stelling dat Schiphol bijdraagt aan de internationale positie en economie. Wat dat betreft lopen de meningen van de experts sterk uiteen. Ten slotte vraagt hij aandacht voor de vraag wat men onder 'leefbaarheid' en 'leefkwaliteit' verstaat.
De **voorzitter** erkent dat de huidige maatschappelijke onrust ook een rol speelt. Over de economische waarde moet zeker gediscussieerd worden.
Mevrouw 5.1.2e vindt het wantrouwen inderdaad een belangrijk punt. Daarbij speelt ook dat de gemaakte afspraken op onderdelen onnavolgbaar en multi-interpretabel zijn. Dat heeft geleid tot wantrouwen en verwarring. Het klopt dat Schiphol veel sneller is gaan groeien dan voorzien. In de economische crisis is het idee van 'selectiviteit' losgelaten om vol in te kunnen zetten op de kostendaling. Schiphol kon zich daardoor goed ontwikkelen, hoewel dat tegengesteld was aan de afspraken. In het algemeen is iedereen het erover eens dat het netwerk van Schiphol belangrijk is voor de connectiviteit. De discussie gaat vooral over de grootte en intensiteit van zo'n netwerk. Er is in het verleden wel gekeken naar gezondheid, maar tegenwoordig wordt gezondheid niet meer exclusief gekoppeld aan geluid, zoals dat bij Alders gebeurde. Er wordt nu naar alle elementen gekeken die bijdragen aan een gezonde leefomgeving.
De heer **Berkhout** vraagt wanneer het eindrapport over ultrafijnstof van het RIVM verwacht mag worden. De tussentijdse conclusies van twee jaar terug waren al behoorlijk heftig.
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat het eindrapport naar verwachting eind dit jaar uitkomt.
De heer **Dinjens** snapt dat een wezenlijke vraag is hoeveel van de marktvraag men wil accommoderen. Maar die marktvraag zal niet oneindig zijn. Het lijkt in de presentatie alsof er geen grenzen zijn. Willen accommoderen is een keuze, maar hoeveel je kunt accommoderen wordt bepaald door ruimte en gezondheidseisen. Hij verbaast zich dat het onderzoek van de GGD Kennemerland over de gezondheidseffecten van nachtvluchten niet meer betrokken wordt in de afweging over mogelijke grenzen aan de ruimte.
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat de voorspelling is dat de vraagontwikkeling zich, als je het loslaat, mondiaal explosief verder zal ontwikkelen. In veel andere gebieden in de wereld staat de luchtvaart nog maar aan het begin. Met de geplande economische ontwikkeling zal de behoefte steeds groter worden. De vraag is dan of je dat wilt en kunt faciliteren. In de omgeving van Schiphol zal de luchtvaart moeten voldoen aan een aantal randvoorwaarden.
De heer **Van Muilekom** vraagt zich af aan welke knoppen gedraaid moet worden. Hoe krijg je er vat op? Is het zinniger om met andere partijen om tafel te gaan zitten? Uit de presentatie krijg je de indruk dat de plannen weliswaar mooi zijn, maar dat iedereen doet wat hij wil. Eindhoven gaat zijn eigen weg, Schiphol groeit door.
De **voorzitter** antwoordt dat de BRS inderdaad op zoek moet naar sturingsmogelijkheden. Er zijn veel ambities, maar het blijkt tot nu toe lastig ze te realiseren.

Mevrouw 5.1.2e merkt op dat het zaak is ergens een piketpaal te slaan. Dat is tot nu toe niet gebeurd. Met een piketpaal kan het gesprek over de toekomst aangegaan worden. Er is na het huidige referentiepunt uit 1990 een nieuw referentiepunt nodig.
Mevrouw **Mulder** vraagt wat men doet met dit stuk. Zijn er plannen?
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat zij geprobeerd heeft samenhang aan te brengen. Misschien kan aan de hand van dit stuk en de memo's iets gemaakt worden wat op de site gezet kan worden. Als BRS-leden aangeven welk type product behulpzaam kan zijn, kan dat gemaakt worden.
Mevrouw **Van der Velde-Menting** hoorde mevrouw 5.1.2e opmerken dat het economisch belang van Schiphol evident is. Maar welke functies van Schiphol hebben werkelijk een verdienmodel? Waar zit de werkgelegenheid precies? Is Schiphol nodig voor de werkgelegenheid of kan die ook elders gevonden worden? Er zijn verschillende rapporten die daar vraagtekens bij plaatsen. De BRS zou daarover verder moeten nadenken en niet ervan uitgaan dat dit allemaal evident is.
De **voorzitter** stelt voor om enkele mensen uit te nodigen om de verschillende standpunten daarover uiteen te zetten.
De heer **Elzakalai** miste in de presentatie iets over de redenen voor het Aldersakkoord. Voor 2008 vochten Schiphol, bestuurders, omwonenden en de sector elkaar de tent uit. Al die partijen kwamen bij elkaar om het gesprek te voeren waaruit het Aldersakkoord is ontstaan. En wat men er verder ook van mag denken, in ieder geval waren de partijen in de afgelopen periode met elkaar in gesprek. Voorkomen moet worden dat het teruggaat naar de situatie van voor 2008.
De **voorzitter** is het daarmee geheel eens. Het is zaak het goede gesprek met elkaar voort te zetten.
Mevrouw 5.1.2e merkt op dat de heer Alders het debat in beweging heeft weten te krijgen. Het is nu de vraag of het gaat lukken om met elkaar en de partijen weer de juiste stappen te gaan zetten.
De heer **Elkhuizen** sluit zich aan bij met name de woorden van de heer Dinjens, de heer Elzakalai en de heer Van Muilekom. Het is de vraag in hoeverre de BRS kan praten over de soort luchthaven die gewenst is. Wordt de discussie over een luchthaven in zee nieuw leven ingeblazen? Of is het anders? Verschillende keren is de 'vierde fix' genoemd. Dat is een doemscenario voor Zuid-Holland, speciaal het Groene Hart. In 2023 wordt er een besluit over genomen. In verband daarmee worden participatieavonden gehouden, in de woorden van het ministerie 'werkateliers'. Hij vraagt wat de status is van het standpunt van de BRS bij die participatieavonden. Is de BRS een van de stakeholders? Ten slotte vestigt hij de aandacht op de vele overlegtafels in het Groene Hart in verband met de Natura 2000-gebieden en stiltegebieden. Het gaat over stikstof, methaan en bodemdaling. Bij die overleggen is de landbouwsector altijd vertegenwoordigd. De boeren vragen dan altijd naar het standpunt van de bestuurders over stikstof, luchtvaart en geluid. Welke antwoord moet hij dan geven?
De **voorzitter** antwoordt dat hij daarop later in de vergadering nog terugkomt. Het is inderdaad een belangrijk punt.
De heer **J. Brouwer** vraagt wat het betekend heeft dat de nachtvluchten in het Aldersakkoord overgelaten zijn aan de sector. Waartoe heeft dat geleid? Wat betreft de piketpalen die in de presentatie aan de orde kwam merkt hij op dat de tijden veranderen. Mensen houden zich steeds meer bezig met hun leefomgeving en gezondheidssituatie. Voorbeelden zijn het gas uit Slochteren en Tata Steel. Bestuurders hebben in dat opzicht hun eigen verantwoordelijk. Verschillende gemeenteraden en bewoners zijn bezig piketpalen te slaan. Het gaat dan over aantallen, nachtvluchten etc. De vraag is hoe bestuurders hun rol het beste kunnen spelen. Zitten ze aan de goede tafels?
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat men het destijds logisch vond om de nachtvluchten over te laten aan de sector, maar uiteindelijk is er een aantal nachtvluchten vastgesteld. Dat werd later naar beneden bijgesteld. De intenties van het Aldersakkoord waren goed, maar er zijn toen knoppen bedacht die in de praktijk anders uitpakten. Men dacht indertijd dat de ontwikkelingen in de luchtvaart heel veel tijd zouden gaan kosten, maar bijvoorbeeld de vlootvernieuwing bleek in de praktijk veel sneller te verlopen. Die had zijn effecten. Verder kan gediscussieerd worden over de omvang van een luchthaven, maar daarbij is wel belangrijk vanuit welk perspectief je ernaar kijkt. En wat is 'zakelijk', en wat 'leisure'? 'Niet-mainport gebonden verkeer' klinkt prachtig, maar wat is het? In de praktijk blijkt die vraag nog niet zo eenvoudig. Veel zakelijke reizigers zitten in vluchten van EasyJet. Door deze weerbarstigheid is de bestuurlijke rol zwaar, want je moet steeds de nuance in het oog houden. En nuances zijn vaak slecht uit te leggen.
De heer **Breunesse** hoorde meerdere keren de oproep om Schiphol als een normale sector te gaan beschouwen waarbij dus een integrale belangenafweging op zijn plaats is, ook in relatie tot gezondheid en ambities vanuit de Omgevingswet. Die wet zal vermoedelijk op zeker moment ingevoerd worden. Hij vraagt wat de autonome invloed van de invoering van de Omgevingswet op dit dossier zal zijn. Wat betekent zoiets voor het luchtvaart- en Schipholdossier?



785846 0185

Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat volgens de adviezen van de commissie-MER het vast dreigt te lopen. Er zit nu een knip tussen Omgevingswet en luchtvaart. Volgens de commissie-MER zit er echter een relatie tussen. Ze moeten in samenhang bekeken worden. Het Rijk zal moeten kiezen welk belang voorop gesteld gaat worden. De luchtvaart kan volgens de commissie-MER geen status aparte meer hebben. Als je dezelfde systematiek in de Omgevingswet voor andere geluidsbronnen van toepassing verklaart op luchtvaart verdwijnen daarmee de belangrijkste knelpunten.
De heer **Bouma** merkt op dat 'leefbaarheid' een van de uitgangspunten voor de Aldersopgave was. Toch hebben bestuurders geen definitie gegeven aan het begrip 'leefbaarheid'. Hij zou daarover graag een keer spreken binnen de BRS.
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat de Omgevingswet ruimte biedt voor specifieke locaties om op basis van de in te passen functies een goede afweging te maken. Er is dus een grijs gebied in de filosofie van de Omgevingswet waarbinnen ruimte is voor een afweging. Hoe die afweging uitpakt is steeds weer verschillend. Dat maakt de definiëring van 'leefbaarheid' ingewikkeld. Wel is het mogelijk om samen een boven- en ondergrens te markeren.
De **voorzitter** merkt op dat de BRS moet blijven verkennen op welke onderdelen men het onderling eens is. Op die manier blijft het mogelijk een gezamenlijk standpunt uit te dragen. Ook moet duidelijk zijn wanneer het om een direct belang van een gemeente, of een aantal gemeenten gaat. Daar blijft altijd spanning. Op een dossier zoals stikstof is misschien een gezamenlijk standpunt mogelijk, maar voor het Groene Hart kan er een andere discussie spelen, of is de invloed van Schiphol anders dan elders. Het wordt uit de presentatie duidelijk dat er nog een aantal open vragen ligt dat belangrijk is voor een volgende stap. Dat speelt als het gaat om de economische waarde van Schiphol, of om de betekenis die aan het begrip 'leefbaarheid' gegeven wordt. Hij stelt voor om in het najaar een symposium of iets dergelijks te organiseren, fysiek bij elkaar. Daarbij zou een aantal sprekers moeten worden uitgenodigd om verdieping te kunnen geven op een aantal thema's. Daarna kan binnen de BRS gesproken worden over het gezamenlijke belang en de punten waarop de meningen verschillen.
De heer **Elkhuizen** is het geheel eens met dit voorstel. Hij wil zelf graag een bijdrage leveren aan dat symposium, met aandacht voor stikstof, methaan, veenweide en bodemdaling. Hij wil overigens nadrukkelijk zeggen dat hij niet anti-Schiphol is. Wel heeft hij te maken met bestuurlijke verantwoordelijkheden. Hij moet wettelijke besluiten uitvoeren, zoals die van de Stikstofreductiewet.
De **voorzitter** begrijpt de situatie van de heer Elkhuizen. Hij neemt graag zijn aanbod aan om mee te denken over het symposium.
De heer **Dinjens** vindt het voorstel voor een symposium van de voorzitter uitstekend. Daar zou bekeken kunnen worden welke marktvraag er is en welke geaccommodeerd zou kunnen worden. Tegelijkertijd zouden de grenzen gedefinieerd kunnen worden. Misschien kan nagedacht worden over een basisleefkwaliteit. Zoals mevrouw 5.1.2e opmerkte, zou de angel eruit zijn als de normale geluidsregels toegepast werden op Schiphol.
De heer **Berkhout** vindt het voorgestelde symposium een goed idee. Belangrijk is te voorkomen dat het terugvalt naar de situatie van voor 2008. Er is sprake van een toenemend wantrouwen, ook met betrekking tot gezondheid. Dat moet meegenomen worden voor een geactualiseerd standpunt. Je moet inderdaad een ventiel inbouwen tussen de hoofdlijnen en lokale afwijkingen daarvan. Dat is een suggestie waarop voortgebouwd kan worden.
Mevrouw **Mulder** vraagt zich af wat de uitkomst moet zijn van het voorgestelde symposium. Dat moet van tevoren goed met elkaar worden afgesproken. Je zou inderdaad kunnen kijken naar het gezamenlijke BRS-standpunt. De economische kant en de milieuaspecten, met het klimaat, moeten in de presentaties op het symposium goed naar voren gebracht worden. Alle BRS-inbreng tot nu toe ging in hoge mate over wat de BRS onder leefomgeving verstaat. Dat zou als een mooi uitgangspunt kunnen dienen. De manier waarop mevrouw 5.1.2e deze presentatie heeft gemaakt moet vastgehouden worden voor de inhoudelijke presentaties op het congres in het najaar.
De heer **Bouma** is evenmin als de heer Elkhuizen tegen Schiphol. Het is een heel goed idee om fysiek samen te komen in een symposium. Er moet samenhang gezocht worden. Het is zaak elkaar te blijven begrijpen.
De heer **Breunesse** vindt het een uitstekend voorstel van de voorzitter. Hij zou graag verder willen praten over het idee om Schiphol in het vervolg als een normale sector te behandelen. Op die manier gaat het minder over de individuele standpunten, en meer over de vraag wat de Omgevingswet gaat betekenen voor een dergelijke sector.
De heer **Nobel** is voorstander van een symposium. De aandacht voor economie moet blijvend zijn. Evenmin als 'leefbaarheid' is 'economie' scherp gedefinieerd. Het internationale netwerk is belangrijk, maar wat is daar precies voor nodig? De discussie over aantallen is niet zo interessant. Hij is

benieuwd naar het rapport van Aalsmeer. Toch dient men zich te realiseren dat een op de drie vliegtuigen van Schiphol bloemen vervoert. De economie moet ook duidelijk gedefinieerd worden.
Mevrouw **Hooij** onderstreept dat de BRS-leden in gezamenlijkheid moeten optreden. Voor het cluster Zuidwest staat een gezonde leefomgeving op de eerste plaats, en dan met speciale aandacht voor geluid en fijnstof. Een duurzame economie is belangrijk, maar ook het economisch belang van Schiphol. Dat laatste verdient meer verdieping.
De heer **Van Muilekom** vindt de insteek op de Omgevingswet interessant, en daarnaast de relatie met verstedelijkingsstrategie en andere functies dan Schiphol. Daartussen moet een goede afweging gemaakt worden. Als het tot een symposium komt, moet ook een discussie gevoerd worden over governance, dus sturing en regie voeren. Dan is er het punt van een gezonde leefomgeving en de omgang met nieuwe geluidgehinderden. Hoe ga je ermee om met hinder die optreedt bij lagere waardes dan 48 dB? Ten slotte is het waterbedeffect een belangrijk onderwerp.
De heer **Van den Heuvel** vindt het een goed idee een symposium te organiseren. Hij wijst erop dat aan veel knoppen in Den Haag gedraaid wordt. Bij hem blijft de vraag hangen wat de BRS precies aan het doen is. Wordt er een alternatieve luchtvaartnota voorbereid? Dat zou niet gek zijn, maar toch is wat dat betreft enige duiding op zijn plaats.
De **voorzitter** reageert dat zijn ambitie is om als BRS een gezamenlijk standpunt te formuleren op een aantal onderdelen van de nieuwe luchtvaartnota. Daaraan moet dan goed vast gehouden worden om richting te geven aan de ontwikkeling. Op het symposium zou verkend moeten worden waar de BRS-leden elkaar kunnen vinden, zodat daar een stevig BRS-standpunt geformuleerd kan worden, en op welke punten het individueel begint te worden. Hij antwoordt de heer Nobel dat ervoor gewaakt moet worden om als BRS mee te gaan in de maatschappelijke trend om van het ene naar het andere te schieten. Bijvoorbeeld door plotseling het belang van leefbaarheid boven dat van de economie te plaatsen, of andersom. Het is zaak een evenwicht te vinden tussen die aspecten. Bij de economische ontwikkeling moet de leefbaarheid prominent op de agenda staan.
Hij nodigt de betrokken gemeenten uit om zich op te werpen als gastheer voor het symposium.
De heer **Nobel** merkt op dat de BRS welkom is in Hoofddorp.

**4. Stand van zaken governance**

De **voorzitter** merkt op dat er een brief gestuurd is naar de ORS. Ook vanuit de raad van toezicht is een reactie gestuurd. Het gezamenlijk standpunt is dat de ORS op 1 januari 2022 in de huidige vorm opgeheven wordt. Er wordt vaart gemaakt bij het ontwikkelen van een nieuwe governance.
De heer **Elzakalai** las in de brief van de raad van toezicht dat bij liquidatie de gemeenten garant staan voor de financiële afwikkeling van de ORS. Hij vindt dat bijzonder, ook wat betreft het personeel. Hij dacht dat iedereen bij de ORS gedetacheerd of uitgeleend was.
Mevrouw 5.1.2e merkt op dat de secretaris van de ORS inmiddels een andere baan heeft. Het overige personeel is meestal inhuur. Er is een grote buffer. Personeel dat in dienst is werkt voor IenW. Na de zomer zal de minister met een schets komen voor het vervolg na 1 januari 2022. De BRS zal blijven benadrukken dat de financiële verantwoordelijkheid bij de minister ligt.
De **voorzitter** licht toe dat de financiële verantwoordelijkheid niet uit de weg gegaan zal worden, maar er moet wel een einde aan zitten. Er zijn geen, of heel beperkte financiële consequenties. Die zijn voor rekening van de raad van toezicht.

**5. Rondvraag**

Er wordt geen gebruik gemaakt van de rondvraag. De **voorzitter** sluit de vergadering om 11.05 uur.

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 16 mei 2024, van 09.30-10.41 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig: *Voorzitter:* Mw. E. Rommel, provincie Noord-Holland
J. Klopman, provincie Flevoland

H. van den Akker, gemeente Stichtse Vecht
E. Bus, gemeente Oegstgeest
Mw. R.M. Dral, gemeente Oostzaan
A. Elzakalai, gemeente Amstelveen
Mw A. Heijstee-Bolt, gemeente Kaag en Braassem
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
M. Marshall, gemeente Gooise Meren
J. Nobel, gemeente Haarlemmermeer
R. Oud, gemeente Uitgeest
G. Oude Kotte, gemeente Aalsmeer
Mw. E. Stam, gemeente Heemstede
R. Vennik, gemeente Heiloo

Ambtelijke ondersteuning

5.1.2e

Afwezig m.b. Mw. J. Baljeu (provincie Zuid-Holland), R.H. Berkhout (Haarlem), W. Breunesse (Zaanstad), mw J. de Maa (Ouder-Amstel)

Verslag: 5.1.2e 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

**1. Opening**
De **voorzitter** opent de vergadering om 09.38 uur en heet iedereen welkom.

**2. Mededelingen**
De **voorzitter** merkt op dat de datum voor de extra BRS zo spoedig mogelijk zal worden vastgesteld. Wethouder Van Buren van Amsterdam zou de Amsterdamse Position Paper Schiphol vandaag toelichten, maar ze is verhinderd.
De heer **Elzakalai** spreekt er zijn bevreemding over uit dat er een extra BRS-vergadering uitgeschreven wordt omdat één gemeente nog een toelichting moet geven op haar Position Paper. Eigenlijk kan Amsterdam niet afwijken van het BRS-standpunt, en als dat toch gebeurt is het aan de Amsterdamse wethouder om dat in de BRS uit te leggen.
De heer 5.1.2e verwacht dat de BRS-bestuurders nog willen reageren op de Amsterdamse Position Paper. De laatste kans daarvoor is in juni, voordat de Position Paper voorligt in het Amsterdamse college. Wethouder Van Buren heeft in de BRSB van 7 december jl. aangekondigd dat zij de Position Paper toe zou komen lichten. Vandaag kan zij echter niet aanwezig zijn bij deze vergadering doordat ze de voorjaarsnota moet verdedigen in de gemeenteraad. In verband daarmee heeft de gemeente Amsterdam verzocht om een extra online BRSB te plannen om de wethouder gelegenheid te geven een toelichting te geven op de Position Paper, waarbij ook andere BRS-leden met input en vragen zouden kunnen komen.
De heer **Nobel** is het eens met het standpunt van de heer Elzakalai, maar wijst er ook op dat wethouder Van Buren bij de vorige vergadering, toen zij de Position Paper van Amsterdam aankondigde, desgevraagd bevestigde dat Amsterdam nog onverkort achter de BRS-uitgangspunten stond. Daarmee lijkt voor hem de kous af. Verder zal wethouder Van Buren aan de Amsterdamse gemeenteraad inhoudelijk verantwoording moeten afleggen.
De heer **Elzakalai** onderschrijft de woorden van de heer Nobel.
Mevrouw **Heijstee-Bolt** vindt het logisch dat wethouder Van Buren van Amsterdam in de gelegenheid wordt gesteld om een toelichting op de Position Paper van die stad te komen geven, als dat inderdaad zo afgesproken is op 7 december jl. Maar dat kan dan toch online? Iedereen die dat wil kan aanschuiven.

De heer **Bus** heeft begrepen dat wethouder Van Buren tijdens een reguliere vergadering met een korte toelichting zou komen. De afspraak was niet dat daarvoor apart een BRS-vergadering uitgeschreven zou worden.
De **voorzitter** vindt in de notulen van 7 december jl. niet terug dat er een expliciete afspraak gemaakt is, maar als iemand iets wil toelichten in de vergadering kan dat. Als er geen behoefte bestaat aan een extra BRS-vergadering, komt die toelichting in de volgende reguliere vergadering, in oktober. In ieder geval heeft wethouder Van Buren zich geconformeerd aan het BRS-standpunt. In oktober kan wethouder Van Buren ook toelichten hoe de Amsterdamse gemeenteraad hierover denkt. Dit zal zij aan haar meegeven.
De heer **Nobel** voegt toe dat wethouder Van Buren herinnerd kan worden aan wat er in eerdere BRS-vergaderingen is gezegd. Ook dat wethouder Van Buren zich heeft geconformeerd aan het BRS-standpunt. De BRS hoeft niet met input voor de Position Paper te komen, want het is een Amsterdamse aangelegenheid.
De **voorzitter** is het daarmee eens. Als Amsterdam als aandeelhouder zich wat activistischer wil opstellen naar Schiphol, beschouwt de BRS dat als een mededeling. Als wethouder Van Buren daarover de volgende BRS-vergadering wat wil vertellen, is daar alle ruimte voor.
De heer **Elzakalai** verzoekt dit alles nauwkeurig in de notulen van deze vergadering op te nemen.
De heer **Van den Heuvel** zou het positief vinden als Amsterdam voluit mee blijft doen in de BRS.
De **voorzitter** heeft niets gehoord van wethouder Van Buren dat op het tegendeel zou wijzen.
De heer **Klopman** merkt op dat het wethouder Van Buren vrij staat om de BRS een mail te sturen met een toelichting op de Position Paper.
De **voorzitter** zal met wethouder Van Buren bespreken wat hier nu afgesproken is. Als wethouder Van Buren dan behoefte heeft om nog eerder een schriftelijke toelichting te sturen, staat haar dat uiteraard vrij.

**a. Cumulatie van geluid stand van zaken (bijlage 1)**
De **voorzitter** verwijst voor deze mededeling naar bijlage 1.

**b. Monitor uitvoeringsagenda (bijlage 2)**
Er worden geen vragen gesteld.

**c. Toelichting vonnis RBV-zaak (bijlage 3)**
De **voorzitter** merkt op dat het een ingewikkelde uitspraak is. Het Rijk onderzoekt nog hoe het daarmee op de beste manier om kan gaan.
De heer **Bus** wijst erop dat allerlei partijen, inclusief de inwonersvertegenwoordigingen, de uitspraak verschillend interpreteren. Er is ook ongeduld. De uitspraak zou uiteindelijk ook betekenis kunnen hebben voor het BRS-standpunt. Hij pleit ervoor om nu al een traject in gang te zetten om daarover na te gaan denken.
De **voorzitter** is het daarmee eens. Zij is ook niet van plan om tot oktober, als de volgende BRS-vergadering gehouden wordt, te wachten met een reactie. Er kan nu al nagedacht worden over een gezamenlijke communicatielijn.
De heer **Nobel** vindt het ingewikkeld dat er veel rechtszaken lopen. Ongeacht de uitkomt, is het waarschijnlijk dat een van de partijen doorgaat met een nieuwe juridische procedure. Is het dan handig om nu te reageren? Eigenlijk zou je dat dan elke keer opnieuw moeten doen.
De heer **Bus** merkt op dat het BRS-standpunt weliswaar helder is, maar de inwonersorganisatie gebruikt die uitspraak om de overheid aan te spreken op een bepaalde verantwoordelijkheid, ongeacht de vraag of het de gemeente, een provincie of het Rijk betreft. De BRS wacht nu op het Rijk om vervolgstappen te zetten, maar de inwonersorganisatie wijst erop dat de uitspraak ook over een gemeente gaat. Daarover heeft hij het nu als hij met inwoners aan tafel zit. Het zou goed zijn als de BRS uitspreekt waarop ze wacht, en op welk moment ze iets gaat doen.
De **voorzitter** merkt op dat alle aanwezige bestuurders qua communicatie hun eigen verantwoordelijkheid hebben naar hun inwoners en raad. Daarin moet ieder een eigen afweging maken. Belangrijk is uit te dragen dat het een zaak van het Rijk is, waarover provincie noch gemeenten gaan. De uitspraak is zeer ingewikkeld, en op de reactie van het Rijk kunnen lagere overheden geen voorschot nemen. Het lijkt erop dat men de door Harbers ingezette lijn blijft volgen, maar het is verstandig terughoudend te zijn.
De heer **Klopman** wijst op een spelfout in de agenda. Het gaat hier niet om een RVB-zaak, maar om de '*RBV*-zaak'.

**3. Vaststellen verslag 8 februari 2024**
Het verslag wordt conform vastgesteld.

**4. Verdiepingsthema BRS: Rust in de nacht (bijlage 5)**
De heer 5.1.2e houdt een presentatie onder de titel 'Rust in de nacht'.
Enige tijd geleden is ter voorbereiding de presentatie aan de leden toegestuurd. Vorig jaar is in de BRS afgesproken dat er in plaats van een symposium, verdiepingssessies zouden worden georganiseerd tijdens de BRSB-vergaderingen. Een belangrijk actueel thema is de toenemende steun voor de nachtsluiting, ook van Schiphol zelf. IenW is bezig met een impactanalyse waarvan de resultaten eind juni uitkomen. Het BRS-standpunt is een compromis, met het risico achter te blijven in de discussie. Daarom is 'Rust in de nacht' gekozen als thema voor deze eerste verdiepingssessie.
Het doel van de sessie van vandaag is een antwoord te vinden op de vraag of de BRS haar standpunt op dit punt moet aanscherpen en welke effecten van verschillende maatregelen nader onderzocht moeten worden. De impactanalyse van IenW wordt in de laatste twee weken van juni verwacht. De BRS zal dan om een reactie gevraagd worden. In deze sessie kan de input voor die reactie verzameld worden.

Er worden momenteel drie scenario's onderzocht: een volledige nachtsluiting van 23.00-07.00 uur; een scenario dat het voorstel van Schiphol volgt, waarbij niet meer gestart wordt van 24.00-06.00 uur en niet meer landen tussen 24.00-05.00 uur; en een gedeeltelijke nachtsluiting van 00.20-05.30 uur. Dat laatste scenario is deels geïnspireerd op het regime van Frankfurt, waar de luchthaven gesloten is van 23.00-05.00 uur, met uitzonderingen tot een uur of 24.00 uur.
De heer **Vennik** ziet dit als een variant op de sluiting van Frankfurt. Interessanter zou het zijn om de sluiting van Frankfurt te onderzoeken.
De heer 5.1.2e komt daarop graag later terug, in de discussie na de presentatie.
Er zijn weinig bewegingen tussen 12.00 uur en 05.00 uur, en duidelijke pieken aan de randen van de nacht. Zo is er een piek 's morgens met landingen tussen 07.00 uur en 08.00 uur, en starts tussen 21.00 uur en 22.00 uur. Dat deel van de avond geldt wel als de 'nacht van de kinderen'.
De heer **Nobel** vindt het ingewikkeld om een tijdslot te noemen, omdat je daarmee in de operatie gaat zitten. Er komen volgens dit scenario nog veel vluchten binnen tot zes en zeven uur. Misschien kan binnenkomen toegestaan worden vanaf bijvoorbeeld vijf uur, maar starten niet, want dat geeft veel meer overlast. Zou dat niet als advies meegegeven kunnen worden? En daarnaast zou je dan het volledige plan van Schiphol kunnen omarmen, dus sowieso niets tussen 24.00 uur en 05.00 uur. Het gaat tenslotte om de aantallen. Als vluchten van vooral Amerika en Japan niet meer binnen kunnen komen, gaat je netwerk ten gronde.

De heer 5.1.2e merkt op dat uit het onderzoek van de ggd naar voren is gekomen dat de slaapverstoring vooral aan de randen van de nacht plaatsvindt. Verder kan één moment van geluidsbelasting in de nacht al tot ernstige slaapverstoring leiden. Bewoners geven aan gemiddeld per nacht zes uur slaap nodig te hebben. Je zou op gezondheid kunnen sturen via maatregelen die focussen op een aaneengesloten periode van rust, en verder maatregelen die sturen op geluidshinder. Bij een aaneengesloten periode van rust zou je kunnen denken aan een gedeeltelijke nachtsluiting zoals Schiphol voorstelt. Of een volledige nachtsluiting, die nu onderzocht wordt door IenW. Daarnaast bestaat dan nog de optie van een Frankfurtscenario, of een lightversie daarvan. Bij reductie van geluidshinder zou je kunnen kijken naar het weren van lawaaiige vliegtuigen of de inzet van stille vliegtuigen, de reductie van het aantal nachtvluchten, piekbelasting in de randen van de nacht of een fading out- fading in-regime aan de randen van de nacht. Ook zijn maatregelen per specifiek tijdslot mogelijk. Er is ook een combinatie van beide categorieën mogelijk.

Voor de discussie worden de volgende vragen opgeworpen.

*Welke aanvullende maatregelen zijn voor jullie relevant? Waar zit de overlap in de regio, dus in hoeverre is er consensus over te nemen maatregelen? En welke effecten wil de BRS nader onderzocht hebben?*

De heer **Nobel** merkt op dat hij weet waar inwoners in zijn gemeente de meeste overlast ervaren. Is er wat dat betreft een overkoepelend verhaal te vertellen voor de BRS? In Haarlemmermeer is bijvoorbeeld de hinder het ernstigste tussen 06.00 uur en 07.00 uur. Als dat voor alle BRS-gemeenten

zo is, kan IenW gevraagd worden nog eens extra naar dat tijdvak te kijken. Of is er een ander tijdvak aan te wijzen dat extra aandacht nodig heeft?
De heer 5.1.2e kan daarop geen antwoord geven.
De heer **Nobel** denkt zelf dat IenW zelf moet nadenken over een tijdslot. Het is wel goed als de BRS-gemeenten aangeven wanneer hun inwoners de meeste overlast ervaren.
De heer **Bus** vermoedt dat de inwoners van zijn gemeente de hele nacht door overlast ervaren. En als het gaat over landen, maar geen starten, zoals de suggestie is van de heer Nobel, over welke baan heb je het dan? En wie heeft daar dan het meest last van? Dat soort vragen moet eerst concreter beantwoord worden.
De heer **Vennik** vraagt waarom het door IenW voorgestelde tijdslot afwijkt van het Frankfurtse model.
De heer 5.1.2e weet dat niet. Voor zover hij weet heeft IenW het Franfurtse model als uitgangspunt genomen, maar dan iets meer toegespitst op de specifieke operatie op Schiphol, waarbij gedacht kan worden aan de rol van Transavia.
De heer **Oud** brengt onder de aandacht dat de heer Breunesse, die verhinderd is, nog schriftelijk een standpunt voor deze discussie heeft ingediend.
De heer **Elzakalai** vraagt of de BRS überhaupt nog met een aanscherping van het eigen standpunt wil komen.

*Discussie*
De heer 5.1.2e meldt dat er twee schriftelijke reactie zijn binnengekomen. Een is van de provincie Zuid-Holland, de ander van de gemeente Zaanstad.

- De provincie Zuid-Holland geeft aan dat het coalitieakkoord van de provincie expliciet spreekt van het terugdringen van hinder en het aantal nachtvluchten. Dat is het vertrekpunt. Zuid-Holland wil een oplossing voor de hinder en het tegengaan van de ernstige slaapverstoring aan de randen van de nacht. Men wil expliciet voorkomen dat het tot een waterbedeffect komt. Expliciet wél wil de provincie aansluiten bij de insteek van de BRS, en dat is sturen op gezondheid. In antwoord op de gestelde vragen vraagt de provincie Zuid-Holland om een integrale impactanalyse. Toegelicht wordt daarbij dat er al diverse onderzoeken geweest zijn, of lopen, op het gebied van inventarisatie van hindervermindering. Voorbeelden zijn de quickscan van de zuidoosthoek, initiatieven van de LVNL, de mogelijkheden om het vaste naderingspunt RIVER, nu boven de Maasvlakte, ter verplaatsen naar boven zee, en het onderzoek van het ministerie. De vraag is of het mogelijk is een totaalbeeld te krijgen van deze maatregelen, dus de optelsom. Daarbij stelt men dan de vraag welke combinaties het meest optimaal zullen zijn voor hindervermindering. Het gaat dus om een integrale impactanalyse.
- De gemeente Zaanstad laat weten dat uit de ggd-gezondheidsmonitor Zaanstreek-Waterland blijkt dat met name inwoners van Krommenie en Assendelft naast de hinder overdag ook 's nachts veel slaapverstoring ondervinden door de Polderbaan. Het gaat om 26% inwoners uit Krommenie, 34% van Assendelft-Noord, en 45% van Assendelft-Zuid. De gemeente Zaanstad komt naar aanleiding van een motie van de gemeenteraad met het volgende standpunt: afschaffing van nachtvluchten zonder verschuiving naar de randen van de nacht. Uit het ggd-onderzoek blijkt dat de randen van de nacht, dus 22.00-23.00 uur en 06.00-07.00 uur slaapverstoring veroorzaken. Een gedeeltelijke nachtsluiting zoals Schiphol voorstelt is daarom een goed begin, hoewel die maatregel nauwelijks leidt tot minder slaapverstoringen. Vanuit gezondheidsperspectief is een gedeeltelijke nachtsluiting niet erg effectief. Wat betreft de te onderzoeken effecten is het voor Zaanstad van belang dat de regionale effecten van de nachtsluiting in beeld worden gebracht, zeker wanneer bij een nachtsluiting onderscheid wordt gemaakt tussen starten en landen. De LVNL zegt dat de Kaagbaan 's nachts vaker wordt ingezet voor starts en de Polderbaan voor landingen. De effecten van de nachtsluiting kunnen daarom per regio sterk verschillen.

De heer **Oud** spreekt namens het samenwerkingsverband van Alkmaar en Haarlem. Hij ziet graag een verscherping van het BRS-standpunt. Er staat nu 'meer rust'. Dat zou moeten worden dat er gezorgd wordt voor rust in de nacht in een aaneengesloten periode van vijf uur. Ook moeten er maatregelingen komen die leiden tot vermindering van de hinder in de nacht, waarbij gedacht kan worden aan het weren van lawaaiige vliegtuigen. Belangrijk is het dat de aanvliegroute juist bij het landen over de woonkernen van de BUCH-regio gaat, waardoor men daar ontzettend veel last van de nachtvluchten ondervindt met veel slaapverstoring. Ook door de sluiting van de oostelijke route in de nacht van een aantal jaren geleden, ziet men een enorme toename van nachtvluchten met de bijbehorende hinder in der regio.

De heer **Hoekstra** merkt op dat de Aalsmeerbaan in principe geen nachtvluchten heeft, waardoor een nachtsluiting weinig effect heeft voor de zuidoosthoek. Wel zijn er zorgen over de vraag waartoe een (gedeeltelijke) nachtsluiting leidt. Er bestaat onduidelijkheid over de regionale effecten, en niet alleen wat betreft de gezondheid, maar ook de netwerken. Daarom vraagt hij eerst in kaart te brengen wat een dergelijke maatregel allemaal gaat betekenen. Een waterbedeffect en meer drukte aan de randen van de nacht zijn ongewenste consequenties, want die zouden extra nadelig kunnen zijn voor de gezondheid. Slaapverstoring moet in de breedste zin opgepakt worden. In de zuidoosthoek is er een grote avondpiek door startend vliegverkeer, terwijl de avond 'de nacht van de kinderen' is. Volgens het ggd-rapport gaan de schoolprestaties van kinderen daardoor achteruit. Wat doe je daar dan mee? Hij gelooft niet dat het BRS-standpunt gewijzigd moet worden, maar wel moet er meer duiding komen.
De **voorzitter** vat samen dat de heer Hoekstra ervoor pleit om de effecten van een (gedeeltelijke) nachtsluiting op de randen van de nacht nader te onderzoeken. Daarvan vraagt hij een overzicht te maken.
De heer **Hoekstra** werd gevraagd door wethouder De Maa van Ouder-Amstel om het volgende in te brengen. Zij vindt de solidariteit erg belangrijk en vraagt te voorkomen dat een verschuiving gaat leiden tot een waterbedeffect. Het kan niet zo zijn dat anderen worden opgezadeld met de problemen.
De heer **Nobel** vindt het nu geformuleerde BRS-standpunt heel zorgvuldig. Er is geen directe aanleiding om het te wijzigen. Doe je minder in de nacht, dan betekent dat waarschijnlijk dat er overdag een onafgebroken piekbelasting ontstaat. Dat is ongewenst. Ook ongewenst is een verdere belasting van de randen van de nacht. Als het onderzoek van IenW niet oplevert wat iedereen hoopt, zou je globaal wel iets kunnen zeggen over het aantal gehinderden tussen bijvoorbeeld 06.00 uur en 07.00 uur, of tussen 23.00 uur en 24.00 uur, waar de inwoners van zijn gemeente de meeste overlast van ervaren. Je zou IenW dan kunnen vragen wat het betekent als er bijvoorbeeld 4000 vluchten minder aan de randen kunnen starten. Wat zou daarvan het economisch effect zijn? Blijft het netwerk dan nog intact? Het antwoord op die vragen kan van grote betekenis zijn voor de discussie. Die economische effecten moeten in ieder geval goed onderzocht worden. Overigens zal er in de Haarlemmermeer altijd hinder zijn van Schiphol.
Mevrouw **Heijstee-Bolt** spreekt namens het Cluster Zuidwest, waar men te maken heeft met de Kaagbaan en de Polderbaan. Zij sluit zich aan bij wat gezegd is over de integrale impactanalyse en het waterbedeffect. De hoofdlijn voor de BRS is momenteel om de zwaarbelaste gebieden overdag niet meer te belasten. Dat gaat dus over gebieden rond alle banen. Voor de Polderbaan en de Kaagbaan zou je zeggen: genoeg is genoeg. De nachtvluchten mogen niet verschoven worden naar secundaire banen overdag. Maar in de hoofdlijn gaat het ook over de zwaarbelaste gebieden overdag, dus de Polderbaan en de Kaagbaan. Er mag geen waterbedeffect optreden voor alle banen.
De heer **Elzakalai** antwoordt dat volgens de gelijkwaardigheidscriteria de zuidoosthoek vele malen zwaarder wordt belast dan het verlengde van beide primaire banen. Een vlucht over de Kaagbaan heeft minder impact dan een vlucht over de Aalsmeerbaan, omdat de vlucht over een ander gebied gaat.
Mevrouw **Heijstee-Bolt** merkt op dat niemand erop achteruit mag gaan, en dat in relatie tot alle banen. Dat is solidariteit. Er mag geen waterbedeffect ontstaan.
De heer **Oude Kotte** hoorde Ruud Sondag zeggen dat men zich geen zorgen hoefde te maken omdat de vluchten nooit naar de randen van de nacht of de ochtend zouden worden verplaatst. De slots zaten daar al vol. Maar nu zijn de nieuwe slots gereed en is uitbreiding wel degelijk mogelijk, in de praktijk tot 600.000 vluchten. Dat betekent dat de slots van de avond en de ochtend niet meer vol zitten. Hij vindt daarom dat de uitspraak 'bij zorgen voor meer rust in de nacht moet rekening gehouden worden met de randen van de nacht' te zwak is aangezet. Bepaalde banen mogen in de avond en nacht wel gebruikt worden, en je zou 's avonds toch niet bij de Aalsmeerbaan willen zijn als vluchten er op 60-70 m overvliegen. Als dat aantal vluchten nog toeneemt, betekent dat een nachtmerrie voor de betrokkenen. Je zou dus echt op piekbelastingen moeten letten. Die mogen niet verder toenemen.
De heer **Elzakalai** vindt het een ingewikkeld probleem. Hij voelt mee met iedereen en ook in zijn gemeente vraagt men of die nachtvluchten werkelijk nodig zijn. Het gaat om het vinden van een balans. Het huidige pakket lijkt hem redelijk goed. Dat zou zo kunnen blijven, in combinatie met de geformuleerde onderzoeksvragen. Je zou op zoek kunnen gaan naar mogelijke optimalisaties. Dat zou je mee kunnen geven als oplossingsrichting. En als je nachtvluchten schrapt, moeten ze ergens anders toch weer terugkomen. Overigens kent Nederland een luchthaven die dat op zou moeten kunnen vangen, dus daar zouden die vluchten heen moeten. Luchthaven Lelystad is een mooie oplossing.

De heer **Klopman** kan zich daarin vinden. Flevoland zou een nieuwe onderzoeksvraag willen voorstellen: wat betekent het als je nachtvluchten uitvoert op Lelystad Airport? Die vraag is meegenomen in de lobby van Flevoland naar de minister en naar het nieuwe kabinet. Helaas was daarover niets terug te vinden in het onderhandelingsakkoord. Dat zou je overigens ook anders kunnen duiden; misschien betekent het dat er een opening is. Hij vraagt die vraag dus toe te voegen aan de onderzoeksvragen van BRS.
De **voorzitter** concludeert uit het voorgaande dat de huidige inzet goed is, alleen wil men sommige zaken nog laten onderzoeken, zoals de effecten die een vermindering van het aantal vluchten aan de randen van de nacht zou hebben, voor de gezondheid, geluid, en voor de economie. Verder wordt gevraagd te kijken wat de consequenties zijn van het verplaatsen van nachtvluchten op Schiphol naar de dag van Lelystad.
De heer **Klopman** is het met de heer Elzakalai eens dat vluchten die men niet wil verplaatsen naar secundaire banen alleen nog naar Lelystad kunnen. Dat wordt dan een soort zevende baan.
De **voorzitter** voegt daaraan toe dat stikstof inmiddels geen uitdaging meer is.
De heer **Oude Kotte** benadrukt nog eens dat de avond de nacht van kinderen genoemd wordt. Als je het over gezondheid wilt hebben, moet je daar ernstig rekening mee houden. Wat betekent een maatregel voor die doelgroep?
De heer **Nobel** vindt de BRS-inzet goed, maar hij is het eens met wat gezegd wordt over de randen van de nacht. Ook zijn er zinnige opmerkingen gemaakt over Lelystad Airport. Hij stelt daarom toe te voegen: 'Wij zien ruimte om dit op te vangen bij Lelystad Airport'.
De heer **Oud** betreurt het dat hier niet gepraat wordt over een aaneengesloten periode van rust in de nacht. Hij is het eens met het voorstel van de heer Nobel, om Lelystad in de BRS-inzet te noemen als mogelijke oplossing voor de opvang van de hinderbeperking aan de randen van de nacht.
De heer **Van den Heuvel** spreekt namens het Groene Hart. Hij denkt nog steeds dat de BRS-inzet deugt, ook al is het ingewikkeld. Bij Aalsmeer tril je uit je bed als er een oude jumbo 's nachts overvliegt. In de ochtend is er geen wekker nodig, want dan begint men om 04.00 uur. Transavia is een grootgebruiker van de nacht. Het voorstel van Schiphol vond hij zeer charmant, in lijn met het standpunt van Zaanstad. Hij is voor het gebruik van Lelystad Airport.
Mevrouw **Stam** sluit zich bij de vorige spreker aan. Lelystad is tot nu toe vaak buiten de discussie gebleven. Het gaat om solidariteit binnen de BRS, maar er wordt niet verder naar buiten gekeken. Als Amsterdam begint over krimp en de heer Nobel zich afvraagt wat het verschil van 4000 vluchten zou betekenen, moeten alle opties wel goed op een rijtje gezet worden, met scenario's. Zij zou het jammer vinden als straks Lelystad buiten het plaatje blijft. De solidariteit van de BRS moet naar binnen gericht zijn, maar ook naar buiten. Een eventuele aanscherping van het aantal vluchten zonder dat dat ten koste gaat van het netwerk zou een belangrijk signaal zijn.
De heer **Hoekstra** vindt het goed als Lelystad genoemd wordt, maar toch mag niet vergeten worden dat er nog een (demissionaire) minister zit die op de lijn van krimp zit. Wordt de mogelijkheid van krimp nu verder buiten de discussie gehouden? Maar al het wikken en wegen, hier of daar heen schuiven blijkt niet meer te werken. Daarover is het ook in de BRS gegaan.
Mevrouw **Stam** vindt een discussie over krimp iets heel anders dan een discussie over aanpassingen bij de meeste drukke tijdvakken, in de vooravond of de vroege ochtend. En een heel kleine verplaatsing, bijvoorbeeld naar Lelystad, zou soelaas kunnen geven voor de behoefte aan een langere aaneengesloten periode van rust voor de betrokken bewoners. Als de discussie nu weer over krimp gaat, haal je de diepgang die straks uit heel mooie scenario's gaat komen. Dan wordt het weer 'krimp of geen krimp'. Zij is meer voor aanpassingen in de vooravond en de vroege ochtend, met verplaatsingen naar overdag. En Lelystad moet haar deel in kunnen vullen.
De heer **Nobel** ziet enerzijds wel wat in de suggestie van de heer Oude Kotte, en aan de andere kant Lelystad. Kunnen die twee dingen niet toegevoegd worden aan de inzet?
De **voorzitter** concludeert dat de aanwezigen het daarmee eens zijn. Dat zou dan de aanscherping zijn van de huidige BRS-inzet die neerkomt op onderzoeken hoe de nachtvluchten verplaatst kunnen worden naar dagvluchten bij Lelystad, en daarnaast het verzoek te onderzoeken wat de effecten zijn, zowel economisch als qua gezondheid, van het gebruik van bepaalde delen van de nacht. Daarbij wordt dan speciaal aandacht gevraagd voor de avond, die de nacht is van het kind. Ook wil de BRS weten wat de effecten zijn van de nieuwe slot aan de randen van de nacht.
De heer **Hoekstra** is geen tegenstander van die toevoeging, maar vraagt zich wel af of alle gemeenteraden in BRS-gebied daarover ook zo denken. Moet er eerst nog een consultatie van de gemeenteraden plaatsvinden?
De heer **Nobel** veronderstelt dat alle gemeenteraden het eens zijn dat er minder hinder moet zijn in het BRS-gebied. Daar kan toch niemand tegen zijn?

De heer **Hoekstra** werpt tegen dat er ook een aantal gemeenteraden tegen de opening van Lelystad zal zijn.
De **voorzitter** herinnert zich dat in de BRS gesproken is over het verdelen van de hinder. Je zou dus kunnen denken aan verdeling van de hinder door de inzet van Lelystad.
De heer **Oud** denkt dat alle raden unaniem minder hinder willen aan de randen van de nacht. Deze oplossingsrichting zal daarom de handen op elkaar krijgen. In zijn eigen raad is expliciet gesproken over een lobby om Lelystad toch open te krijgen.
De heer **Klopman** merkt op dat het in de lobby zou helpen als BRS zwart op wit zegt achter de opening van Lelystad te staan als mogelijke oplossing.
De heer **Van den Akker** sluit zich aan bij voorgaande sprekers. Hij is het eens met wat gezegd is over de nachtvluchten. Bij hem is de actiegroep Stop4deroute! langs geweest. Er zijn ook 160 brieven bij Stichtse Vecht binnengekomen. De mensen van Stop4deroute! hebben klachten over de vluchten overdag over Tienhoven, een kern binnen Stichtse Vecht die ook Natura 2000-gebied is. Als je vluchten van de nacht verplaatst naar de dag, zal je ook over grote natuurgebieden komen te vliegen. Op 24 april was er in Maarn een bewonersavond van 200 mensen. Ook in Houten was er één, met 100 deelnemers. Er dus al van alles aan de gang. De gemeente zelf gaat geen actie voeren, maar wil wel een bewonersavond faciliteren. Dat is ook om uitleg te geven en begrip te tonen.
De **voorzitter** adviseert alle actiegroepen te verwijzen naar de MRS. In de BRS zitten bestuurders bij elkaar om afwegingen te maken voor de inwoners. Niet om actie te voeren.
Zij dankt iedereen voor de constructieve inbreng.

**5. Rondvraag**
Er wordt geen gebruikgemaakt van de rondvraag.

**6. Sluiting**
De **voorzitter** sluit de vergadering om 10.41 uur.

- Wat is jullie reflectie?
- Rommel heeft nog niet afgeconcludeerd. Er is verdeeldheid. Misschien terug naar Esther?

- Balanced approach: vinden we daar iets van als BRS?

**1. Belang van Gezondheid en Slaapverstoring**

- Gezamenlijke Zorgen over Slaapverstoring: Zowel de heer Nobel, de gemeente Zaanstad, als de heer Hoekstra benadrukken het belang van het verminderen van slaapverstoring voor de inwoners. Ze erkennen de ernstige impact van nachtelijke vliegverkeer op de gezondheid, vooral op de slaapkwaliteit van bewoners.

**2. Overwegingen rondom Tijdvakken**

- Tijdsvakken van Overlast: De heer Nobel, de heer Bus, en de gemeente Zaanstad wijzen op specifieke tijdvakken waarin de hinder het meest ernstig is. De heer Nobel benadrukt de overlast tussen 06.00 uur en 07.00 uur, terwijl Zaanstad de randen van de nacht (22.00-23.00 uur en 06.00-07.00 uur) benadrukt als probleemgebieden.
- Analyse van Specifieke Tijdvakken: De heer Nobel en de heer Hoekstra pleiten voor een diepgaand onderzoek naar de effecten van vluchten tijdens de randen van de nacht om te begrijpen welke tijdvakken extra aandacht nodig hebben.

**3. Vermijden van Waterbedeffect**

- Bezorgdheid over Verschuiving van Overlast: Zowel de provincie Zuid-Holland als de heer Hoekstra en mevrouw Heijstee-Bolt benadrukken het belang van het vermijden van een waterbedeffect, waarbij overlast simpelweg naar andere tijdvakken of regio's verschuift zonder de totale hinder te verminderen.

**4. Integrale Impactanalyse**

- Noodzaak van een Omvattende Studie: De provincie Zuid-Holland, de heer Oud, en mevrouw Heijstee-Bolt dringen aan op een integrale impactanalyse om een compleet beeld te krijgen van de effecten van verschillende maatregelen op hindervermindering.

**5. Rol van Lelystad Airport**

- Gebruik van Lelystad voor Hindervermindering: De heer Elzakalai, de heer Klopman, mevrouw Stam, en de heer Van den Heuvel zien Lelystad Airport als een mogelijke oplossing om nachtvluchten van Schiphol te verplaatsen naar dagvluchten, wat de overlast in de BRS-regio zou kunnen verminderen.

**6. Solidariteit tussen Gemeenten**

- Gezamenlijke Aanpak van Hinder: Meerdere sprekers, waaronder mevrouw Heijstee-Bolt, de heer Oud, en de heer Van den Heuvel, benadrukken het belang van solidariteit tussen gemeenten om een eerlijke verdeling van de hinder te waarborgen en gezamenlijke oplossingen te zoeken.

**7. Economische Overwegingen**

- Onderzoek naar Economische Impact: De heer Nobel en anderen vragen om een onderzoek naar de economische effecten van het verminderen van vluchten, met een focus op de balans tussen economische belangen en gezondheidsvoordelen.

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 23 oktober 2024, van 13.30-14.54 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig: *Voorzitter:* Mw. E. Rommel, provincie Noord-Holland

H. van den Akker, gemeente Stichtse Vecht
R. Breeuwsma, gemeente Alphen aan den Rijn
Mw. H. van Buren, gemeente Amsterdam
E. Bus, gemeente Oegstgeest

R.J. van Duijn, gemeente Nieuwkoop
A. Elzakalai, gemeente Amstelveen
D. Grimbergen, gemeente Lelystad
Mw A. Heijstee-Bolt, gemeente Kaag en Braassem
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Mw. E. Koek, gemeente Teylingen
S.M. Nieuwland, gemeente Uitgeest
S. Nijssen, gemeente Oostzaan
H. Romeijn, gemeente Leiderdorp
Mw. M. Ruigrok, gemeente Haarlemmermeer
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
Mw. E. Spil, gemeente Ouder-Amstel
Mw. E. Stam, gemeente Heemstede
R. Vennik, gemeente Heiloo
R. van Wanrooij, gemeente Wormerland
K. van der Zwet, gemeente Lisse

Minister Madlener
Mw. H. Groot, Mw. M. Smit, K. Triest

5.1.2e
Ambtelijke ondersteuning

Afwezig m.b.

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

**1. Opening**
De **voorzitter** opent de vergadering om 13.30 uur en heet iedereen welkom, met bijzondere vermelding van de aanwezigheid van mevrouw Spil uit Ouder-Amstel en mevrouw Ruigrok van Haarlemmermeer, die voor het eerst hun opwachting maken. Mevrouw Ruigrok is ook de nieuwe vicevoorzitter van de BRS bestuurlijk.

Staande de vergadering wordt besloten om een rondvraag te houden na agendapunt 4.

**2. Mededelingen**
*Aflopen BOK en vervolg*
De **voorzitter** merkt op dat de nieuwe bestuursovereenkomst op 10 oktober jl. afgelopen is. De voortgang ervan is geborgd door het ontwikkelperspectief en het uitvoeringsprogramma. Het Rijk en de regio's zien daarom geen noodzaak voor een vervolg op de BOK.

*Organisatie van het halfjaarlijkse bestuurlijk gesprek tussen BRS, MRS, sector, Schiphol en IenW*
De **voorzitter** memoreert de motie van de VVD in de Tweede Kamer waarin de wens uitgesproken om een halfjaarlijks overleg te starten van de BRS, MRS, luchtvaartsector en Schiphol. De reden is dat de luchtvaartsector weinig aanwezig is bij vergaderingen van BRS en MRS. Bij een eerste samenkomst heeft de BRS aangegeven te willen doorgaan in de huidige overlegstructuur, dus BRS en MRS met hun eigen overleg, zonder extra formeel overleg. Er is geen bezwaar tegen een halfjaarlijks informeel overleg. Het is nog niet zeker wat de minister met de motie gaat doen.

*Transitie Stichting Leefomgeving Schiphol (SLS) naar Omgevingsfonds per 1 januari 2025*
De **voorzitter** merkt op dat er een nieuwe raad van toezicht komt, waarin zij als voorzitter van de BRS plaats zal nemen. Later komt zij nog op dit onderwerp terug.

*Monitor uitvoeringsagenda NOVEX Schiphol (*
Er worden geen vragen gesteld naar aanleiding van de update die als bijlage meegestuurd is.

**3. Vaststellen verslag 16 mei 2024**
*Pagina 1*
Mevrouw **Van Buren** komt met een update over de Amsterdamse position paper die vorige week in de raad is vastgesteld. Naar aanleiding van de discussie over de position paper merkt zij op dat het Amsterdam uiteraard vrij staat om haar eigen positie te bepalen. De gemeente blijft wel aangesloten bij de BRS. Amsterdam wil zich nadrukkelijk niet focussen op eigen belangen, maar een breder perspectief kiezen en wil opkomen voor de belangen van de regio.In de position paper gaat het niet alleen over Amsterdam, maar om de brede leefomgeving.
De heer **Elzakalai** benadrukt dat de BRS altijd met één mond gesproken heeft. Altijd trad de BRS als eenheid naar buiten. Hij heeft een paar vergaderingen geleden de wethouder van Amsterdam gevraagd of de BRS-afspraken voor die gemeente leidend bleven, ook al kwam men met een eigen position paper. Hij kreeg daarbij steun van de rest van de vergadering. De wethouder antwoordde toen bevestigend. Dan bevreemdt het dat in de position paper echt heel andere dingen staan dan de afspraken die in BRS-verband gemaakt zijn. Verder is hem ter ore gekomen dat er 'onder water' telefoontjes worden gepleegd door Amsterdam met het verzoek zich aan te sluiten bij die gemeente. Als dat waar is, rijst de vraag waarom de BRS dan nog bij elkaar komt. Als de dingen niet openlijk besproken kunnen worden, ondermijnt dat de kracht van de BRS en de publieke stem van de gemeenten rondom Schiphol. Dit is voor hem een novum in de dertien jaar dat hij deelneemt aan de BRS-vergaderingen. Hij vraagt de wethouder van Amsterdam hiermee op te houden.
De heer **Slettenhaar** geeft zijn steun aan de woorden van de heer Elzakalai. Als er verschillen zijn, moeten die in BRS-verband besproken worden. Hij is benieuwd of dit voor de gemeente Amsterdam een gewoonte gaat worden, of dat het iets eenmaligs is.
De heer **Van Duijn** heeft in de acht jaar dat hij zich met dit dossier bezighoudt altijd ervaren hoe belangrijk de eenheid van de BRS is. De BRS is een erg groot orgaan met veel gemeenten en provincies, en kan op die manier heel wat slagkracht inbrengen. Men hoeft het niet altijd met elkaar eens te zijn, maar het is goed als de eenheid gekoesterd wordt.
Mevrouw **Van Buren** wijst op de positie van Amsterdam, die verschillend is van die van andere gemeenten bij Schiphol. Amsterdam bezit 20,1% van de aandelen Schiphol en daarom zit zij ook bij aandeelhoudersvergaderingen van de luchthaven. Het is dan logisch je positie te bepalen. Zij snapt de reacties daarom niet. Zij heeft in de BRS al eerder aangekondigd dat Amsterdam haar eigen positie zal bepalen. Als wethouder heeft zij ook te maken met de Amsterdamse gemeenteraad. Zij heeft duidelijk gemaakt dat Amsterdam aangesloten wil blijven bij de BRS en de BRS-standpunten ondersteunt. Toch kan het ook zijn dat sommige gemeenten andere standpunten innemen, die ook in de BRS gewisseld worden. Daarna komt er een standpunt van de gehele BRS. Als men in deze vergadering vindt dat Amsterdam niet langer deel kan uitmaken van de BRS, hoort zij het graag. De gemeente blijft bij haar position paper. Die zal ook uitgedragen worden. Zij kan dan ook niet beloven dat Amsterdam dit niet nog eens zal doen.
De **voorzitter** wijst erop dat de heer Elzakalai bij dat laatste doelde op de telefoontjes van Amsterdam naar andere gemeenten. De heer Elzakalai benadrukte dat afwijkende standpunten besproken kunnen worden aan de BRS-tafel. Er kan dan open over gediscussieerd worden.
Mevrouw **Van Buren** ziet niets kwaads in het voeren van gesprekken met mensen in andere gemeenten die eenzelfde positie hebben ingenomen. Zij heeft destijds ook aangeboden om de position paper van Amsterdam te presenteren in de BRS en het gesprek erover aan te gaan. Daar bestond toen geen behoefte aan.
De heer **Elzakalai** heeft nooit gezegd dat Amsterdam zich terug zou moeten trekken uit de BRS. Dat zou hem ook heel onverstandig lijken. Het is prima als gemeenten met een eigen position paper komen, maar de BRS-standpunten moeten dan wel leidend zijn. Zo heeft hij dat eerder gezegd tegen mevrouw Van Buren, en die heeft er toen 'ja' op gezegd. Toch ziet zij in deze position paper dat er op onderdelen wordt afgeweken van de BRS-standpunten. Als meer gemeenten dat zo doen, is de BRS haar slagkracht naar Den Haag kwijt. Hij wil graag de eenheid van de BRS bewaken.

Mevrouw **Van Buren** merkt op dat Amsterdam in haar position paper inderdaad andere standpunten heeft voor de manier om ergens te komen. Zij begrijpt dat men vindt dat de gemeente die niet mag uitdragen omdat ze niet het standpunt zijn van de BRS. Maar Amsterdam ondertekent toch ook de brieven van de BRS? Dat betekent alleen niet dat ze, ook als aandeelhouder van Schiphol, geen andere standpunten kan hebben. Die moet ze ook kunnen uitdragen en erover van gedachten wisselen met omliggende gemeenten.
De heer **Bus** heeft begrip voor de verschillende standpunten en hij begrijpt ook dat Amsterdam onder een vergrootglas ligt. Gemeenten en gemeenteraden nemen standpunten in en hijzelf probeert daarvoor dan steun te krijgen binnen de BRS. Hij probeert BRS-standpunten, waar hij achter staat, richting de standpunten van zijn gemeente te krijgen. Dat geldt toch ook voor Amsterdam?
De **voorzitter** hoort in ieder geval dat de gezamenlijke standpunten van de BRS door individuele gemeenten worden onderschreven. Verder proeft zij dat er BRS-breed aandacht is behoud van eenheid en dat er wil is om de bestuurlijke bijeenkomsten te benutten voor onderlinge afstemming en discussie.

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

**4. Binnengekomen stukken: reactie IenW op BRS brief onderhoud Zwanenburg baan**
De **voorzitter** vindt dat de meerwaarde van de BRS hiermee goed zichtbaar is geworden.

Verder wordt er geen opmerkingen gemaakt.

**4.a Rondvraag**
De heer **Elzakalai** herinnert aan de discussies in voorgaande jaren over het plannen van onderhoud door Schiphol. Vorig jaar hadden Amstelveen en Amsterdam daarvan te lijden, toen de Zwanenburgbaan in onderhoud was en de hele zomer de Buitenveldertbaan gebruikt werd. Voor de komende zomer krijgt de Buitenveldertbaan te maken met onderhoud, zodat dan weer andere banen gebruikt zullen worden. Opnieuw lijkt het te schorten aan een goede planning. Hij vraagt een brief namens de BRS aan Schiphol te sturen waarin gehamerd wordt op een betere planning.
De **voorzitter** heeft dit ook gesignaleerd. Er is daarom een gesprek hierover met IenW en Schiphol in voorbereiding.
Mevrouw **Ruigrok** sluit zich daarbij aan. Zij is ervoor dit bij Schiphol onder de aandacht te brengen met een gesprek, en ook met een brief.
De heer **Van Duijn** sluit zich er ook bij aan. De communicatie en planning van onderhoud door Schiphol is een drama.
Mevrouw **Van Buren** wijst erop dat met Schiphol afspraken gemaakt zijn waar de luchthaven zich opnieuw niet aan houdt. Vorig jaar is een redelijk strenge brief geschreven. Daar kan naar verwezen worden. Schiphol beloofde toen dat het niet weer zo zou gebeuren. Er zouden mitigerende maatregelen genomen worden. Maar het gebeurt dus gewoon weer. Het is dus goed namens de BRS een brief te schrijven.
De **voorzitter** concludeert dat er, naast het gesprek, een stevige brief voorbereid zal worden om naar Schiphol en IenW te sturen.

De heer **Van Duijn** merkt dat er in zijn gemeente de nodige onrust bestaat over de handhavingspunten, waar die een plek moeten krijgen en waar ze ingevuld worden. Veel inwoners hebben het idee dat de handhavingspunten op verkeerde plekken worden gezet. Misschien is het een idee over dit thema een presentatie te houden bij een volgende BRS-vergadering.
De heer **Bus** reageert dat de handhavingspunten onderdeel zijn van de discussie rondom NRD, MER en LVB. Hijzelf kon in zijn mailbox niet terugvinden wanneer de BRS gereageerd heeft op de NRD. In de kaderbrief lijkt het alsof er al gereageerd is. Er is inderdaad onrust onder omwonenden over met name de dichtheid van de handhavingspunten, de norm, en de wijze waarop aan het daadwerkelijke geluid getoetst kan worden. Hij vraagt dat onderwerp te agenderen voor de BRS, liefst gekoppeld aan een procedure die nog inbreng mogelijk maakt.
De **voorzitter** vindt het een goed punt. Het wordt geagendeerd voor de volgende vergadering.

Er wordt gepauzeerd van 13.53-14.00 uur.

**5. Minister Madlener van ministerie IenW**
**a. Opening**

De **voorzitter** verwelkomt de minister bij deze vergadering.

Minister **Madlener** stelt zich voor aan de vergadering. Hij vindt dit een mooie regio met veel mensen en met groot economisch gewicht. De luchthaven ligt centraal in het gebied en heeft grote impact. Hij heeft in zijn eerste maanden als minister gemerkt dat de sfeer tussen luchtvaartmaatschappijen en bewoners slecht en gespannen is. Er is wantrouwen. Daar wil hij proberen verbetering in aan te brengen; de sfeer en het overleg moeten verbeteren. Het is goed om te spreken met de bewoners die luidruchtig zijn als het gaat om de luchthaven, maar ook de andere bewoners mogen niet vergeten worden.
Er zijn ook mensen die meer sympathie voelen naar de luchthaven. De vele voordelen die de luchtvaart biedt, zowel maatschappelijk als economisch, omarmt hij. De luchtvaart is cruciaal voor de economie en voor deze regio. Veel mensen komen graag op de luchthaven, die vrijheid verschaft om allerlei plekken in de wereld te bezoeken.
De hinder is echter een keerzijde die niet uit het oog verloren mag worden. De verduurzaming van de luchtvaart schrijdt voort, maar gaat niet zo snel als met de elektrische auto's. Uiteindelijk zal de luchtvaart duurzaam worden, want de problemen ermee spelen over de hele wereld. Mensen willen contact met elkaar, dus ligt er de opdracht om het goede van het vliegen te behouden.
Er zijn ook grote economische belangen. Schiphol ligt in het centrum van het land en verzorgt verbindingen met de hele wereld. De belangen moeten van de rechter beter geborgd worden. Hij staat daar ook achter. Alle belangen moeten tegen elkaar afgewogen worden. De essentie van NOVEX is dat de kwaliteit van de leefomgeving van Schiphol verbeterd wordt, waarin de belangen van de internationale luchthaven vervlochten dienen te worden. Vandaar dat hij graag overlegt met alle stakeholders, waarbij de BRS een zeer grote rol speelt.
Het is belangrijk dat de contacten tussen de BRS en het ministerie goed blijven lopen. Graag hoort hij hier op welke punten dat beter kan. Het ministerie hecht eraan goed met elkaar te blijven spreken. De rechtsbescherming voor de omwonenden zal worden verbeterd.
Het doel van het vorige kabinet was om het geluid van Schiphol te reduceren met 20%. Dat doel neemt hij over, hoewel er een vertraging zal optreden van een jaar. Zijn boodschap naar de bewoners is dan ook dat het niet slechter, maar beter zal worden. De luchtvaartmaatschappijen willen groei, terwijl veel bewoners voor krimp zijn. Het kabinet zal niet alleen naar de luchtvaartmaatschappijen luisteren en kiest voor enige krimp. Zijn indruk is dat de luchtvaartmaatschappijen heel goed zien dat hun bestaansrecht in gevaar komt als zij alleen maar ruzie met omwonenden maken. Ze doen hun best om tot verbeteringen te komen en het gesprek met de omwonenden te bevorderen. Dat verstevigt het draagvlak. Als voorbeeld geeft hij de haven van Rotterdam, waar bedrijven zijn die ook overlast veroorzaken voor de omgeving. Toch is er draagvlak onder de omwonenden, wat komt omdat de haven van Rotterdam er veel aan doet. Men zoekt het gesprek met de bewoners en neemt de telefoon op als iemand belt over overlast.
Hij zoekt naar mogelijkheden om het directe contact, zoals bestond ten tijde van de Alderstafel, te herstellen. Dat wordt hem ook gevraagd in een motie van de Tweede Kamer. Zijn doel is dus om alle partijen, zoals bewoners en luchtvaart, aan tafel te krijgen.
Er is een start gemaakt met de Balanced Approach, een verplichting van de EU voor als je wilt krimpen. Hij verwacht de berekeningen in de eerste week na het herfstreces die moeten uitwijzen hoeveel vluchten mogelijk zijn binnen het doel van 17% geluidsreductie. Als die 17% gerealiseerd is, zal gekeken worden hoe de overige 3% ingevuld kan worden en hoe de afgesproken maatregelen gaan uitpakken. Hij verwacht daar veel goeds van, ook al is de scepsis onder bewoners logisch. Handhaven op geluid is ingewikkeld, want het is ongrijpbaar, soms een beleving van mensen en niet zozeer een hard gegeven. Dat maakt de gesprekken ingewikkeld. Het vliegen moet ook veilig blijven; je kunt niet uitsluitend naar geluid kijken. Binnenkort verwacht hij duidelijkheid te krijgen over het aantal vluchten. Het aantal nachtvluchten wordt gereduceerd met 5000, wat een behoorlijk groot doel genoemd kan worden. Al met al hoopt hij op een goede relatie met de BRS.

**b. Het goede gesprek**

De heer **Van Duijn** vertelt dat hijzelf uit de gemeente Nieuwkoop komt, in Zuid-Holland. Het Cluster Groene Hart daar vertegenwoordigt veel Zuid-Hollandse en Utrechtse gemeenten. Ook in zijn gemeente speelt de hinder van Schiphol. Zo zag hij in real-time metingen dat er net nog vliegtuigen met 70 dB(A) overkwamen. Hijzelf is opgegroeid in Aalsmeer, waar hij ook wethouder was. Hij woonde daar altijd dicht bij de luchthaven. Vroeger wilde men in Aalsmeer niet zeuren over de hinder van Schiphol, want 'we vreten ervan'. Dat was ook nog zo in de jaren negentig. Nu is dat anders. Het sentiment is compleet omgeslagen. In de afgelopen vijftien jaar is het aantal vluchten zo sterk

toegenomen dat bewoners geen rustmomenten meer hebben. Vliegtuigen komen en gaan zonder pauze. Mensen zijn er daarom anders over gaan denken. Dit komt tot uiting in de rechtszaak die de stichting RBV heeft gevoerd tegen de staat. Dat zijn mensen die daar opgegroeid zijn en vroeger misschien anders dachten over de luchthaven. Nu wenden ze zich omwille van de rechtsbescherming van omwonenden tot de rechter. In de gerechtelijke uitspraak daarop is het begrip 'fair balance' naar voren gekomen, waarbij het gaat over de specifieke eisen die Europa stelt aan de bescherming van de sector enerzijds, en anderzijds de omgeving. Hij vraagt hoe de minister daarnaar kijkt. Overigens is men in zijn eigen gemeente huiverig voor vliegtuigen die misschien iets stiller zijn, of dat het iets beter gaat in de operatie, terwijl dat in de praktijk gaat betekenen dat je meer van een klein beetje minder over je dak krijgt. Er zijn omwonenden die liever een uur volle bak met zware vliegtuigen hebben, als het daarna een paar uur stil is. Hoe ziet de minister dat?
Minister **Madlener** merkt op dat de groei van het vliegverkeer te maken heeft met de groei van de Nederlandse bevolking. Die groei zal doorgaan, want mensen willen meer vliegen. Toch is zijn boodschap dat de piek bereikt is. In 2019 was het een piekjaar qua aantal vliegtuigen. Nu is dat al een stuk minder. Met de Balanced Approach zal nog 20% extra geluid gereduceerd worden als het gaat om ernstig gehinderden. Toch gebiedt de eerlijkheid te zeggen dat Schiphol een drukke luchthaven blijft. Er blijven veel vliegtuigen komen. Het gaat in ieder geval qua geluidshinder de goede kant op. Hij belooft dat het niet teruggaat naar de piek van 2019. Sommige bewoners geven de voorkeur aan één uur zware vliegtuigen over hun dak om daarna meerdere uren rust te hebben. Maar dat zal niet iedereen zo voelen. Het blijft een beleving.

De heer **Slettenhaar** benadrukt het belang van de hubfunctie van Schiphol. Mensen die vroeger achter Schiphol stonden, worden inderdaad steeds kritischer. Dat heeft ook te maken met de soort vliegbewegingen. Het zijn steeds vaker charters, easyJet. Lelystad was bedoeld als een oplossing voor het soort vluchten met minder economisch nut. Hoe gaat het kabinet om met Lelystad? En in hoeverre wordt gekeken naar de selectiviteit, zodat de charters weg kunnen van Schiphol?
Minister **Madlener** antwoordt dat Lelystad inderdaad een kant-en-klaar vliegveld heeft. Er is echter nog geen commerciële luchtvaart mogelijk. Het zou zeker helpen een aantal van die chartervluchten naar Lelystad te verplaatsen. Hij streeft dat na, maar het ontbreekt nog aan een duidelijk politiek draagvlak daarvoor in de Tweede Kamer. In het uitgewerkte regeerprogramma staat dat het kabinet in 2025 hierover een beslissing zal nemen. Tegen die tijd wordt ook bekeken hoe men wil omgaan met die 3%. Wellicht kunnen die twee dingen gekoppeld worden. Het zou overigens maar gaan om een beperkte openstelling van 10.000 vluchten per jaar. Opening van Lelystad krijgt ook veel steun van Flevoland en Lelystad zelf.

De heer **Hoekstra** vraagt of er een plan B is voor het geval het verzoek voor de Balanced Approach-procedure niet wordt gehonoreerd. Aan welke maatregelen denkt de minister?
Minister **Madlener** antwoordt dat de Europese wetgeving, net als de Hoge Raad, zegt dat de Balanced Approach de aangewezen procedure is. Hij verwacht dat het goed afgewogen verzoek gehonoreerd zal worden, maar zeker is het inderdaad nog niet. Er is vooralsnog geen plan B.
Mevrouw **Groot** vergelijkt de huidige situatie met het tennissen met handboeien. De rechtszaken en vooral de uitspraak van de Hoge Raad maken dat het handelingsperspectief eigenlijk beperkt blijft tot de Balanced Approach. Een plan B is er niet.

De heer **Van den Heuvel** merkt op dat het niet goed is als rechters gaan bepalen waar, wanneer en hoeveel gevlogen mag worden. Het wordt er misschien niet makkelijker op voor de minister als er straks nog een procedure volgt bij de Raad van State over de Natuurbeschermingswet. Het kan nog erger worden. Uit de brieven van de minister blijkt dat de minister rechtsbescherming belangrijk vindt. De minister heeft gerekend met nieuwe gegevens. Maar de inwoners willen het meten. De minister maakt afspraken met Schiphol en de sector en dan zeggen de inwoners: die afspraken komt de sector toch niet na. Dat bleek in het verleden. En dan zou de minister in het uiterste geval een nieuwe Balanced Approach-procedure kunnen starten. Hij zit hier al heel wat jaren, en heeft de opstart van heel wat LVB's mogen spotten. Toch heeft hij er nog nooit een zien landen. Hoe ziet de minister dat?
Minister **Madlener** antwoordt dat die scepsis terecht is. Toch is dit verhaal wat anders. Het gaat van een gedoogsituatie naar een vastgesteld besluit. De mogelijkheden van handhaving worden daarmee oneindig veel groter, want nu is er geen handhaving. Het gaat dus qua geluid en qua handhaving de goede kant op. De rechtsbescherming wordt dus alleen maar beter. Er worden ook allerlei maatregelen genomen. 5000 minder nachtvluchten is iets heel concreets. Er komt een handhavingsstelsel met handhavingspunten. Er wordt meer gemeten. De komst van nieuwe

vliegtuigen zal worden afgedwongen. Airbus heeft hem verzekerd dat KLM en Air France wat dat betreft vooraan in de rij staan; de eerste vliegtuigen zijn al geleverd. Het gaat echt de goede kant op.

De heer **Nieuwland** is burgemeester van Uitgeest en heeft een vraag over nachtsluiting namens de regio Alkmaar, Bergen, Uitgeest, Castricum en Heiloo, IJmond en Haarlem en de gemeente Zaanstad. Nachtsluiting zou een heel goede basis kunnen zijn. Dat zou iets concreets zijn waardoor de inwoners gewoon nachten zonder geluidshinder hebben. Alle andere mogelijkheden, zoals ander type vliegtuigen of vermindering, komen neer op beleving die niet direct gevoeld of gezien gaan worden. Mensen hebben nu veel last van de nachtvluchten en met nachtsluiting laat je concreet zien dat je iets gaat doen. Als er 5000 minder nachtvluchten aangekondigd worden, rijst de vraag wat de minister onder de nachtperiode verstaat. En hoe kijkt de minister aan tegen het sluiten van het luchtruim in de nacht? Welke tijden zouden daartegenover kunnen staan?
Minister **Madlener** antwoordt dat nachtvluchten plaatsvinden tussen 23.00-07.00 uur. Hij heeft de nachtsluiting met veel partijen besproken en hoorde daarbij maar weinig enthousiasme. Een nachtsluiting maakt dat men meer aan de randen gaat vliegen. Er zijn allerlei varianten van nachtsluiting mogelijk, zoals het stilleggen van de luchthaven voor een paar uur in de nacht. Maar wat bereik je daarmee? Een nachtsluiting van 23.00-07.00 uur is in ieder geval niet aan de orde, want dat zou het einde zijn van Schiphol. Er wordt momenteel onderzoek gedaan naar vormen van nachtsluiting, waarvan de resultaten eind dit jaar verwacht mogen worden. Hij heeft er nu voor gekozen om 5000 nachtvluchten minder te doen, wat een concrete, forse reductie betekent. Maar stil zal het er 's nachts niet van worden.

Mevrouw **Ruigrok** merkt op dat in het coalitieakkoord van de gemeente Haarlemmermeer staat dat men op zoek is naar een aaneengesloten periode van rust in de nacht. De vraag is of Lelystad daarvoor van betekenis kan zijn.
Minister **Madlener** vermoedt dat dit heel moeilijk zal gaan. Lelystad zal niet echt een luchthaven voor nachtvluchten worden, wat ook te maken heeft met de drie slagen die gemaakt moeten worden om betaalbaar te kunnen vliegen op allerlei bestemmingen.
Mevrouw **Ruigrok** hintte niet op eventuele nachtvluchten voor Lelystad, maar bedoelde dat vakantievluchten van Lelystad een verlichting kunnen geven voor Schiphol, zodat men daar 's nachts minder hoeft te vliegen.
Minister **Madlener** antwoordt dat de opening van Lelystad voor 10.000 vluchten zeker impact zal hebben voor Schiphol. Hoe dat precies zal landen, staat nog te bezien. Zeker is het dat Lelystad voor een verlichting kan zorgen. Men dient er wel rekening mee te houden dat de 3% ook nog ingevuld moet worden. Dit gaat pas over een of twee jaar spelen.

De heer **Elzakalai** memoreert in verband met Kronenburg het goede contact met de voorganger van de minister. Iedereen binnen Amstelveen is heel enthousiast over de wijze waarop het ministerie omgaat met het dossier-Kronenburg, dat van groot belang is voor de grote hoeveelheid studenten die gehuisvest moeten worden. Voorheen was de minister van Wonen hierbij ook betrokken. Die wil er nu niet bij betrokken zijn, vanwege haar vroegere lobbywerk voor de partij die ter plekke geen woningbouw wil hebben. Hij vraagt de minister hiermee door te gaan en ervoor te zorgen dat de studentenhuisvesting ter plekke zo snel mogelijk van de grond komt. Snelheid daarbij kan geen kwaad.
Minister **Madlener** heeft die oproep gehoord. Mona Keijzer heeft een zware opdracht. Zij moet de huizen bouwen, de jongeren zitten nog bij hun ouders thuis, en de productie daalt alleen maar. Toch is hij terughoudend met het bouwen rondom de luchthaven; de problemen moeten niet erger worden. Hij is blij dat een tijdelijke oplossing voor de studenten is gevonden. Het moet komen van een creatieve oplossing. Zij grootste angst is dat het aantal klagers toeneemt.
De heer **Elzakalai** nodigt de minister uit om eens te komen kijken.

De heer **Bus** stipt aan dat wat er gebeurt soms moeilijk uit te leggen is aan de inwoners. De handhavingspunten dienen om te controleren of men zich houdt aan de gemaakte afspraken. De vraag is waarom men gekozen heeft voor een minder dicht netwerk van punten. Waarom wordt er ruimte tussen de handhavingspunten gecreëerd? Ziet de minister mogelijkheden om wat dat betreft in de komende periode nog keuzes te maken? Hij denkt daarbij aan mogelijke woningbouw op plekken waar nu geen handhavingspunten gepland zijn. Kan men daar niet bij voorbaat rekening mee houden?

Minister **Madlener** verduidelijkt dat de handhavingspunten fictieve punten zijn die als berekeningstool dienen. Je berekent dan op dat punt het geluid. Het aantal handhavingspunten zal worden uitgebreid, zoals de rechter heeft opgedragen. Er wordt daarom gekeken naar een groter gebied, waarbij ook mensen verder weg van de luchthaven in hun buurt zo'n punt krijgen. Er wordt gestudeerd op de fijnmazigheid, waarbij het nu lijkt te gaan naar handhavingspunten per woonkern. In ieder geval wordt het aantal uitgebreid. Meten is voor veel mensen geruststellend en die kant wil hij dan ook opgaan. Het is alleen nu nog te vroeg om dat hier exclusief te gaan doen. Het is de bedoeling dat er over een aantal jaren een soort meetnet komt, zodat feitelijke waarden een grotere rol kunnen gaan spelen.
Mevrouw **Groot** voegt toe dat men werkt aan het uitbreiden van het aantal handhavingspunten, buiten de huidige contouren van Schiphol. Ook is men bezig met aanvullende hinderindicatoren, waarbij het met name gaat over zware piekbelastingen. In de Balanced Approach zit al een maatregel dat de zwaarste toestellen uit de nacht worden gehaald. Met dat soort maatregelen is men bezig.

Mevrouw **Van Buren** is blij met deze interbestuurlijke samenwerking, die ook genoemd wordt in het regeerakkoord. Zij vraagt hoe de BRS meer aan de voorkant betrokken kan worden. Wat betreft de handhavingspunten constateert zij dat er wantrouwen bestaat jegens de overheid, die zich toespitst op de individuele rechtsbescherming die de rechter heeft toegezegd en die het ministerie vormgeeft. De minister merkt op dat het logisch is dat het in de woonkernen gebeurt. Maar hoe krijgen de mensen die niet in de woonkernen wonen dan die individuele rechtsbescherming? Wat is de visie van de minister?
Minister **Madlener** antwoordt dat hij het punt snapt. Een handhavingspunt klinkt heel zwaar, en is het ook in de metingen. Maar in de praktijk komt het neer op een fictief punt waar gemeten wordt. Alle geluid waarmee een gebied te maken krijgt is te berekenen. Je zou dus met een kaart kunnen werken voor de communicatie. De LVNL wil zelf dat er gemeten wordt, maar dat kan technisch nog niet waargemaakt worden. Er wordt nu bekeken waar je het beste handhavingspunten kunt plaatsen. Oneindig veel van die handhavingspunten geeft ook geen rechtsbescherming, dus is gekozen voor een fijnmazig netwerk, fijnmaziger dan nu. De meeste mensen krijgen wel een beeld van hun situatie afgaande op een dichtbij gelegen handhavingspunt.
Mevrouw **Groot** licht verder toe dat de maximale afstand tot een handhavingspunt nu ongeveer 4,5 km is. Dat wordt iets van 2-2,5 km. Het is niet mogelijk om op elk dak een handhavingspunt te plaatsen.

Mevrouw **Van Buren** wijst erop dat Heathrow een nachtsluiting kent. Artikel 22 zegt dat de staat ervoor zorgt dat de burgers gezond kunnen leven. Er moeten dus maatregelen getroffen worden ter bevordering van de volksgezondheid. Uit verschillende onderzoeken blijkt dat de overlast 's nachts leidt tot slaapdeprivatie. Kinderen presteren daardoor slechter op school. Hoe staat de minister daartegenover? Het moet de overheid toch aan het hart gaan? Met een nachtsluiting van Schiphol wordt ernstige schade toegebracht aan Schiphol en de vliegmaatschappijen. Toch blijkt uit onderzoeken dat de hubfunctie van de luchthaven daardoor niet in gevaar komt. Vooral het businessmodel van Transavia zal door een nachtsluiting te lijden krijgen, omdat die maatschappij drie keer heen en weer wil vliegen. Hoe ziet de minister dat?
Minister **Madlener** antwoordt dat het kabinet wel hecht aan die hubfunctie. Die is belangrijk om Schiphol in de huidige vorm te laten voortbestaan. Het is duidelijk dat mensen last hebben van slaapdeprivatie; voor mensen die zich ergeren aan vliegtuiggeluid kan dat een grote rol gaan spelen in de nacht. Daarom probeert hij verbetering aan te brengen in het aantal ernstig gehinderden, waarmee naar men hoopt ook het aantal slaapgedepriveerden zal verminderen. Toch blijft staan dat de hinder die men ondervindt steeds groter wordt als iemand zich aan specifiek geluid, zoals bijvoorbeeld snurken, ergert. Hij kan dat probleem niet helemaal oplossen. In ieder geval is de geluidspiek geweest. Men gaat krimpen en minder herrie maken, waarbij de handhaving verbetert. Hij ziet veel winst voor de bewoners. En verder zal er samen een afweging gemaakt moeten worden tussen overlast en economisch belang. Hij hoopt dat mevrouw Van Buren het met hem eens is dat het in ieder geval de goede kant op gaat.

**6. Sluiting**
De **voorzitter** dankt de minister voor zijn aanwezigheid en sluit de vergadering om 14.54 uur.

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 13 februari 2025, van 9.30-11.45 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig: *Voorzitter:* Mw. E. Rommel, provincie Noord-Holland
J. Klopman, provincie Flevoland
A. Weverling, provincie Zuid-Holland

T.C.W.M. Alkemade, gemeente Noordwijk
W. Breunesse, gemeente Zaanstad
Mw. H. van Buren, gemeente Amsterdam
E. Bus, gemeente Oegstgeest
R.J. van Duijn, gemeente Nieuwkoop
D. Grimbergen, gemeente Lelystad
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
Mw. S. Klaassen, gemeente Beverwijk
R. Luca, gemeente Woerden
R. Oud, gemeente Uitgeest
G. Oude Kotte, gemeente Aalsmeer
H. Prins, gemeente Diemen
Mw. M. Ruigrok, gemeente Haarlemmermeer
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
Mw. E. Spil, gemeente Ouder-Amstel
Mw. E. Stam, gemeente Heemstede
R. Vennik, gemeente Heiloo
Mw. A. Vijselaar, gemeente De Ronde Venen
K. van der Zwet, gemeente Lisse

S. Boontje (IenW)
N. Buising (Alexavia)
J. van Oosterom (IenW)
K. Triest (adviseur omgevingsmanagement IenW)

5.1.2e
Ambtelijke ondersteuning

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

**A-Reguliere BRS agenda**

**1. Opening en mededelingen**

De voorzitter opent de vergadering en meldt haar zitting in de raad van toezicht van het Omgevingsfonds, dat 70 miljoen euro beheert voor een periode van zeven jaar. Dit fonds sluit zoveel mogelijk aan op regionale agenda's. Daarnaast is er een nieuw convenant tussen het Rijk, de regio en Schiphol om vogelaanvaringen te reduceren.

**2. Binnengekomen stukken**

- **Reactie ministerie IenW op ontheffing baanonderhoud:** Het ministerie heeft gereageerd op een eerdere brief van de BRS over ontheffing voor baanonderhoud. De inhoud wordt ter kennisgeving aangenomen.
- **Moties uit verschillende gemeenten over besluitvorming Schiphol:** Gemeenten zoals Uitgeest, Castricum, Heiloo, Uithoorn en Cluster ZuidWest hebben moties aangenomen waarin zij oproepen tot een proactieve houding binnen de BRS en naleving van een eerdere rechterlijke uitspraak over Schiphol. Zij verzoeken de voorzitter een krachtig signaal af te geven richting het Rijk. Anderen geven aan dat soortgelijke moties ook binnen hun clusters zijn besproken en dat het thema breder leeft. Sommige aanwezigen pleiten voor een gezamenlijke lijn

binnen de BRS, terwijl anderen waarschuwen voor overhaaste standpuntbepaling zonder afstemming. De voorzitter zegt toe dit signaal namens de betrokken gemeenten af te geven.

- **Brief provincie Zuid-Holland over LVB:**
  Een provincie heeft een brief gestuurd met aandachtspunten voor het nieuwe LVB. Sommige deelnemers vinden het onwenselijk dat deze punten niet vooraf binnen de BRS zijn besproken, omdat het effectiever zou zijn als de BRS collectief optreedt. Anderen stellen dat de inhoud van de brief al ambtelijk was afgestemd. Wel wordt erkend dat toekomstige brieven idealiter vooraf in BRS-verband besproken worden.

**3. Vaststellen verslag 5 december 2024**

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

**4. Openbaar maken BRS-B-verslagen**

Een verzoek tot openbaarmaking van verslagen leidt tot een discussie over drie opties:

1. **Gedetailleerd verslag** zonder naamvermelding
2. **Beknopt verslag** met alleen de essentie van de discussie
3. **Uitsluitend een besluitenlijst**

Sommigen vinden optie 1 wenselijk voor transparantie, terwijl anderen optie 2 of 3 prefereren om de kern te behouden zonder overbodige details. De meerderheid kiest optie 2: een ingekort verslag met behoud van de hoofdlijnen en de belangrijkste standpunten.

**B-gasten**

**5. Presentatie Lelystad Airport (zie Annex)**

**Spreker: Dhr. Buising (Alexavia)**

Dhr. Buising presenteert de mogelijkheden voor de verdeling van vluchten tussen Schiphol en Lelystad Airport. Hij legt uit dat Lelystad bedoeld is als overloopluchthaven voor vakantievluchten, maar dat er objectieve criteria moeten worden gehanteerd en dat airlines niet verplicht kunnen worden om naar Lelystad te verhuizen.

Tijdens de discussie komen de volgende punten aan bod:

- **Toewijzing van vakantievluchten:** Sommigen vragen of specifieke vluchten naar Lelystad verplaatst kunnen worden. De spreker geeft aan dat dit juridisch niet mogelijk is.
- **Prijsmechanisme:** Er wordt voorgesteld om luchthavengelden op Schiphol te verhogen en Lelystad goedkoper te maken om airlines te stimuleren de overstap te maken.
- **Effect op totale vliegbewegingen:** De vraag wordt gesteld of dit de druk op Schiphol vermindert of juist leidt tot een toename van het aantal vluchten. De spreker stelt dat dit afhankelijk is van de keuzes van luchtvaartmaatschappijen.
- **Nachtvluchten:** Er wordt opgemerkt dat vakantieaanbieders vaak afhankelijk zijn van nachtvluchten. De spreker bevestigt dat budgetmaatschappijen hun vliegtuigen maximaal willen benutten en dat dit een drempel kan zijn om vluchten naar Lelystad te verplaatsen.

**6. Bezoek IenW: presentatie nieuw systeem handhaafpunten (zie Annex)**

**Spreker: Dhr. Van Oosterom (IenW)**

Dhr. Van Oosterom presenteert het nieuwe systeem van handhaafpunten binnen het LVB en licht toe dat geluidshinder hoofdzakelijk op basis van berekeningen wordt bepaald. Hij erkent dat metingen

kunnen helpen om berekeningen te toetsen, maar dat rekenen de standaardmethode blijft omdat dit op alle locaties toepasbaar is.

Tijdens de discussie komen de volgende punten naar voren:

- **Berekening versus meting:** Sommige deelnemers vinden dat de berekeningen onvoldoende aansluiten bij de hinderbeleving van omwonenden. De spreker benadrukt dat berekeningen noodzakelijk zijn om consistent beleid te voeren.
- **Piekbelasting en frequentie:** Er wordt gepleit voor een betere weerspiegeling van de echte overlast, bijvoorbeeld door extra aandacht voor piekbelasting. De spreker stelt dat hier onderzoek naar wordt gedaan.
- **Handhaving:** De nieuwe regels moeten ervoor zorgen dat bij dreigende overschrijding van geluidsnormen eerder kan worden ingegrepen. Sommigen betwijfelen of de ILT over voldoende middelen beschikt om effectief te handhaven.
- **Gezondheid en milieueffecten:** Er wordt gevraagd of gezondheidsstudies kunnen bijdragen aan strengere normen. De spreker antwoordt dat het RIVM hier onderzoek naar doet, maar dat er nog geen internationale standaarden bestaan voor de gezondheidsimpact van vliegtuiggeluid.

**7. Rondvraag en afsluiting**

Er wordt gesuggereerd om de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) uit te nodigen voor een toelichting. De voorzitter merkt op dat de MRS hierop geen sterke behoefte lijkt te hebben. De vergadering wordt om 11.45 uur gesloten.

**A-Reguliere BRS-agenda**

**1. Opening**
De **voorzitter** opent de vergadering om 09.30 uur en heet iedereen welkom.

**2. Mededelingen**
De **voorzitter** meldt
- dat zij zitting neemt in de raad van toezicht van het Omgevingsfonds. In het Omgevingsfonds zit 70 miljoen euro voor zeven jaar. Zoveel mogelijk wordt aangesloten op de regionale agenda's. Zij zal in de BRS-b terugkoppelen als er een vergadering is geweest.
- dat het Rijk, de regio en Schiphol overeenstemming hebben bereikt over een nieuw Convenant reduceren vogelaanvaringen Schiphol.

**3. Binnengekomen stukken**
De **voorzitter** meldt
- dat er een reactie (bijlage 1) is binnengekomen van het ministerie van IenW op de brief van de BRS inzake de ontheffing voor baanonderhoud.
- dat er moties zijn van de gemeenten Uitgeest, Castricum, Heiloo, Uithoorn en Cluster ZuidWest over hun belangen in toekomstige besluitvorming. De heer **Oud** licht toe dat Castricum, Heiloo en Uitgeest soortgelijke moties als die van Uithoorn en Cluster ZuidWest hebben aangenomen waarin het Rijk opgeroepen wordt om onverkort de uitspraak te volgen. Ook wordt opgeroepen om binnen de BRS een proactieve houding aan te nemen. Het zou fijn zijn als ook de voorzitter van de BRS dat signaal wil afgeven namens cluster ZuidWest, Castricum Uitgeest en Heiloo. Namens dezelfde gemeenten is een brief aan het ministerie gestuurd. De heer **Bus** merkt op dat soortgelijke moties ook in zijn cluster aan de orde zijn geweest. Het lijkt dus een thema dat breed speelt in de BRS en agendering verdient. De heer **Hoekstra** ondersteunt het voorstel van de heer Oud. De **voorzitter** zegt toe dat zij een signaal zal afgeven in deze zin.
- dat de provincie Zuid-Holland een brief heeft gestuurd met zorg- en aandachtspunten voor het nieuwe LVB. De inhoud van de brief is niet vooraf gedeeld met de BRS. Zij had graag gehad dat de punten vooraf ingebracht waren bij de heer 5.1.2e. De heer **Weverling** tekent aan de inhoud van de brief inhoudelijk ambtelijk afgestemd is. Hij is het eens dat de BRS met een mond moet spreken naar het ministerie.

**4. Vaststellen verslag 5 december 2024**
Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

**5. Openbaar maken BRS-B-verslagen**
De **voorzitter** meldt dat van een raadslid het verzoek is gekomen om het vorige verslag te mogen ontvangen. Geheimhouding is niet mogelijk. Omdat de verslagen momenteel uitvoerig zijn, worden aan de vergadering drie opties voorgelegd: (1) gedetailleerd verslag zonder naamvermelding; (2) beknopt verslag met alleen de essentie en (3) besluitenlijst zonder discussiecontext.
De heer **Bus** heeft dit besproken in het Cluster ZuidWest. Gezien de belangstelling voor wat hier besproken wordt, lijkt optie 1 de beste oplossing. Hij kan leven met optie 2, maar vraagt wel dat de ingebrachte standpunten van het Cluster weergegeven worden in het verslag.
De heer **Slettenhaar** wijst op het bestuurlijke karakter van het overleg. Optie 2 lijkt hem prima.
De **voorzitter** concludeert dat een meerderheid van de vergadering kiest voor optie 2. In het vervolg wordt een ingedikt verslag van deze vergaderingen gemaakt, met alleen de essentie.

Er wordt gepauzeerd van 09.46-09.50 uur.

**B-gasten**

**6. Presentatie Lelystad**
De heer **Buising** houdt een presentatie (bijgevoegd) over de vluchtverdeling Schiphol-Lelystad Airport.

De heer **Slettenhaar** vraagt of het mogelijk is om toeristische vluchten aan een van de airports toe te wijzen.

De heer **Buising** antwoordt dat dit niet mogelijk is. De objectieve criteria mogen noch op papier, noch in de uitwerking discriminerend zijn.
Mevrouw **Ruigrok** vraagt of vakantievluchten die nu in de nachtelijke uren van Schiphol vertrekken naar een slot overdag op Lelystad Airport kunnen gaan.
De heer **Buising** antwoordt dat dit inderdaad mogelijk is. Een van de voorwaarden was dat de slot niet overeen hoeft te komen met de slot op de andere luchthaven.
De heer **Breunesse** vraagt of dezelfde spelregels weer gelden voor de vrijkomende slot op Schiphol.
De heer **Buising** antwoordt dat je die slot zou kunnen laten vervallen, want het aantal nachtelijke vluchten moet omlaag, of je zou hem op Schiphol naar een ander moment kunnen verplaatsen. De nachtelijke slot op Schiphol zou ook voor een transfervlucht van een andere airline gebruikt kunnen worden.
Mevrouw **Van Buren** vraagt of de nachtvluchten beschouwd kunnen worden als het businessmodel van vakantieaanbieders. Het wordt dan lastig ze te verleiden om van Lelystad te vertrekken.
De heer **Buising** erkent dat er ook operationele afwegingen zijn. De low-cost carriers willen graag drie keer op en neer naar een bestemming vliegen. Daarvoor hebben ze de nachtvluchten nodig.
De heer **Van der Zwet** vraagt of het prijsmechanisme ingezet kan worden om te sturen.
De heer **Buising** antwoordt dat dit inderdaad kan. Je kunt de luchthavengelden van Schiphol flink verhogen en die van Lelystad Airport goedkoper maken.
Mevrouw **Spil** begrijpt het zo dat er op Schiphol niet veel gaat veranderen, en dat er nieuwe partijen op Lelystad komen. Het vliegverkeer zal dus per saldo toenemen.
De heer **Buising** bevestigt dat je je airlines niet kunt verplichten of weigeren. Misschien zou je met Transavia kunnen afspreken om de nachtvluchten (aan de rand van de nacht) anders in te richten of te verplaatsen in ruil voor een voorrangspositie op Lelystad Airport.
De heer **Bus** ziet in de functie van Lelystad geen oplossing voor de leefomgeving onder Schiphol. Pas als het kabinet economisch en qua aantal vluchten de charters nog mogelijkheden wil bieden, kan naar Lelystad gekeken worden. Is dat de conclusie?
De heer **Buising** antwoordt dat je de last zou kunnen verdelen als Lelystad opent. Een aantal van de nachtvluchten gaat dan niet naar de dag op Schiphol, maar naar de dag op Lelystad. Je moet de oplossing zoeken in overleg met de airlines.
De heer **Hoekstra** vraagt of geschrapte vluchten in de nacht open blijven staan, dus dat er andere vluchten voor in de plaats kunnen komen.
De heer **Buising** antwoordt dat een slotcoördinator opgevallen slots op Schiphol vast zou kunnen houden. Als de capaciteit op een dag minder wordt, kan hij de slots niet opnieuw uitgeven. Worden de slots naar de dag verplaatst, dan kunnen ze natuurlijk wel opgevuld worden.
Mevrouw **Stam** wijst op het bestaan van een krimpopgave. Met verplaatsingen heb je wel mogelijkheden om aan differentiatie te gaan werken. En is de krimp al gerealiseerd?
De heer **Bulsing** antwoordt dat de slotcoördinator de regels zo aanpast dat er minder slots beschikbaar zijn voor airlines die in de nacht vliegen. Airlines die een slot opgeven krijgen dan voorrang op Lelystad. De krimp is inderdaad al gerealiseerd door de slots vast te houden. Afgaande op de cijfers zou Schiphol niet verder hoeven te krimpen.

Er wordt gepauzeerd van 10.21-10.30 uur.

**7. Bezoek I&W: presentatie nieuw systeem handhaafpunten** (bijgevoegd)
De heer **Van Oosterom** houdt een presentatie over de actualiteit.

De heer **Van der Zwet** vraagt wanneer eindelijk een normering gehanteerd wordt die ook feitelijk te toetsten is. De geluidslast wordt namelijk door de inwoners heel anders ervaren.
De heer **Van Oosterom** antwoordt dat altijd met berekeningen (in plaats van metingen) gewerkt wordt omdat die op iedere locatie toegepast kunnen worden. Met rekenen kun je ook vooruit kijken. Wel kunnen de metingen gebruikt worden om de berekeningen te toetsen. Er wordt overigens gewerkt aan de Ldens, het gemiddelde geluidsniveau. Daarvoor wordt in het nieuwe stelsel gekeken naar aanvullende hinderindicatoren die beter aansluiten bij de beleving van mensen.
De heer **Luca** vraagt of overlast door de hoogtebenadering overtreding betekent van andere wetgeving. Is dat goed bij IenW in beeld? Wordt het meegewogen bij het toetsen?
De heer **Oosterom** antwoordt dat binnenkort een schetsontwerp gepubliceerd wordt van de luchtruimherziening. Er volgt dan een zienswijzeprocedure, waarbij dit gesprek met zijn collega's gevoerd kan worden.

De heer **Oud** memoreert de motie die aangenomen is in de raden van Castricum, Heiloo en Uitgeest. Daarin wordt het ministerie opgeroepen om de uitspraak onverkort uit te voeren. Nu blijkt de LVB min of meer gesplitst te worden. Hoe verhoudt dat zich tot het vonnis?
De heer **Van Oosterom** antwoordt dat de algehele wijziging geen enkele vertraging oploopt. Het herstellen van de rechtspositie zal wel langer gaan duren dan wat de rechter heeft opgelegd. Er is een schorsing aangevraagd waarover het gerechtshof een besluit zal moeten nemen.
De heer **Bus** vraagt of het geluidsdoel van 15% uit de presentatie puur op papier betekenis heeft.
De heer **Van Oosterom** antwoordt dat dit ten opzichte van de afgelopen paar jaar een terechte conclusie is. Ten opzichte van 2018-2019 is het wel degelijk een reductie.
Mevrouw **Spil** hoort de heer Van Oosterom spreken over de 'beleving' van het geluid. Waarom noemt hij het geen 'ervaring'? 'Beleving' heeft iets denigrerends, alsof het niet werkelijk zo is.
De heer **Van Oosterom** antwoordt dat men bij geluid men een 'belevingsonderzoek' hanteert. Dat is de reden dat die term gebruikt wordt.
De heer **Hoekstra** vraagt wat er in het versnelde LVB gewijzigd wordt.
De heer **Van Oosterom** antwoordt dat de handhavingspunten in de algehele wijziging zitten. In de versnelde wijziging worden alleen de maxima aangepast.
De heer **Van Duijn** begrijpt dat hij inwoners op hun vraag of het beter wordt met het nieuwe stelsel, moet antwoorden dat het beter wordt ten opzichte van 2018. Verder vraagt hij wie hoe gaat handhaven na het herstel van de rechtspositie van omwonenden. Is er een handhavingsstrategie?
De heer **Van Oosterom** antwoordt dat er andere maatregelen in de Balanced Approach zijn die echt nieuw zijn. Te denken valt bijvoorbeeld aan vlootvernieuwing.
De heer **Triest** vult aan dat er momenteel juridisch 500.000 vluchten mogelijk zijn, en de cijfers klimmen weer in die richting. Met het vastleggen van 378.000 is er een begrenzing.
De heer **Breunesse** vraagt hoe je de evaluatie van het doelbereik in fase 2 gestalte geeft. Evalueer je of de doelen bereikt worden en wat er verder nodig is?
De heer **Van Oosterom** antwoordt dat de wijze van monitoren nog uitgewerkt wordt. Je kunt natuurlijk kijken of de afspraak nagekomen wordt dat er stille vliegtuigen ingezet worden in de nacht. Uitgewerkt moet nog worden hoe je de effecten van minder vliegtuigbewegingen het beste kan monitoren.
De heer **Weverling** vraagt of de 5% resterend geluidsdoel meegenomen kan worden bij de algehele LVB-herziening van 2025.
De heer **Van Oosterom** antwoordt dat dit niet mogelijk is. Het kabinet moet nog besluiten hoe de 5% ingevuld wordt. Als er bijvoorbeeld exploitatiebeperkingen inzitten, moet een nieuwe Balanced Approach doorlopen worden. Dat kost tijd.

Mevrouw **Spil** had eerder begrepen dat de grenswaarden per jaar worden vastgesteld. En betekent dit dat je na het bereiken van die hoeveelheid in november de betreffende baan anderhalve maand niet meer mag gebruiken?
De heer **Boontje** bevestigt dat de grenswaarden per jaar worden vastgesteld. De ILT kijkt aan het einde van het gebruiksjaar of er ergens sprake was van een overschrijding van de grenswaarde. Als dat zo is, kan eventueel een maatregel worden opgelegd. In het nieuwe LVB zal geprobeerd worden het handhavingsinstrumentarium van het ILT te versterken. Als het ILT dan gedurende het jaar vaststelt dat een overschrijding van de handhavingspunten verwacht mag worden, kan Schiphol gevraagd worden om op korte termijn een beheerplan op te stellen om te zorgen dat geen overschrijding plaatsvindt aan het einde van het jaar.
De heer **Hoekstra** vraagt wat een overschrijding concreet betekent voor de inwoners. En wat moet je je voorstellen bij 'bijsturen'?
De heer **Boontje** antwoordt dat de mogelijkheden voor de ILT beperkt zijn. Wel is is het mogelijk om Schiphol tijdig te vragen de operatie zodanig aan te passen dat overschrijding vermeden wordt.
De heer **Van Oosterom** vult aan dat de situatie anders wordt. De grenswaarden worden alleen gehandhaafd als er een overschrijding is die niet te verklaren is door het preferentieel vliegen. Straks zijn er grenswaarden zonder voorwaarden. Men dient zich er dan sowieso aan te houden. Afgewacht moet natuurlijk worden of de handhaving streng genoeg is.
De heer **Oud** vindt het lastig aan zijn inwoners uit te leggen dat de grenswaarden in de ene regio hoger gesteld worden, omdat daar preferent baangebruik plaatsvindt. Er is ongelijkheid.
De heer **Van Oosterom** antwoordt dat het een politieke afweging is wat acceptabel is in welke regio.
De heer **Van Duijn** merkt op dat voor het berekenen van de grenswaarden gebruik wordt gemaakt van Doc29, hoewel dat instrument niet voor alle gebieden gevalideerd is bij gebrek aan goede meetgegevens.
De heer **Alkemade** vraagt of er afspraken gemaakt zijn over de grenzen van handhaving.

De heer **Van Oosterom** antwoordt dat de basis voor handhaving in de wet moet liggen.
De heer **Slettenhaar** vraagt of er overleg is met de betreffende regio's over waar de handhavingspunten of mandjes terechtkomen.
De heer **Boontje** antwoordt dat de mogelijke nieuwe indeling van het luchtroom gaat leiden tot andere routes in het gebied waar de handhavingspunten liggen. Je zou verwachten dat daarmee de grenswaarden van de handhavingspunten verandert. Het LVB zou daarop aangepast moeten worden.
De heer **Van Oosterom** vult aan dat je in de toekomst explicietere besluitvorming krijgt over wijzigingen die in de regio plaatsvinden. Het zou dan zonder expliciete politieke besluitvorming niet meer mogelijk zijn dat door veiligheidsmaatregelen banen anders worden ingezet, en de hinder zich anders verdeelt over de omgeving.

De heer **Bus** vraagt of er onderbouwing komt van de aanvaardbaarheid voor de gezondheid als besloten wordt hoe groot de 'emmertjes' zijn qua geluid. Verder vraagt hij of IenW organiseert dat het Doc29 ook voor minder dan 50 dB gevalideerd wordt.
De heer **Boontje** benadrukt dat er een MER wordt opgesteld, waarbij het niet alleen gaat om geluidseffecten. Daarbij hoort ook een onderdeel dat over gezondheid gaat, waarvoor het RIVM een methode heeft ontwikkeld.
De heer **Van Oosterom** antwoordt dat Doc29 ook voor minder dan 50 dB gevalideerd zal worden, maar dat kan niet binnen een paar maanden gerealiseerd worden. Er zal echter niet gewacht worden op het bieden van bescherming totdat dat helemaal rond is.
De heer **Luca** vraagt of er onderscheid wordt gemaakt tussen dag- en nachtmetingen. Nachtmetingen geven wel een goed beeld.
De **voorzitter** zal dit navragen bij het RIVM en daarover terugkoppelen.
De heer **Triest** merkt op dat de minister voor de zomer nog met een stappenplan zal komen over de toepassingsmogelijkheden van metingen in het beleid.
De heer **Hoekstra** merkt op dat men in de Zuidoosthoek in de afgelopen jaren stelselmatig te maken kreeg met overschrijdingen van handhavingspunten. Hoe wordt dat meegenomen bij het bepalen van nieuwe grenswaarden? Verder hebben de inwoners het vaak over de frequentie, dus het aantal vliegtuigen achter elkaar. Dat zorgt voor de beleving van geluidsoverlast.
De heer **Van Oosterom** antwoordt dat de handhavingspunten hoger zullen zijn dan nu in het LVB. De manier waarop de operatie wordt afgewikkeld, zal niet aangepast worden. Aan het RIVM is gevraagd te zoeken naar een normering die aansluit bij de manier waarop mensen het geluid ervaren. Daarin is het RIVM niet helemaal geslaagd. Lden blijft men de beste maat vinden. Dat is niet goed genoeg, dus blijft men eraan werken.

Mevrouw **Ruigrok** vraagt hoe de grenswaarden tijdens baanonderhoud zich verhouden tot de nieuwe grenswaarden in het LVB.
De heer **Boontje** antwoordt dat de huidige systematiek gaat veranderen. Voorlopig blijft men in dit LVB werken met ontheffingen, maar daarbij wordt de drempel wel verhoogd. Per baan wordt dan een week normaal onderhoud opgenomen in de grenswaarde, terwijl voor langer onderhoud een aanvraag moet worden gedaan.
Mevrouw **Spil** vraagt of bij de operationele variaties die bekeken worden, ook aandacht wordt gegeven aan ontwikkelingen voor de toekomst.
De heer **Boontje** antwoordt dat die operationele variaties met name invloed hebben op de manier waarop het geluid zich straks verdeeld over de omgeving. Het gaat bij de grenswaardebepaling meer om de vraag welk toestel op welk moment op welke route vliegt. Niet voorzien kan worden welk toesteltype op welk moment op welke plek in de omgeving wordt ingezet. Daarvoor moet een marge opgenomen worden.
De heer **Van Duijn** vraagt of het effect van stillere vliegtuigen niet wegvalt tegen de toename van het aantal vliegbewegingen.
De heer **Van Oosterom** antwoordt dat tegenwoordig de maximumaantallen geborgd worden. Die zijn al bereikt, dus de luchthaven zal niet verder groeien en stillere vliegtuigen betekenen werkelijk winst voor de omgeving.
De heer **Oud** vraagt of er een toets is om te bepalen of de grenswaarden voldoen aan wat de inwoners nodig hebben.
De heer **Van Oosterom** antwoordt dat in de MER de (gezondheids)effecten in beeld worden gebracht. Daartegenover staat dat er internationaal gezien geen normen zijn om te bepalen vanaf welk niveau het gezond is.

De heer **Hoekstra** vraagt of de ILT denkt effectief te kunnen gaan handhaven.
De heer **Van Oosterom** antwoordt dat de ILT daarvoor vermoedelijk een wetswijziging nodig heeft. Toch wint de effectiviteit van haar optreden duidelijk bij handhaafbare normen, zeker met de toevoeging dat ook gedurende het jaar opgetreden kan worden.
De heer **Bus** vraagt of je misschien per halfjaar de normen zou kunnen bepalen, met andere normen voor de zomer dan voor de winter.
De heer **Van Oosterom** antwoordt dat daarnaar gekeken is, maar de conclusie was dat het de zaken niet per se beter zou maken. Hij kan dat desgewenst schriftelijk toelichten.
De heer **Luca** heeft begrepen dat het RIVM in 2025 uitsluitsel moet geven in verband met het Schone Lucht Akkoord, dus dan worden de gemeenten geholpen in het kader van de gezondheid van hun inwoners.
De heer **Van Oosterom** antwoordt dat het aspect gezondheid terugkomt in de MER. Maar bij de hinderindicatoren voor de luchtvaart gaat het over geluid. Dat is een ander kader dan het Schone Lucht Akkoord.
De heer **Hoekstra** vraagt of er bij de geluidsbelasting ook gekeken wordt naar de maximale geluidsbelasting.
De heer **Boontje** antwoordt dat dit in beeld komt in de MER, maar er worden wat dat betreft geen aparte normen opgenomen.
De heer **Triest** voegt toe dat in het nieuwe geluidsstelsel de piekbelasting als aanvullende hinderindicator opgenomen zou kunnen worden. Dat is iets voor de langere termijn.
De heer **Boontje** biedt aan nog eens terug te komen in de BRS-B als daaraan behoefte bestaat.
De heer **Triest** kondigt aan dat IenW nog terugkomt op de twee brieven die men van de BRS ontving.

**8. Rondvraag en afsluiting**
Mevrouw **Spil** doet de suggestie om de MRS een keer uit te nodigen bij de BRS, om te horen waarmee men bezig is.
De **voorzitter** had niet de indruk dat de MRS daaraan behoefte heeft.

De vergadering wordt gesloten om 11.45 uur.

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 13 februari 2025, van 9.30-11.45 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig: *Voorzitter:* Mw. E. Rommel, provincie Noord-Holland
J. Klopman, provincie Flevoland
A. Weverling, provincie Zuid-Holland

T.C.W.M. Alkemade, gemeente Noordwijk
W. Breunesse, gemeente Zaanstad
Mw. H. van Buren, gemeente Amsterdam
E. Bus, gemeente Oegstgeest
R.J. van Duijn, gemeente Nieuwkoop
D. Grimbergen, gemeente Lelystad
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
Mw. S. Klaassen, gemeente Beverwijk
R. Luca, gemeente Woerden
R. Oud, gemeente Uitgeest
G. Oude Kotte, gemeente Aalsmeer
H. Prins, gemeente Diemen
Mw. M. Ruigrok, gemeente Haarlemmermeer
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
Mw. E. Spil, gemeente Ouder-Amstel
Mw. E. Stam, gemeente Heemstede
R. Vennik, gemeente Heiloo
Mw. A. Vijselaar, gemeente De Ronde Venen
K. van der Zwet, gemeente Lisse

S. Boontje (IenW)
N. Buising (Alexavia)
J. van Oosterom (IenW)
K. Triest (adviseur omgevingsmanagement IenW)

5.1.2e
Ambtelijke ondersteuning

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

**A-Reguliere BRS-agenda**

**1. Opening**
De **voorzitter** opent de vergadering om 09.30 uur en heet iedereen welkom.

**2. Mededelingen**
De **voorzitter** meldt
- dat zij zitting neemt in de raad van toezicht van het Omgevingsfonds. In het Omgevingsfonds zit 70 miljoen euro voor zeven jaar. Zoveel mogelijk wordt aangesloten op de regionale agenda's. Zij zal in de BRS-b terugkoppelen als er een vergadering is geweest.
- dat het Rijk, de regio en Schiphol overeenstemming hebben bereikt over een nieuw Convenant reduceren vogelaanvaringen Schiphol.

**3. Binnengekomen stukken**
De **voorzitter** meldt
- dat er een reactie (bijlage 1) is binnengekomen van het ministerie van IenW op de brief van de BRS inzake de ontheffing voor baanonderhoud.
- dat er moties zijn van de gemeenten Uitgeest, Castricum, Heiloo, Uithoorn en Cluster ZuidWest over hun belangen in toekomstige besluitvorming. De heer **Oud** licht toe dat Castricum, Heiloo en Uitgeest soortgelijke moties als die van Uithoorn en Cluster ZuidWest hebben aangenomen waarin het Rijk opgeroepen wordt om onverkort de uitspraak te volgen. Ook wordt opgeroepen om binnen de BRS een proactieve houding aan te nemen. Het zou fijn

zijn als ook de voorzitter van de BRS dat signaal wil afgeven namens cluster ZuidWest, Castricum Uitgeest en Heiloo. Namens dezelfde gemeenten is een brief aan het ministerie gestuurd. De heer **Bus** merkt op dat soortgelijke moties ook in zijn cluster aan de orde zijn geweest. Het lijkt dus een thema dat breed speelt in de BRS en agendering verdient. De heer **Hoekstra** ondersteunt het voorstel van de heer Oud. De **voorzitter** zegt toe dat zij een signaal zal afgeven in deze zin.

- dat de provincie Zuid-Holland een brief heeft gestuurd met zorg- en aandachtspunten voor het nieuwe LVB. De inhoud van de brief is niet vooraf gedeeld met de BRS. Zij had graag gehad dat de punten vooraf ingebracht waren bij de heer 5.1.2e De heer **Weverling** tekent aan de inhoud van de brief inhoudelijk ambtelijk afgestemd is. Hij is het eens dat de BRS met een mond moet spreken naar het ministerie.

**4. Vaststellen verslag 5 december 2024**

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

**5. Openbaar maken BRS-B-verslagen**

De **voorzitter** meldt dat van een raadslid het verzoek is gekomen om het vorige verslag te mogen ontvangen. Geheimhouding is niet mogelijk. Omdat de verslagen momenteel uitvoerig zijn, worden aan de vergadering drie opties voorgelegd: (1) gedetailleerd verslag zonder naamvermelding; (2) beknopt verslag met alleen de essentie en (3) besluitenlijst zonder discussiecontext.
De heer **Bus** heeft dit besproken in het Cluster ZuidWest. Gezien de belangstelling voor wat hier besproken wordt, lijkt optie 1 de beste oplossing. Hij kan leven met optie 2, maar vraagt wel dat de ingebrachte standpunten van het Cluster weergegeven worden in het verslag.
De heer **Slettenhaar** wijst op het bestuurlijke karakter van het overleg. Optie 2 lijkt hem prima.
De **voorzitter** concludeert dat een meerderheid van de vergadering kiest voor optie 2. In het vervolg wordt een ingedikt verslag van deze vergaderingen gemaakt, met alleen de essentie.

Er wordt gepauzeerd van 09.46-09.50 uur.

**B-gasten**

**6. Presentatie Lelystad**

De heer **Buising** houdt een presentatie (bijgevoegd) over de vluchtverdeling Schiphol-Lelystad Airport.

De heer **Slettenhaar** vraagt of het mogelijk is om toeristische vluchten aan een van de airports toe te wijzen.
De heer **Buising** antwoordt dat dit niet mogelijk is. De objectieve criteria mogen noch op papier, noch in de uitwerking discriminerend zijn.
Mevrouw **Ruigrok** vraagt of vakantievluchten die nu in de nachtelijke uren van Schiphol vertrekken naar een slot overdag op Lelystad Airport kunnen gaan.
De heer **Buising** antwoordt dat dit inderdaad mogelijk is. Een van de voorwaarden was dat de slot niet overeen hoeft te komen met de slot op de andere luchthaven.
De heer **Breunesse** vraagt of dezelfde spelregels weer gelden voor de vrijkomende slot op Schiphol.
De heer **Buising** antwoordt dat je die slot zou kunnen laten vervallen, want het aantal nachtelijke vluchten moet omlaag, of je zou hem op Schiphol naar een ander moment kunnen verplaatsen. De nachtelijke slot op Schiphol zou ook voor een transfervlucht van een andere airline gebruikt kunnen worden.
Mevrouw **Van Buren** vraagt of de nachtvluchten beschouwd kunnen worden als het businessmodel van vakantieaanbieders. Het wordt dan lastig ze te verleiden om van Lelystad te vertrekken.
De heer **Buising** erkent dat er ook operationele afwegingen zijn. De low-cost carriers willen graag drie keer op en neer naar een bestemming vliegen. Daarvoor hebben ze de nachtvluchten nodig.
De heer **Van der Zwet** vraagt of het prijsmechanisme ingezet kan worden om te sturen.
De heer **Buising** antwoordt dat dit inderdaad kan. Je kunt de luchthavengelden van Schiphol flink verhogen en die van Lelystad Airport goedkoper maken.
Mevrouw **Spil** begrijpt het zo dat er op Schiphol niet veel gaat veranderen, en dat er nieuwe partijen op Lelystad komen. Het vliegverkeer zal dus per saldo toenemen.

De heer **Buising** bevestigt dat je je airlines niet kunt verplichten of weigeren. Misschien zou je met Transavia kunnen afspreken om de nachtvluchten (aan de rand van de nacht) anders in te richten of te verplaatsen in ruil voor een voorrangspositie op Lelystad Airport.
De heer **Bus** ziet in de functie van Lelystad geen oplossing voor de leefomgeving onder Schiphol. Pas als het kabinet economisch en qua aantal vluchten de charters nog mogelijkheden wil bieden, kan naar Lelystad gekeken worden. Is dat de conclusie?
De heer **Buising** antwoordt dat je de last zou kunnen verdelen als Lelystad opent. Een aantal van de nachtvluchten gaat dan niet naar de dag op Schiphol, maar naar de dag op Lelystad. Je moet de oplossing zoeken in overleg met de airlines.
De heer **Hoekstra** vraagt of geschrapte vluchten in de nacht open blijven staan, dus dat er andere vluchten voor in de plaats kunnen komen.
De heer **Buising** antwoordt dat een slotcoördinator opgevallen slots op Schiphol vast zou kunnen houden. Als de capaciteit op een dag minder wordt, kan hij de slots niet opnieuw uitgeven. Worden de slots naar de dag verplaatst, dan kunnen ze natuurlijk wel opgevuld worden.
Mevrouw **Stam** wijst op het bestaan van een krimpopgave. Met verplaatsingen heb je wel mogelijkheden om aan differentiatie te gaan werken. En is de krimp al gerealiseerd?
De heer **Buising** antwoordt dat de slotcoördinator de regels zo aanpast dat er minder slots beschikbaar zijn voor airlines die in de nacht vliegen. Airlines die een slot opgeven krijgen dan voorrang op Lelystad. De krimp is inderdaad al gerealiseerd door de slots vast te houden. Afgaande op de cijfers zou Schiphol niet verder hoeven te krimpen.

Er wordt gepauzeerd van 10.21-10.30 uur.

**7. Bezoek I&W: presentatie nieuw systeem handhaafpunten** (bijgevoegd)
De heer **Van Oosterom** houdt een presentatie over de actualiteit.

De heer **Van der Zwet** vraagt wanneer eindelijk een normering gehanteerd wordt die ook feitelijk te toetsten is. De geluidslast wordt namelijk door de inwoners heel anders ervaren.
De heer **Van Oosterom** antwoordt dat altijd met berekeningen (in plaats van metingen) gewerkt wordt omdat die op iedere locatie toegepast kunnen worden. Met rekenen kun je ook vooruit kijken. Wel kunnen de metingen gebruikt worden om de berekeningen te toetsen. Er wordt overigens gewerkt aan de Ldens, het gemiddelde geluidsniveau. Daarvoor wordt in het nieuwe stelsel gekeken naar aanvullende hinderindicatoren die beter aansluiten bij de beleving van mensen.
De heer **Luca** vraagt of overlast door de hoogtebenadering overtreding betekent van andere wetgeving. Is dat goed bij IenW in beeld? Wordt het meegewogen bij het toetsen?
De heer **Oosterom** antwoordt dat binnenkort een schetsontwerp gepubliceerd wordt van de luchtruimherziening. Er volgt dan een zienswijzeprocedure, waarbij dit gesprek met zijn collega's gevoerd kan worden.
De heer **Oud** memoreert de motie die aangenomen is in de raden van Castricum, Heiloo en Uitgeest. Daarin wordt het ministerie opgeroepen om de uitspraak onverkort uit te voeren. Nu blijkt de LVB min of meer gesplitst te worden. Hoe verhoudt dat zich tot het vonnis?
De heer **Van Oosterom** antwoordt dat de algehele wijziging geen enkele vertraging oploopt. Het herstellen van de rechtspositie zal wel langer gaan duren dan wat de rechter heeft opgelegd. Er is een schorsing aangevraagd waarover het gerechtshof een besluit zal moeten nemen.
De heer **Bus** vraagt of het geluidsdoel van 15% uit de presentatie puur op papier betekenis heeft.
De heer **Van Oosterom** antwoordt dat dit ten opzichte van de afgelopen paar jaar een terechte conclusie is. Ten opzichte van 2018-2019 is het wel degelijk een reductie.
Mevrouw **Spil** hoort de heer Van Oosterom spreken over de 'beleving' van het geluid. Waarom noemt hij het geen 'ervaring'? 'Beleving' heeft iets denigrerends, alsof het niet werkelijk zo is.
De heer **Van Oosterom** antwoordt dat men bij geluid men een 'belevingsonderzoek' hanteert. Dat is de reden dat die term gebruikt wordt.
De heer **Hoekstra** vraagt wat er in het versnelde LVB gewijzigd wordt.
De heer **Van Oosterom** antwoordt dat de handhavingspunten in de algehele wijziging zitten. In de versnelde wijziging worden alleen de maxima aangepast.
De heer **Van Duijn** begrijpt dat hij inwoners op hun vraag of het beter wordt met het nieuwe stelsel, moet antwoorden dat het beter wordt ten opzichte van 2018. Verder vraagt hij wie hoe gaat handhaven na het herstel van de rechtspositie van omwonenden. Is er een handhavingsstrategie?
De heer **Van Oosterom** antwoordt dat er andere maatregelen in de Balanced Approach zijn die echt nieuw zijn. Te denken valt bijvoorbeeld aan vlootvernieuwing.

De heer **Triest** vult aan dat er momenteel juridisch 500.000 vluchten mogelijk zijn, en de cijfers klimmen weer in die richting. Met het vastleggen van 378.000 is er een begrenzing.
De heer **Breunesse** vraagt hoe je de evaluatie van het doelbereik in fase 2 gestalte geeft. Evalueer je of de doelen bereikt worden en wat er verder nodig is?
De heer **Van Oosterom** antwoordt dat de wijze van monitoren nog uitgewerkt wordt. Je kunt natuurlijk kijken of de afspraak nagekomen wordt dat er stille vliegtuigen ingezet worden in de nacht. Uitgewerkt moet nog worden hoe je de effecten van minder vliegtuigbewegingen het beste kan monitoren.
De heer **Weverling** vraagt of de 5% resterend geluidsdoel meegenomen kan worden bij de algehele LVB-herziening van 2025.
De heer **Van Oosterom** antwoordt dat dit niet mogelijk is. Het kabinet moet nog besluiten hoe de 5% ingevuld wordt. Als er bijvoorbeeld exploitatiebeperkingen inzitten, moet een nieuwe Balanced Approach doorlopen worden. Dat kost tijd.

Mevrouw **Spil** had eerder begrepen dat de grenswaarden per jaar worden vastgesteld. En betekent dit dat je na het bereiken van die hoeveelheid in november de betreffende baan anderhalve maand niet meer mag gebruiken?
De heer **Boontje** bevestigt dat de grenswaarden per jaar worden vastgesteld. De ILT kijkt aan het einde van het gebruiksjaar of er ergens sprake was van een overschrijding van de grenswaarde. Als dat zo is, kan eventueel een maatregel worden opgelegd. In het nieuwe LVB zal geprobeerd worden het handhavingsinstrumentarium van het ILT te versterken. Als het ILT dan gedurende het jaar vaststelt dat een overschrijding van de handhavingspunten verwacht mag worden, kan Schiphol gevraagd worden om op korte termijn een beheerplan op te stellen om te zorgen dat geen overschrijding plaatsvindt aan het einde van het jaar.
De heer **Hoekstra** vraagt wat een overschrijding concreet betekent voor de inwoners. En wat moet je je voorstellen bij 'bijsturen'?
De heer **Boontje** antwoordt dat de mogelijkheden voor de ILT beperkt zijn. Wel is is het mogelijk om Schiphol tijdig te vragen de operatie zodanig aan te passen dat overschrijding vermeden wordt.
De heer **Van Oosterom** vult aan dat de situatie anders wordt. De grenswaarden worden alleen gehandhaafd als er een overschrijding is die niet te verklaren is door het preferentieel vliegen. Straks zijn er grenswaarden zonder voorwaarden. Men dient zich er dan sowieso aan te houden. Afgewacht moet natuurlijk worden of de handhaving streng genoeg is.
De heer **Oud** vindt het lastig aan zijn inwoners uit te leggen dat de grenswaarden in de ene regio hoger gesteld worden, omdat daar preferent baangebruik plaatsvindt. Er is ongelijkheid.
De heer **Van Oosterom** antwoordt dat het een politieke afweging is wat acceptabel is in welke regio.
De heer **Van Duijn** merkt op dat voor het berekenen van de grenswaarden gebruik wordt gemaakt van Doc29, hoewel dat instrument niet voor alle gebieden gevalideerd is bij gebrek aan goede meetgegevens.
De heer **Alkemade** vraagt of er afspraken gemaakt zijn over de grenzen van handhaving.
De heer **Van Oosterom** antwoordt dat de basis voor handhaving in de wet moet liggen.
De heer **Slettenhaar** vraagt of er overleg is met de betreffende regio's over waar de handhavingspunten of mandjes terechtkomen.
De heer **Boontje** antwoordt dat de mogelijke nieuwe indeling van het luchtroom gaat leiden tot andere routes in het gebied waar de handhavingspunten liggen. Je zou verwachten dat daarmee de grenswaarden van de handhavingspunten verandert. Het LVB zou daarop aangepast moeten worden.
De heer **Van Oosterom** vult aan dat je in de toekomst explicietere besluitvorming krijgt over wijzigingen die in de regio plaatsvinden. Het zou dan zonder expliciete politieke besluitvorming niet meer mogelijk zijn dat door veiligheidsmaatregelen banen anders worden ingezet, en de hinder zich anders verdeelt over de omgeving.

De heer **Bus** vraagt of er onderbouwing komt van de aanvaardbaarheid voor de gezondheid als besloten wordt hoe groot de 'emmertjes' zijn qua geluid. Verder vraagt hij of IenW organiseert dat het Doc29 ook voor minder dan 50 dB gevalideerd wordt.
De heer **Boontje** benadrukt dat er een MER wordt opgesteld, waarbij het niet alleen gaat om geluidseffecten. Daarbij hoort ook een onderdeel dat over gezondheid gaat, waarvoor het RIVM een methode heeft ontwikkeld.
De heer **Van Oosterom** antwoordt dat Doc29 ook voor minder dan 50 dB gevalideerd zal worden, maar dat kan niet binnen een paar maanden gerealiseerd worden. Er zal echter niet gewacht worden op het bieden van bescherming totdat dat helemaal rond is.

De heer **Luca** vraagt of er onderscheid wordt gemaakt tussen dag- en nachtmetingen. Nachtmetingen geven wel een goed beeld.
De **voorzitter** zal dit navragen bij het RIVM en daarover terugkoppelen.
De heer **Triest** merkt op dat de minister voor de zomer nog met een stappenplan zal komen over de toepassingsmogelijkheden van metingen in het beleid.
De heer **Hoekstra** merkt op dat men in de Zuidoosthoek in de afgelopen jaren stelselmatig te maken kreeg met overschrijdingen van handhavingspunten. Hoe wordt dat meegenomen bij het bepalen van nieuwe grenswaarden? Verder hebben de inwoners het vaak over de frequentie, dus het aantal vliegtuigen achter elkaar. Dat zorgt voor de beleving van geluidsoverlast.
De heer **Van Oosterom** antwoordt dat de handhavingspunten hoger zullen zijn dan nu in het LVB. De manier waarop de operatie wordt afgewikkeld, zal niet aangepast worden. Aan het RIVM is gevraagd te zoeken naar een normering die aansluit bij de manier waarop mensen het geluid ervaren. Daarin is het RIVM niet helemaal geslaagd. Lden blijft men de beste maat vinden. Dat is niet goed genoeg, dus blijft men eraan werken.

Mevrouw **Ruigrok** vraagt hoe de grenswaarden tijdens baanonderhoud zich verhouden tot de nieuwe grenswaarden in het LVB.
De heer **Boontje** antwoordt dat de huidige systematiek gaat veranderen. Voorlopig blijft men in dit LVB werken met ontheffingen, maar daarbij wordt de drempel wel verhoogd. Per baan wordt dan een week normaal onderhoud opgenomen in de grenswaarde, terwijl voor langer onderhoud een aanvraag moet worden gedaan.
Mevrouw **Spil** vraagt of bij de operationele variaties die bekeken worden, ook aandacht wordt gegeven aan ontwikkelingen voor de toekomst.
De heer **Boontje** antwoordt dat die operationele variaties met name invloed hebben op de manier waarop het geluid zich straks verdeeld over de omgeving. Het gaat bij de grenswaardebepaling meer om de vraag welk toestel op welk moment op welke route vliegt. Niet voorzien kan worden welk toesteltype op welk moment op welke plek in de omgeving wordt ingezet. Daarvoor moet een marge opgenomen worden.
De heer **Van Duijn** vraagt of het effect van stillere vliegtuigen niet wegvalt tegen de toename van het aantal vliegbewegingen.
De heer **Van Oosterom** antwoordt dat tegenwoordig de maximumaantallen geborgd worden. Die zijn al bereikt, dus de luchthaven zal niet verder groeien en stillere vliegtuigen betekenen werkelijk winst voor de omgeving.
De heer **Oud** vraagt of er een toets is om te bepalen of de grenswaarden voldoen aan wat de inwoners nodig hebben.
De heer **Van Oosterom** antwoordt dat in de MER de (gezondheids)effecten in beeld worden gebracht. Daartegenover staat dat er internationaal gezien geen normen zijn om te bepalen vanaf welk niveau het gezond is.

De heer **Hoekstra** vraagt of de ILT denkt effectief te kunnen gaan handhaven.
De heer **Van Oosterom** antwoordt dat de ILT daarvoor vermoedelijk een wetswijziging nodig heeft. Toch wint de effectiviteit van haar optreden duidelijk bij handhaafbare normen, zeker met de toevoeging dat ook gedurende het jaar opgetreden kan worden.
De heer **Bus** vraagt of je misschien per halfjaar de normen zou kunnen bepalen, met andere normen voor de zomer dan voor de winter.
De heer **Van Oosterom** antwoordt dat daarnaar gekeken is, maar de conclusie was dat het de zaken niet per se beter zou maken. Hij kan dat desgewenst schriftelijk toelichten.
De heer **Luca** heeft begrepen dat het RIVM in 2025 uitsluitsel moet geven in verband met het Schone Lucht Akkoord, dus dan worden de gemeenten geholpen in het kader van de gezondheid van hun inwoners.
De heer **Van Oosterom** antwoordt dat het aspect gezondheid terugkomt in de MER. Maar bij de hinderindicatoren voor de luchtvaart gaat het over geluid. Dat is een ander kader dan het Schone Lucht Akkoord.
De heer **Hoekstra** vraagt of er bij de geluidsbelasting ook gekeken wordt naar de maximale geluidsbelasting.
De heer **Boontje** antwoordt dat dit in beeld komt in de MER, maar er worden wat dat betreft geen aparte normen opgenomen.
De heer **Triest** voegt toe dat in het nieuwe geluidsstelsel de piekbelasting als aanvullende hinderindicator opgenomen zou kunnen worden. Dat is iets voor de langere termijn.

De heer **Boontje** biedt aan nog eens terug te komen in de BRS-B als daaraan behoefte bestaat.
De heer **Triest** kondigt aan dat IenW nog terugkomt op de twee brieven die men van de BRS ontving.

**8. Rondvraag en afsluiting**

Mevrouw **Spil** doet de suggestie om de MRS een keer uit te nodigen bij de BRS, om te horen waarmee men bezig is.
De **voorzitter** had niet de indruk dat de MRS daaraan behoefte heeft.

De vergadering wordt gesloten om 11.45 uur.

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 4 december 2025, van 09.30-11.52 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig: *Voorzitter:* Mw. E. Rommel, provincie Noord-Holland
J. Klopman, provincie Flevoland
A. Weverling, provincie Zuid-Holland

H. van den Akker, gemeente Stichtse Vecht

E. Bus, gemeente Oegstgeest
A. Elzakalai, gemeente Amstelveen
A. Gamri, gemeente Heemskerk
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
W. Koetsier, gemeente Wassenaar (toehoorder)
M. Marshall, gemeente Gooise Meren
S.M. Nieuwland, gemeente Uitgeest
S. Nijssen, gemeente Oostzaan
G. Oude Kotte, gemeente Aalsmeer
Mw. M. Ruigrok, gemeente Haarlemmermeer
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
Mw. E. Spil, gemeente Ouder-Amstel
Mw. A. Vijselaar, gemeente De Ronde Venen
K. van der Zwet, gemeente Lisse

5.1.2e
Ambtelijke ondersteuning

P. van Oord (CEO Schiphol)
Mw. S. Boitelle (directeur Corporate Affairs RSG)
M. Arntzen (Head of Environmental Capacity Schiphol)
B. Khassap (advisor Public & Community Affairs Schiphol)
B. Ceulemans (aviation business consultant)
A. Donkersloot (senior manager)

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

## 1. Opening

De voorzitter opent de vergadering om 09.30 uur. Afgemeld hebben zich mevrouw Stam, de heer Grimbergen en de heer Vennik. Mevrouw Gamri van de gemeente Heemskerk is een nieuwe deelnemer aan de BRS. De heer Koetsier van de gemeente Wassenaar is als toehoorder aanwezig.

## 2. Mededelingen

- Mevrouw Ruigrok heeft afspraken met Schiphol gemaakt over het behoud van erfgoed op Schiphol.
- De website Omgevingshuis is inmiddels online. Het is een in opdracht van het ministerie van IenW door de MRS ontwikkeld platform. De website geeft informatie over de omgeving van Schiphol.
- Op 13 januari wordt het LVB gepubliceerd. Daarmee gaat ook de formele internetconsultatie van start waarvoor de BRS een zienswijze voorbereidt. Die wordt ter goedkeuring aan de vergadering voorgelegd, naar verwachting in de eerste helft van februari. Op korte termijn zullen de BRS-leden geïnformeerd worden over de planning en deadline hiervoor.
- Een belangrijke pijler voor de komende Luchtruimherziening wordt gevormd door de uit te voeren gedetailleerde effectenanalyse. Op 15 januari 2026 vindt een ambtelijk overleg plaats tussen de provincies en IenW over de uitgangspunten voor de op te stellen effectenanalyse. Input van de

BRS kan daarbij worden meegenomen en tot vrijdag 19 december gemaild worden aan de BRS-inbox.
- De internetconsultatie voor baanonderhoud 2026 is net gestart. Deze loopt tot 9 januari 2026. Het gaat om een informele consultatie waarvoor een ambtelijke reactie zal worden opgesteld. Na goedkeuring door de voorzitter van de BRS, zal deze uiterlijk 8 januari worden ingediend.

Er blijkt bij de BRS-gemeenten weinig ervaring te zijn met het betrekken van de gemeenteraad bij het opstellen van een zienswijze voor het LVB. Een van de gemeenten heeft daarvoor een vaste werkgroep met een eensluidend geluid. Een zienswijze wordt dan met die werkgroep afgestemd. De BRS zal nog bekijken hoe hierbij omgegaan moet worden met de verschillende petten, zoals clusters, gemeenten, aandeelhouders en het BRS-verband. Vanuit de vergadering wordt gewaarschuwd dat het veel krachtiger is het te laten bij één duidelijk BRS-standpunt dan afzonderlijke zienswijzen van alle gemeenten. Er wordt aan herinnerd dat de afspraak is om na de verkiezingen te kijken naar een herijking van de BRS-standpunten, met ook aandacht voor punten waarop BRS-deelnemers het niet met elkaar eens zijn.

*Besluit:*
- *Er wordt na de verkiezingen gesproken over een herijking van de BRS-standpunten, waarbij gemarkeerd wordt op welke punten individuele leden een eigen koers varen.*

**4. Vaststellen verslag 11 september 2025**

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

**3. Monitor uitvoeringsagenda NOVEX Schiphol**

Er worden geen opmerkingen gemaakt.

Er wordt gepauzeerd van 09.42-09.55 uur.

*Pieter van Oord, Michael Arntzen, Simone Boitelle en Berj Khassab voegen zich bij de vergadering.*

**5. Pieter van Oord, CEO van Schiphol**

Michael Arntzen, Berj Khassab en Simone Boitelle stellen zich voor.

Pieter van Oord doet verslag van de stand van zaken rond Schiphol aan de hand van slides (zie Annex).

- Er ligt een voorlopig LVB, dat ingegaan is op 1 november van dit jaar. Er is nu een cap van 478.000 vluchten. Schiphol is de eerste luchthaven in de wereld die zijn activiteiten laat krimpen.
- Er is het afgelopen jaar gewerkt aan een strategie voor de komende tien jaar.
- Ook is er gewerkt aan een masterplan met een doorkijk tot aan 2050. Het is wenselijk een beeld te hebben van de investeringen die de komende 25 jaar moeten plaatsvinden in Schiphol. Het masterplan moet aan de omgeving duidelijkheid geven over de komende ontwikkelingen.
- Twintig jaar geleden had Schiphol ongeveer 45 miljoen passagiers. Nu zijn dat er 70 miljoen. Daarmee is Schiphol tot de op een na krapste luchthaven van Europa geworden. Dit komt omdat Schiphol in de afgelopen 25 jaar geen substantiële investeringen heeft gedaan.
- De trend is dat de verschillende typen vliegtuigen worden vervangen door grotere, met meer zitplaatsen. Dat betekent iets voor de infrastructuur van Schiphol. Verwacht wordt dat het aantal passagiers van Schiphol zal stijgen van nu 70 miljoen naar 93 miljoen. De consensus in de wereld van de luchtvaart is dat in 2045 het aantal gevlogen passagierskilometers verdubbeld zal zijn ten opzichte van 2025. Die verdubbeling betekent overigens voor Europa maar een stijging van enkele tientallen procenten.
- Schiphol wil de hubfunctie behouden en een van de vier grote hubairports van Europa blijven. Dat kan met de groei naar 90 miljoen passagiers.

- Er wordt van uitgegaan dat het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol in de komende twintig jaar niet zal groeien. Het blijft staan op 478.000 vluchten, waarmee Schiphol een capacity constraint airport is. Ook dat is voldoende voor de hubfunctie. Dit, met de komende vlootvernieuwing maakt dat Schiphol in de komende 25 jaar substantieel stiller zal worden.
- In de tachtiger en negentiger jaren behoorde Schiphol tot de paar beste luchthavens van de wereld. In de periode daarna is Schiphol gekelderd, ongeveer tot de laatste plaats op de lijstjes. De reden daarvoor is dat er niet werd geïnvesteerd in de luchthaven. De ambitie is om in de toekomst weer tot de top drie luchthavens van Europa te behoren. Daarvoor moet in de komende tien jaar zeker €10 miljard geïnvesteerd worden.
- Er is voor gekozen om vast te houden aan het One Terminal Concept. Passagiers beoordelen dat concept buitengewoon positief. Wel komt er een nieuwe terminal Zuid. De A-pier wordt afgebouwd en de C-pier wordt vervangen. Er komt een nieuwe A'-pier voor meer ruimte voor wide-bodies, waaraan de behoefte in de komende 25 jaar toe zal nemen. De catering- en vrachtgebouwen van de KLM worden in verband hiermee onteigend. De KLM verplaatst naar de andere kant van de Kaagbaan. Schiphol Centrum beperkt zich dan tot passagiers.
- De landzijdige bereikbaarheid is de belangrijkste zorg voor de komende tien jaar. Essentieel is dat de N/Z-lijn wordt doorgetrokken naar Hoofddorp en Amsterdam. De sprinters van de NS kunnen dan verdwijnen, waarvoor in de plaats IC's en internationale treinen kunnen rijden. Dat is ook cruciaal voor de duurzaamheidsambities (afstanden onder de 500 km met de trein). Hopelijk komt er steun van de BRS voor het doortrekken van de N/Z-lijn.
- Schiphol Group is eigenaar van Airport Lelystad en een groot voorstander van opening van die luchthaven, met 10.000 commerciële vluchten. In de provincie Flevoland, de gemeente Lelystad en in Nederland als geheel is een grote meerderheid voor opening.
- Schiphol heeft niet de ambitie om de goedkoopste hub van Europa te zijn, maar wil wel hoge kwaliteit leveren, wat uiteraard zijn prijs heeft. Het doel is om ongeveer op het prijsniveau van Frankfurt Airport te komen.

In antwoord op vragen
- Als meer mensen met de trein gaat, betekent dat in ieder geval een verplaatsing van reizigers. Voor Parijs maken inmiddels duizenden mensen gebruik van de TGV in plaats van het vliegtuig. Die potentie is er ook voor Londen. Het aantal vliegtuigbewegingen neemt echter niet af, want dat is gebaseerd op het LVB en staat op 478.000 vluchten.

Michael Arntzen houdt een presentatie aan de hand van slides.

- Er zijn nu 75.000 gehinderden, minder dan voorheen. De daadwerkelijke hinderbeleving kan echter per persoon verschillen.
- De Balanced Approach houdt onder andere in dat Schiphol stimuleert om de stilst mogelijke vliegtuigen in te zetten.
- Er is een tarifering, gebaseerd op de categorieën vliegtuigen wat betreft geluid. Hoe luidruchtiger, hoe meer betaald moeten worden. De tarifering is per 1 april behoorlijk aangescherpt. Dit blijkt zijn uitwerking te hebben; de tarieven dragen behoorlijk bij aan de verstilling van Schiphol.
- Vanaf 2027 komen er nieuwe vrachttoestellen op de markt die aanmerkelijk stiller zijn dat die nu gebruikt worden.
- Het beleid rondom Schiphol is wat betreft geluid gefocust op berekeningen. De trend die daaruit naar voren komt, blijkt ook in de praktijk te kloppen.
- Het is veel makkelijker om startend vliegverkeer, waar de motoren dominante geluidsbronnen zijn, stiller te maken, dan landend vliegverkeer. De meeste hinder rondom de luchthaven wordt veroorzaakt door startend verkeer.

In antwoord op vragen
- Er moet rondom Schiphol gerekend worden met de routes, de luchtverkeerswegen. Bij de vergunningverlening moet echter ook naar grondgeluid worden gekeken, zoals het proefdraaien.
- Beleving en perceptie zijn moeilijker te duiden dan harde techniek. Voor de verschuiving van vliegroutes is een uitgebreid participatietraject aan de voorkant nodig. Daarvoor zal men in contact moeten komen met omwonenden. Wat betreft de hinderbeleving dient samengewerkt te worden met de betrokken gemeenten. Misschien kan iets gedaan worden met de Stichting Leefomgeving Schiphol.

- Voor de handhaving in verband met afwijkers van vliegroutes is met name het ILT bevoegd op te treden. Schiphol staat in nauw contact met het ILT en verstrekt alle nodige gegevens. Het ILT kan live meekijken bij de radartracks van de vliegtuigen, met eventuele afwijkingen van de route. Bij overtredingen kan handhavend opgetreden worden. Dat geldt ook bij slotmisbruik. Schiphol heeft een ambitie: het weren van lawaaiige toestellen. Toestellen met een te hoge geluidslast worden in de nacht door IenW geweerd.
- Alleen de Tweede Kamer kan een besluit nemen over nachtsluiting van Schiphol. Als die gewenst is, moet in Brussel de Balanced Approach opnieuw gedaan worden. Hiervan is Pieter van Oord geen voorstander, omdat je daarmee het serieuze risico zou lopen dat de cap van 478.000 wordt afgeschoten. Schiphol heeft de ambitie om in de komende tientallen jaren steeds stiller te worden in de nacht, met name door een strakke tariefdifferentiatie. De meeste hinder komt van 747-toestellen, en het doel is die helemaal te weren uit de nacht. Er is een nachtcap van 27.000, en die is het afgelopen jaar niet vol gevlogen, misschien door de hoge nachttarieven. Frankfurt heeft wel besloten om 's nachts te sluiten, maar dat leidde tot een heel hoge piek tussen 22.00 en 23.00 uur. Het is de vraag of dat wenselijk is.
- Bij later dalen, om de overlast te beperken, blijken er technische complicaties te zijn bij oude vliegtuigen. Daardoor pakt het in de praktijk anders uit dan de bewoners verteld is. Daarom vraagt men om uit te gaan van gemeten geluid in plaats van berekend geluid. Het is belangrijk om transparant te zijn naar bewoners en waar te maken wat je belooft. In het programma Luchtruimherziening is gekeken naar de vaste naderingsroutes, en nu moet afgewacht worden wat daarin mogelijk is. Zeker is dat vaste naderingsroutes wat betreft geluid een mooie aanvulling zouden kunnen zijn. Het verdelen van vluchten over de verschillende luchthavens kan alleen door de politiek gerealiseerd worden.
- In de programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid van IenW werd geconcludeerd dat meer onderzoek nodig is. Daarbij werd gebruikgemaakt van dezelfde 41 meetstations rondom de luchthaven. De Europese overheid schrijft voor dat met dit rekenmodel gerekend moet worden. Schiphol roept Den Haag op om tot een accurater rekenmodel te komen.
- Schiphol heeft een Aeriusberekening gedaan op basis van extern salderen. De stikstofdeposities van luchtvaart zijn overigens vrij laag vergeleken met andere emissiebronnen. Verder vindt Pieter van Oord niet dat je kunt zeggen dat luchtvaart niet meedoet aan de Parijse akkoorden. Je kunt die $CO_2$-reductie alleen bereiken door mandaten vanuit Europa met betrekking tot de bijmenging van SAF. Dat kan technisch, maar maakt het vliegen wel duurder.
- Steeds beter slaagt Schiphol erin om de daadwerkelijke routes van vliegtuigen te volgen. Toch zal het vliegen van een bepaalde bocht, zoals bij Uithoorn, een relatief kleine verbetering betekenen wat betreft geluid. Tariefdifferentiatie vindt overal op Schiphol plaats. Het zou eventueel ook per baan moeten kunnen worden bekeken, dat moet bilateraal met de gemeente in kwestie opgelost worden.
- Rond Schiphol worden de lasten en de lusten gemeten. De verhouding tussen lasten en lusten ligt in de zuidoosthoek niet goed. Aalsmeer en Uithoorn hebben te veel lasten. Dat verbeteren is een uitdaging, ook voor de luchtverkeersleiders. De belasting van de Aalsmeerbaan was de afgelopen jaren veel te hoog, en er wordt onderzocht wat daaraan gedaan kan worden.
- Haarlemmermeer is bezig met onderzoek in verband met de Spijkerboorroute, die met een nieuw besluit nog veel intensiever gebruikt gaat worden. Ook Schiphol is met andere partijen bezig de mogelijkheden te onderzoeken.

**Niet alle vragen konden tijdens de vergadering gesteld worden. Deze zijn door Schiphol schriftelijk beantwoord en hier toegevoegd**:

- **Vraag**: Volgens de toelichting van de heer van Oord gaat het Master Plan uit van 478,000 vliegbewegingen. Hoe kijkt Schiphol aan tegen het groeiverdienmodel? Als groeit voor de sector niet nodig is volgens de ontwikkelvisie van Schiphol kan de winst dan voor 100% ten goede komen aan (verstilling van) de omgeving?
- **Antwoord**: Het is aan het Ministerie om te besluiten welke balans tussen internationale connectiviteit en geluid voor de omgeving wordt aangehouden. Voor Schiphol is het van belang dat de trend van verlaagde geluidbelasting door blijft zetten, ook bij een eventueel ander aantal vliegtuigbewegingen dan de genoemde 478k.

- **Vraag**: De heer Van Oord noemde: "De meeste hinder wordt veroorzaakt door startend verkeer!!"Is er nog geluidswinst te behalen voor startend verkeer met innovatievere technieken dan NADP wat ook aangemoedigd wordt door de Balanced Approach procedure/Brussel?
- **Antwoord**: Niet specifiek, in algemene zin is de reductie van geluidshinder door startend verkeer op te delen in verschillende onderwerpen:
  - Geluidsreductie bij de bron (het vliegtuig)
    - In algemene zin o.a. de maatregelen tariefdifferentiatie, verbod op lawaaiige vluchten in de nacht, additionele vlootvernieuwing en inzet van stillere toestellen in de nacht
  - Ruimtelijke ordening
    - Bijv. isolatie, beperking van woningbouw zones
  - Operationele procedures
    - Middels andere routes of andere startbaan, in praktijk moeilijk te implementeren.
    - Bijv. toepassen van vaste bochtstraal techniek in startroutes (zoals reeds geïmplementeerd op de Kaagbaan)
    - NADP-procedure optimaliseren
    - Speciale startroutes in de nacht actief vanaf de Polderbaan die langer rechtdoor lopen
- **Vraag**: hoe is deze door Schiphol onder benoemde afname in hinder te rijmen met de hindercijfers uit de gezondheidsmonitors en de SMAP-cijfers voor vlieghinder (gemeentelijk en soms op buurtniveau zoals gemeente Bergen), waaruit valt af te leiden dat de hinder alleen maar toegenomen is.
- **Antwoord**: De geluidbelasting rondom de luchthaven is aantoonbaar minder geworden. De cijfers van Schiphol laten dat ook zien, daarbij moeten we rekenen met de dosis-respons relatie uit 2002 om te bepalen of iemand gehinderd is. Tegelijkertijd kan het zo zijn dat de attitude t.o.v. vliegtuiggeluid in de tussenliggende tijd is veranderd. In algemene zin kunnen we stellen dat de geluidbelasting van vliegtuigen slechts een factor is in de mate van ervaren geluidshinder. Uit literatuur weten we dat niet-akoestische factoren hier ook een belangrijke rol in spelen. Hierbij kun je denken aan bijv. heeft de persoon vertrouwen dat het probleem kan worden opgelost, gender, leeftijd, tijdstip van de dag, etc. Vanuit het bewoners aanspreekpunt zien wij terug dat het aantal meldingen per vlucht licht toeneemt, terwijl de geluidbelasting per vlucht afneemt. Mogelijk dat deze niet-akoestische factoren daar een rol bij spelen. Het zou goed zijn als de dosis-respons relatie geactualiseerd wordt zodat een actueler beeld kan ontstaan.
- Vliegtuigen worden stiller. Met metingen op 3 meetpunten is de berekende verstilling ook gemeten. Effect van stillere vliegtuigen is vooral terug te zien in startend verkeer (motorvermogen is bepalend). Voor landend verkeer is dit moeilijker te realiseren, daar speelt vooral aerodynamische effecten (geluid landingsgestel, flaps). De verwachting dat het stiller wordt rondom Schiphol is gebaseerd op de cap van 478.000 (er komen niet meer vliegbewegingen) en de vliegtuigen worden stiller (ook gestimuleerd door tariefdifferentiatie). In de nacht wordt (ook) effect verwacht omdat vanaf 2027 nieuwe vrachtvliegtuigen worden ingezet, type nieuwe generatie/stiller. Toegelicht werd dat het aantal VTB in 2016 ongeveer vergelijkbaar is met 2024 en dat ten opzichte van 2016 de hinder beduidend (25%) is afgenomen.

Er wordt gepauzeerd van 11.02-11.07 uur.

Bas *Ceulemans en Arjen Donkersloot schuiven aan bij de vergadering.*

## 6. Presentatie studie Toekomst van de Luchtvaart en de Impact op de Omgeving

De heer Ceulemans en de heer Donkersloot houden aan de hand van slides (zie Annex) een presentatie over de studie Toekomst van de Luchtvaart en de Impact op de Omgeving.

- Bij de studie is gewerkt met vier extreme scenario's: 'markt', 'duurzaam', 'terug achter de dijken' (wat heeft Nederland nodig om voor zichzelf te zorgen?), en 'samen' (het streven naar een egalitaire samenleving). Deze scenario's werden gekoppeld aan inhoudelijke invalshoeken: mobiliteit, economie, ruimtelijke ordening en leefomgevingskwaliteit.
- Er is een beeld geschetst van de toekomst van de luchtvaart via twee horizonnen: 2050 en 2100. Het vroegere idee van een luchthaven in zee is niet in beschouwing genomen.

- Het is niet onmogelijk dat in 2100 de hubfunctie van Schiphol verandert in voornamelijk een spoke op hubs elders. Dat betekent iets voor de economie. Ook het huidige beeld van krimp en groei kan daarmee veranderen.
- Op Europees niveau wordt naar de functie van Schiphol gekeken, bijvoorbeeld voor militaire ketens. Ook op civiel gebied wordt de functie van Schiphol steeds meer Europees afgewogen.
- Het HST-spoor dient optimaal gebruikt te worden. In 2100 zullen ook autonome voertuigen hun plek hebben. Mogelijk speelt in 2100 ook de urban air mobility een rol (e-VTOL, een elektrische helikopter).
- Elektrisch vliegen zal vermoedelijk beginnen op de regionale luchthavens, omdat elektrisch vliegen uitgaat van kleinere toestellen en meer slots. Daarvoor is op Schiphol geen ruimte. De geluidsoverlast zal door elektrisch vliegen niet verdwijnen (minder geluid, maar meer vliegbewegingen).
- De grootschalige verduurzaming zal trager dan men nu denkt van de grond komen. Misschien zelfs deels niet. Nederland wil nu in 2030 op 14% SAF-bijmenging zitten, maar de productiecapaciteit en de importketens zullen dat niet toestaan. 6% in 2030 wordt al een lastig verhaal. Om toch tot verduurzaming te komen, moet onconventioneel gedacht worden. Bijvoorbeeld ook aan publiek-private samenwerking.

## 6. Rondvraag en afsluiting

Er wordt geen gebruikgemaakt van de rondvraag.

De voorzitter sluit het overleg om 11.52 uur.

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 13 februari 2025, van 9.30-11.45 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig: *Voorzitter:* Mw. E. Rommel, provincie Noord-Holland
J. Klopman, provincie Flevoland
A. Weverling, provincie Zuid-Holland

T.C.W.M. Alkemade, gemeente Noordwijk
W. Breunesse, gemeente Zaanstad
Mw. H. van Buren, gemeente Amsterdam
E. Bus, gemeente Oegstgeest
R.J. van Duijn, gemeente Nieuwkoop
D. Grimbergen, gemeente Lelystad
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
Mw. S. Klaassen, gemeente Beverwijk
R. Luca, gemeente Woerden
R. Oud, gemeente Uitgeest
G. Oude Kotte, gemeente Aalsmeer
H. Prins, gemeente Diemen
Mw. M. Ruigrok, gemeente Haarlemmermeer
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
Mw. E. Spil, gemeente Ouder-Amstel
Mw. E. Stam, gemeente Heemstede
R. Vennik, gemeente Heiloo
Mw. A. Vijselaar, gemeente De Ronde Venen
K. van der Zwet, gemeente Lisse

S. Boontje (IenW)
N. Buissing (Alexavia)
J. van Oosterom (IenW)
K. Triest (adviseur omgevingsmanagement IenW)

5.1.2e
Ambtelijke ondersteuning

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

**A-Reguliere BRS agenda**

**1. Opening en mededelingen**

De voorzitter opent de vergadering en meldt haar benoeming in de raad van toezicht van het Omgevingsfonds, dat 70 miljoen euro beheert voor een periode van zeven jaar. Dit fonds sluit zoveel mogelijk aan op regionale agenda's. Daarnaast wordt gewerkt aan een nieuw convenant tussen het Rijk, de regio en Schiphol om vogelaanvaringen te reduceren.

**2. Binnengekomen stukken**

- **Reactie ministerie IenW op ontheffing baanonderhoud:** Het ministerie heeft gereageerd op een eerdere brief van de BRS over ontheffing voor baanonderhoud. De inhoud wordt voor kennisgeving aangenomen.
  Besluit: -
  Actie: -

- **Moties uit verschillende gemeenten over besluitvorming Schiphol:**
  Gemeenten zoals Uitgeest, Castricum, Heiloo, Uithoorn en Cluster ZuidWest hebben moties aangenomen waarin zij oproepen tot een proactieve houding binnen de BRS en naleving van de rechterlijke uitspraak in de RBV-zaak over Schiphol. Zij verzoeken de voorzitter een krachtig

signaal af te geven richting het Rijk. Anderen geven aan dat soortgelijke moties ook binnen hun clusters zij aangenomen en dat het thema breder leeft. Sommige aanwezigen pleiten voor een gezamenlijke lijn binnen de BRS, terwijl anderen waarschuwen voor overhaaste standpuntbepaling zonder afstemming.
Besluit: de voorzitter zegt toe dit signaal namens de BRS aan de verantwoordelijke minister af te geven.
Actie: voorzitter neemt contact op met minister Madlener

- **Brief provincie Zuid-Holland over LVB:**
  Een provincie heeft een brief gestuurd met aandachtspunten voor het nieuwe LVB. Sommige deelnemers vinden het onwenselijk dat deze punten niet vooraf binnen de BRS zijn besproken, omdat het effectiever zou zijn als de BRS collectief optreedt. Anderen stellen dat de inhoud van de brief al ambtelijk was afgestemd. Wel wordt erkend dat toekomstige brieven idealiter vooraf in BRS-verband besproken worden.
  Besluit: voor zover gemeenten – al dan niet verenigd in clusters- zich rechtstreeks tot de minister willen richten, verzoekt de voorzitter dit zo veel mogelijk via de BRS te laten open
  Actie: -

**3. Vaststellen verslag 5 december 2024**

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

**4. Openbaar maken BRS-B-verslagen**

Een verzoek tot openbaarmaking van verslagen leidt tot een discussie over drie opties:

1. **Gedetailleerd verslag** zonder naamvermelding
2. **Beknopt verslag** met alleen de essentie van de discussie
3. **Uitsluitend een besluitenlijst**

Sommigen vinden optie 1 wenselijk voor transparantie, terwijl anderen optie 2 of 3 prefereren om de kern te behouden zonder overbodige details. De meerderheid kiest optie 2: een ingekort verslag met behoud van de hoofdlijnen en de belangrijkste standpunten.
Besluit: de voorzitter stelt vast dat de verslagen in het vervolg op de met optie 2 bedoelde wijze gaan worden uitgewerkt. Indien een lid van de vergadering wenst dat hij/zij specifiek met naam en de geplaatste opmerking of vraag in het verslag opgenomen, moet dat tijdens de vergadering expliciet worden aangeven.
Actie: -

**B-gasten**

**5. Presentatie Lelystad Airport**

**Spreker: Dhr. Buissing (Alexavia)**

Dhr. Buissing presenteert de mogelijkheden voor de verdeling van vluchten tussen Schiphol en Lelystad Airport. Hij legt uit dat Lelystad bedoeld is als overloopluchthaven voor vakantievluchten, maar dat er objectieve criteria moeten worden gehanteerd en dat airlines niet verplicht kunnen worden om naar Lelystad te verhuizen.

Tijdens de discussie komen de volgende punten aan bod:

- **Toewijzing van vakantievluchten:** Sommigen vragen of specifieke vluchten naar Lelystad verplaatst kunnen worden. De spreker geeft aan dat dit juridisch niet mogelijk is. Het is mogelijk op basis van vrijwilligheid. Om dit te bevorderen kan wel worden vastgelegd, dat maatschappijen

die slots bij Schiphol hebben vrijgemaakt, voorrang kunnen krijgen bij toewijzing van slots op Lelystad.
- **Prijsmechanisme:** Er wordt voorgesteld om luchthavengelden op Schiphol te verhogen en Lelystad goedkoper te maken om airlines te stimuleren de overstap te maken.
- **Effect op totale vliegbewegingen:** De vraag wordt gesteld of dit de druk op Schiphol vermindert of juist leidt tot een toename van het aantal vluchten. De spreker stelt dat dit afhankelijk is van de keuzes van luchtvaartmaatschappijen.
- **Nachtvluchten:** Er wordt opgemerkt dat vakantieaanbieders vaak afhankelijk zijn van nachtvluchten. De spreker bevestigt dat budgetmaatschappijen hun vliegtuigen maximaal willen benutten en dat dit een drempel kan zijn om vluchten naar Lelystad te verplaatsen.

Besluit: de voorzitter stelt vast dat met de presentatie en beantwoording van vragen, invulling is gegeven aan de toezegging van donderdag 16 mei om te kijken naar hoe de Luchthaven Lelystad eventueel een bijdrage zou kunnen leveren aan het verminderen van de hinder rond Schiphol.
Actie: -

**6. Bezoek IenW: presentatie nieuw systeem handhaafpunten**

**Sprekers: dhr. Van Oosterom, dhr. Boontje, dhr. Triest (IenW)**

Dhr. Van Oosterom presenteert het nieuwe systeem van handhaafpunten binnen het LVB en licht toe dat geluidshinder hoofdzakelijk op basis van berekeningen wordt bepaald. Hij erkent dat metingen kunnen helpen om berekeningen te toetsen, maar dat rekenen de standaardmethode blijft omdat dit op alle locaties toepasbaar is.

Tijdens de discussie komen de volgende punten naar voren:

- **Berekening versus meting:** Sommige deelnemers vinden dat de berekeningen onvoldoende aansluiten bij de hinderbeleving van omwonenden. De spreker benadrukt dat berekeningen noodzakelijk zijn om consistent beleid te voeren.
- **Piekbelasting en frequentie:** Er wordt gepleit voor een betere weerspiegeling van de echte overlast, bijvoorbeeld door extra aandacht voor piekbelasting. IenW geeft aan dat in het nieuwe geluidsstelsel de piekbelasting als aanvullende hinderindicator opgenomen zou kunnen worden. Dat is iets voor de langere termijn.
- **Handhaving:** De nieuwe regels moeten ervoor zorgen dat bij dreigende overschrijding van geluidsnormen eerder kan worden ingegrepen. Sommigen betwijfelen of de ILT over voldoende middelen beschikt om effectief te handhaven.
- **Gezondheid en milieueffecten:** Er wordt gevraagd of gezondheidsstudies kunnen bijdragen aan strengere normen. De spreker antwoordt dat het RIVM hier onderzoek naar doet, maar dat er nog geen internationale standaarden bestaan voor de gezondheidsimpact van vliegtuiggeluid.

Besluit: de voorzitter noteert het aanbod van IenW (heer Boontje) om, als daaraan behoefte bestaat, over dit onderwerp nog eens terug te komen in de BRS-B. Voorts dat IenW nog zal terugkomen op de twee brieven die vanuit de BRS zijn gezonden.
Actie: de voorzitter zal bij het RIVM laten navragen of technisch onderscheid wordt gemaakt tussen dag- en nachtmetingen en daarover terugkoppelen.

**7. Rondvraag en afsluiting**

De suggestie wordt gedaan om de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) uit te nodigen om uitleg te geven hoe dit adviesorgaan zich aan het ontwikkelen is.
Besluit: de voorzitter signaleert naar aanleiding van contacten in de afgelopen periode dat de MRS hier geen sterke behoefte aan lijkt te hebben.
Actie: -

Niets meer aan de orde zijnde, sluit de voorzitter sluit de vergadering om 11.45 uur.

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 4 december 2025, van 09.30-11.52 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig:

*Voorzitter:* Mw. E. Rommel, provincie Noord-Holland
J. Klopman, provincie Flevoland
A. Weverling, provincie Zuid-Holland

H. van den Akker, gemeente Stichtse Vecht

E. Bus, gemeente Oegstgeest
A. Elzakalai, gemeente Amstelveen
A. Gamri, gemeente Heemskerk
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
W. Koetsier, gemeente Wassenaar (toehoorder)
M. Marshall, gemeente Gooise Meren
S.M. Nieuwland, gemeente Uitgeest
S. Nijssen, gemeente Oostzaan
G. Oude Kotte, gemeente Aalsmeer
Mw. M. Ruigrok, gemeente Haarlemmermeer
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
Mw. E. Spil, gemeente Ouder-Amstel
Mw. A. Vijselaar, gemeente De Ronde Venen
K. van der Zwet, gemeente Lisse

5.1.2e
Ambtelijke ondersteuning

P. van Oord (CEO Schiphol)
Mw. S. Boitelle (directeur Corporate Affairs RSG)
M. Arntzen (Head of Environmental Capacity Schiphol)
B. Khassap (advisor Public & Community Affairs Schiphol)
B. Ceulemans (aviation business consultant)
A. Donkersloot (senior manager)

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

## 1. Opening

De voorzitter opent de vergadering om 09.30 uur. Afgemeld hebben zich mevrouw Stam, de heer Grimbergen en de heer Vennik. Mevrouw Gamri van de gemeente Heemskerk is een nieuwe deelnemer aan de BRS. De heer Koetsier van de gemeente Wassenaar is als toehoorder aanwezig.

## 2. Mededelingen

- Mevrouw Ruigrok heeft afspraken met Schiphol gemaakt over het behoud van erfgoed op Schiphol.
- De website Omgevingshuis is inmiddels online. Het is een in opdracht van het ministerie van IenW door de MRS ontwikkeld platform. De website geeft informatie over de omgeving van Schiphol.
- Op 13 januari wordt het LVB gepubliceerd. Daarmee gaat ook de formele internetconsultatie van start waarvoor de BRS een zienswijze voorbereidt. Die wordt ter goedkeuring aan de vergadering voorgelegd, naar verwachting in de eerste helft van februari. Op korte termijn zullen de BRS-leden geïnformeerd worden over de planning en deadline hiervoor.
- Een belangrijke pijler voor de komende Luchtruimherziening wordt gevormd door de uit te voeren gedetailleerde effectenanalyse. Op 15 januari 2026 vindt een ambtelijk overleg plaats tussen de provincies en IenW over de uitgangspunten voor de op te stellen effectenanalyse. Input van de

BRS kan daarbij worden meegenomen en tot vrijdag 19 december gemaild worden aan de BRS-inbox.
- De internetconsultatie voor baanonderhoud 2026 is net gestart. Deze loopt tot 9 januari 2026. Het gaat om een informele consultatie waarvoor een ambtelijke reactie zal worden opgesteld. Na goedkeuring door de voorzitter van de BRS, zal deze uiterlijk 8 januari worden ingediend.

Er blijkt bij de BRS-gemeenten weinig ervaring te zijn met het betrekken van de gemeenteraad bij het opstellen van een zienswijze voor het LVB. Een van de gemeenten heeft daarvoor een vaste werkgroep met een eensluidend geluid. Een zienswijze wordt dan met die werkgroep afgestemd. De BRS zal nog bekijken hoe hierbij omgegaan moet worden met de verschillende petten, zoals clusters, gemeenten, aandeelhouders en het BRS-verband. Vanuit de vergadering wordt gewaarschuwd dat het veel krachtiger is het te laten bij één duidelijk BRS-standpunt dan afzonderlijke zienswijzen van alle gemeenten. Er wordt aan herinnerd dat de afspraak is om na de verkiezingen te kijken naar een herijking van de BRS-standpunten, met ook aandacht voor punten waarop BRS-deelnemers het niet met elkaar eens zijn.

*Besluit:*
- *Er wordt na de verkiezingen gesproken over een herijking van de BRS-standpunten, waarbij gemarkeerd wordt op welke punten individuele leden een eigen koers varen.*

**4. Vaststellen verslag 11 september 2025**

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

**3. Monitor uitvoeringsagenda NOVEX Schiphol**

Er worden geen opmerkingen gemaakt.

Er wordt gepauzeerd van 09.42-09.55 uur.

*Pieter van Oord, Michael Arntzen, Simone Boitelle en Berj Khassab voegen zich bij de vergadering.*

**5. Pieter van Oord, CEO van Schiphol**

Michael Arntzen, Berj Khassab en Simone Boitelle stellen zich voor.

Pieter van Oord doet verslag van de stand van zaken rond Schiphol aan de hand van slides (zie Annex).

- Er ligt een voorlopig LVB, dat ingegaan is op 1 november van dit jaar. Er is nu een cap van 478.000 vluchten. Schiphol is de eerste luchthaven in de wereld die zijn activiteiten laat krimpen.
- Er is het afgelopen jaar gewerkt aan een strategie voor de komende tien jaar.
- Ook is er gewerkt aan een masterplan met een doorkijk tot aan 2050. Het is wenselijk een beeld te hebben van de investeringen die de komende 25 jaar moeten plaatsvinden in Schiphol. Het masterplan moet aan de omgeving duidelijkheid geven over de komende ontwikkelingen.
- Twintig jaar geleden had Schiphol ongeveer 45 miljoen passagiers. Nu zijn dat er 70 miljoen. Daarmee is Schiphol tot de op een na krapste luchthaven van Europa geworden. Dit komt omdat Schiphol in de afgelopen 25 jaar geen substantiële investeringen heeft gedaan.
- De trend is dat de verschillende typen vliegtuigen worden vervangen door grotere, met meer zitplaatsen. Dat betekent iets voor de infrastructuur van Schiphol. Verwacht wordt dat het aantal passagiers van Schiphol zal stijgen van nu 70 miljoen naar 93 miljoen. De consensus in de wereld van de luchtvaart is dat in 2045 het aantal gevlogen passagierskilometers verdubbeld zal zijn ten opzichte van 2025. Die verdubbeling betekent overigens voor Europa maar een stijging van enkele tientallen procenten.
- Schiphol wil de hubfunctie behouden en een van de vier grote hubairports van Europa blijven. Dat kan met de groei naar 90 miljoen passagiers.

- Er wordt van uitgegaan dat het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol in de komende twintig jaar niet zal groeien. Het blijft staan op 478.000 vluchten, waarmee Schiphol een capacity constraint airport is. Ook dat is voldoende voor de hubfunctie. Dit, met de komende vlootvernieuwing maakt dat Schiphol in de komende 25 jaar substantieel stiller zal worden.
- In de tachtiger en negentiger jaren behoorde Schiphol tot de paar beste luchthavens van de wereld. In de periode daarna is Schiphol gekelderd, ongeveer tot de laatste plaats op de lijstjes. De reden daarvoor is dat er niet werd geïnvesteerd in de luchthaven. De ambitie is om in de toekomst weer tot de top drie luchthavens van Europa te behoren. Daarvoor moet in de komende tien jaar zeker €10 miljard geïnvesteerd worden.
- Er is voor gekozen om vast te houden aan het One Terminal Concept. Passagiers beoordelen dat concept buitengewoon positief. Wel komt er een nieuwe terminal Zuid. De A-pier wordt afgebouwd en de C-pier wordt vervangen. Er komt een nieuwe A'-pier voor meer ruimte voor wide-bodies, waaraan de behoefte in de komende 25 jaar toe zal nemen. De catering- en vrachtgebouwen van de KLM worden in verband hiermee onteigend. De KLM verplaatst naar de andere kant van de Kaagbaan. Schiphol Centrum beperkt zich dan tot passagiers.
- De landzijdige bereikbaarheid is de belangrijkste zorg voor de komende tien jaar. Essentieel is dat de N/Z-lijn wordt doorgetrokken naar Hoofddorp en Amsterdam. De sprinters van de NS kunnen dan verdwijnen, waarvoor in de plaats IC's en internationale treinen kunnen rijden. Dat is ook cruciaal voor de duurzaamheidsambities (afstanden onder de 500 km met de trein). Hopelijk komt er steun van de BRS voor het doortrekken van de N/Z-lijn.
- Schiphol Group is eigenaar van Airport Lelystad en een groot voorstander van opening van die luchthaven, met 10.000 commerciële vluchten. In de provincie Flevoland, de gemeente Lelystad en in Nederland als geheel is een grote meerderheid voor opening.
- Schiphol heeft niet de ambitie om de goedkoopste hub van Europa te zijn, maar wil wel hoge kwaliteit leveren, wat uiteraard zijn prijs heeft. Het doel is om ongeveer op het prijsniveau van Frankfurt Airport te komen.

In antwoord op vragen
- Als meer mensen met de trein gaat, betekent dat in ieder geval een verplaatsing van reizigers. Voor Parijs maken inmiddels duizenden mensen gebruik van de TGV in plaats van het vliegtuig. Die potentie is er ook voor Londen. Het aantal vliegtuigbewegingen neemt echter niet af, want dat is gebaseerd op het LVB en staat op 478.000 vluchten.

Michael Arntzen houdt een presentatie aan de hand van slides.

- Er zijn nu 75.000 gehinderden, minder dan voorheen. De daadwerkelijke hinderbeleving kan echter per persoon verschillen.
- De Balanced Approach houdt onder andere in dat Schiphol stimuleert om de stilst mogelijke vliegtuigen in te zetten.
- Er is een tarifering, gebaseerd op de categorieën vliegtuigen wat betreft geluid. Hoe luidruchtiger, hoe meer betaald moeten worden. De tarifering is per 1 april behoorlijk aangescherpt. Dit blijkt zijn uitwerking te hebben; de tarieven dragen behoorlijk bij aan de verstilling van Schiphol.
- Vanaf 2027 komen er nieuwe vrachttoestellen op de markt die aanmerkelijk stiller zijn dat die nu gebruikt worden.
- Het beleid rondom Schiphol is wat betreft geluid gefocust op berekeningen. De trend die daaruit naar voren komt, blijkt ook in de praktijk te kloppen.
- Het is veel makkelijker om startend vliegverkeer, waar de motoren dominante geluidsbronnen zijn, stiller te maken, dan landend vliegverkeer. De meeste hinder rondom de luchthaven wordt veroorzaakt door startend verkeer.

In antwoord op vragen
- Er moet rondom Schiphol gerekend worden met de routes, de luchtverkeerswegen. Bij de vergunningverlening moet echter ook naar grondgeluid worden gekeken, zoals het proefdraaien.
- Beleving en perceptie zijn moeilijker te duiden dan harde techniek. Voor de verschuiving van vliegroutes is een uitgebreid participatietraject aan de voorkant nodig. Daarvoor zal men in contact moeten komen met omwonenden. Wat betreft de hinderbeleving dient samengewerkt te worden met de betrokken gemeenten. Misschien kan iets gedaan worden met de Stichting Leefomgeving Schiphol.

- Voor de handhaving in verband met afwijkers van vliegroutes is met name het ILT bevoegd op te treden. Schiphol staat in nauw contact met het ILT en verstrekt alle nodige gegevens. Het ILT kan live meekijken bij de radartracks van de vliegtuigen, met eventuele afwijkingen van de route. Bij overtredingen kan handhavend opgetreden worden. Dat geldt ook bij slotmisbruik. Schiphol heeft een ambitie: het weren van lawaaiige toestellen. Toestellen met een te hoge geluidslast worden in de nacht door IenW geweerd.
- Alleen de Tweede Kamer kan een besluit nemen over nachtsluiting van Schiphol. Als die gewenst is, moet in Brussel de Balanced Approach opnieuw gedaan worden. Hiervan is Pieter van Oord geen voorstander, omdat je daarmee het serieuze risico zou lopen dat de cap van 478.000 wordt afgeschoten. Schiphol heeft de ambitie om in de komende tientallen jaren steeds stiller te worden in de nacht, met name door een strakke tariefdifferentiatie. De meeste hinder komt van 747-toestellen, en het doel is die helemaal te weren uit de nacht. Er is een nachtcap van 27.000, en die is het afgelopen jaar niet vol gevlogen, misschien door de hoge nachttarieven. Frankfurt heeft wel besloten om 's nachts te sluiten, maar dat leidde tot een heel hoge piek tussen 22.00 en 23.00 uur. Het is de vraag of dat wenselijk is.
- Bij later dalen, om de overlast te beperken, blijken er technische complicaties te zijn bij oude vliegtuigen. Daardoor pakt het in de praktijk anders uit dan de bewoners verteld is. Daarom vraagt men om uit te gaan van gemeten geluid in plaats van berekend geluid. Het is belangrijk om transparant te zijn naar bewoners en waar te maken wat je belooft. In het programma Luchtruimherziening is gekeken naar de vaste naderingsroutes, en nu moet afgewacht worden wat daarin mogelijk is. Zeker is dat vaste naderingsroutes wat betreft geluid een mooie aanvulling zouden kunnen zijn. Het verdelen van vluchten over de verschillende luchthavens kan alleen door de politiek gerealiseerd worden.
- In de programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid van IenW werd geconcludeerd dat meer onderzoek nodig is. Daarbij werd gebruikgemaakt van dezelfde 41 meetstations rondom de luchthaven. De Europese overheid schrijft voor dat met dit rekenmodel gerekend moet worden. Schiphol roept Den Haag op om tot een accurater rekenmodel te komen.
- Schiphol heeft een Aeriusberekening gedaan op basis van extern salderen. De stikstofdeposities van luchtvaart zijn overigens vrij laag vergeleken met andere emissiebronnen. Verder vindt Pieter van Oord niet dat je kunt zeggen dat luchtvaart niet meedoet aan de Parijse akkoorden. Je kunt die $CO_2$-reductie alleen bereiken door mandaten vanuit Europa met betrekking tot de bijmenging van SAF. Dat kan technisch, maar maakt het vliegen wel duurder.
- Steeds beter slaagt Schiphol erin om de daadwerkelijke routes van vliegtuigen te volgen. Toch zal het vliegen van een bepaalde bocht, zoals bij Uithoorn, een relatief kleine verbetering betekenen wat betreft geluid. Tariefdifferentiatie vindt overal op Schiphol plaats. Het zou eventueel ook per baan moeten kunnen worden bekeken, dat moet bilateraal met de gemeente in kwestie opgelost worden.
- Rond Schiphol worden de lasten en de lusten gemeten. De verhouding tussen lasten en lusten ligt in de zuidoosthoek niet goed. Aalsmeer en Uithoorn hebben te veel lasten. Dat verbeteren is een uitdaging, ook voor de luchtverkeersleiders. De belasting van de Aalsmeerbaan was de afgelopen jaren veel te hoog, en er wordt onderzocht wat daaraan gedaan kan worden.
- Haarlemmermeer is bezig met onderzoek in verband met de Spijkerboorroute, die met een nieuw besluit nog veel intensiever gebruikt gaat worden. Ook Schiphol is met andere partijen bezig de mogelijkheden te onderzoeken.

**Niet alle vragen konden tijdens de vergadering gesteld worden. Deze zijn door Schiphol schriftelijk beantwoord en hier toegevoegd:**

- **Vraag**: Volgens de toelichting van de heer van Oord gaat het Master Plan uit van 478,000 vliegbewegingen. Hoe kijkt Schiphol aan tegen het groeiverdienmodel? Als groeit voor de sector niet nodig is volgens de ontwikkelvisie van Schiphol kan de winst dan voor 100% ten goede komen aan (verstilling van) de omgeving?
- **Antwoord**: Het is aan het Ministerie om te besluiten welke balans tussen internationale connectiviteit en geluid voor de omgeving wordt aangehouden. Voor Schiphol is het van belang dat de trend van verlaagde geluidbelasting door blijft zetten, ook bij een eventueel ander aantal vliegtuigbewegingen dan de genoemde 478k.

- **Vraag**: De heer Van Oord noemde: "De meeste hinder wordt veroorzaakt door startend verkeer!!"Is er nog geluidswinst te behalen voor startend verkeer met innovatievere technieken dan NADP wat ook aangemoedigd wordt door de Balanced Approach procedure/Brussel?
- **Antwoord**: Niet specifiek, in algemene zin is de reductie van geluidshinder door startend verkeer op te delen in verschillende onderwerpen:
  - Geluidsreductie bij de bron (het vliegtuig)
    - In algemene zin o.a. de maatregelen tariefdifferentiatie, verbod op lawaaiige vluchten in de nacht, additionele vlootvernieuwing en inzet van stillere toestellen in de nacht
  - Ruimtelijke ordening
    - Bijv. isolatie, beperking van woningbouw zones
  - Operationele procedures
    - Middels andere routes of andere startbaan, in praktijk moeilijk te implementeren.
    - Bijv. toepassen van vaste bochtstraal techniek in startroutes (zoals reeds geïmplementeerd op de Kaagbaan)
    - NADP-procedure optimaliseren
    - Speciale startroutes in de nacht actief vanaf de Polderbaan die langer rechtdoor lopen
- **Vraag**: hoe is deze door Schiphol onder benoemde afname in hinder te rijmen met de hindercijfers uit de gezondheidsmonitors en de SMAP-cijfers voor vlieghinder (gemeentelijk en soms op buurtniveau zoals gemeente Bergen), waaruit valt af te leiden dat de hinder alleen maar toegenomen is.
- **Antwoord**: De geluidbelasting rondom de luchthaven is aantoonbaar minder geworden. De cijfers van Schiphol laten dat ook zien, daarbij moeten we rekenen met de dosis-respons relatie uit 2002 om te bepalen of iemand gehinderd is. Tegelijkertijd kan het zo zijn dat de attitude t.o.v. vliegtuiggeluid in de tussenliggende tijd is veranderd. In algemene zin kunnen we stellen dat de geluidbelasting van vliegtuigen slechts een factor is in de mate van ervaren geluidshinder. Uit literatuur weten we dat niet-akoestische factoren hier ook een belangrijke rol in spelen. Hierbij kun je denken aan bijv. heeft de persoon vertrouwen dat het probleem kan worden opgelost, gender, leeftijd, tijdstip van de dag, etc. Vanuit het bewoners aanspreekpunt zien wij terug dat het aantal meldingen per vlucht licht toeneemt, terwijl de geluidbelasting per vlucht afneemt. Mogelijk dat deze niet-akoestische factoren daar een rol bij spelen. Het zou goed zijn als de dosis-respons relatie geactualiseerd wordt zodat een actueler beeld kan ontstaan.
- Vliegtuigen worden stiller. Met metingen op 3 meetpunten is de berekende verstilling ook gemeten. Effect van stillere vliegtuigen is vooral terug te zien in startend verkeer (motorvermogen is bepalend). Voor landend verkeer is dit moeilijker te realiseren, daar speelt vooral aerodynamische effecten (geluid landingsgestel, flaps). De verwachting dat het stiller wordt rondom Schiphol is gebaseerd op de cap van 478.000 (er komen niet meer vliegbewegingen) en de vliegtuigen worden stiller (ook gestimuleerd door tariefdifferentiatie). In de nacht wordt (ook) effect verwacht omdat vanaf 2027 nieuwe vrachtvliegtuigen worden ingezet, type nieuwe generatie/stiller. Toegelicht werd dat het aantal VTB in 2016 ongeveer vergelijkbaar is met 2024 en dat ten opzichte van 2016 de hinder beduidend (25%) is afgenomen.

Er wordt gepauzeerd van 11.02-11.07 uur.

Bas *Ceulemans en Arjen Donkersloot schuiven aan bij de vergadering.*

**6. Presentatie studie Toekomst van de Luchtvaart en de Impact op de Omgeving**

De heer Ceulemans en de heer Donkersloot houden aan de hand van slides (zie Annex) een presentatie over de studie Toekomst van de Luchtvaart en de Impact op de Omgeving.

- Bij de studie is gewerkt met vier extreme scenario's: 'markt', 'duurzaam', 'terug achter de dijken' (wat heeft Nederland nodig om voor zichzelf te zorgen?), en 'samen' (het streven naar een egalitaire samenleving). Deze scenario's werden gekoppeld aan inhoudelijke invalshoeken: mobiliteit, economie, ruimtelijke ordening en leefomgevingskwaliteit.
- Er is een beeld geschetst van de toekomst van de luchtvaart via twee horizonnen: 2050 en 2100. Het vroegere idee van een luchthaven in zee is niet in beschouwing genomen.

- Het is niet onmogelijk dat in 2100 de hubfunctie van Schiphol verandert in voornamelijk een spoke op hubs elders. Dat betekent iets voor de economie. Ook het huidige beeld van krimp en groei kan daarmee veranderen.
- Op Europees niveau wordt naar de functie van Schiphol gekeken, bijvoorbeeld voor militaire ketens. Ook op civiel gebied wordt de functie van Schiphol steeds meer Europees afgewogen.
- Het HST-spoor dient optimaal gebruikt te worden. In 2100 zullen ook autonome voertuigen hun plek hebben. Mogelijk speelt in 2100 ook de urban air mobility een rol (e-VTOL, een elektrische helikopter).
- Elektrisch vliegen zal vermoedelijk beginnen op de regionale luchthavens, omdat elektrisch vliegen uitgaat van kleinere toestellen en meer slots. Daarvoor is op Schiphol geen ruimte. De geluidsoverlast zal door elektrisch vliegen niet verdwijnen (minder geluid, maar meer vliegbewegingen).
- De grootschalige verduurzaming zal trager dan men nu denkt van de grond komen. Misschien zelfs deels niet. Nederland wil nu in 2030 op 14% SAF-bijmenging zitten, maar de productiecapaciteit en de importketens zullen dat niet toestaan. 6% in 2030 wordt al een lastig verhaal. Om toch tot verduurzaming te komen, moet onconventioneel gedacht worden. Bijvoorbeeld ook aan publiek-private samenwerking.

## 6. Rondvraag en afsluiting

Er wordt geen gebruikgemaakt van de rondvraag.

De voorzitter sluit het overleg om 11.52 uur.

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 3 februari 2022, van 09.30 tot 10.50 uur, digitaal**

Aanwezig: *Voorzitter:* J. Olthof, gedeputeerde provincie Noord-Holland
5.1.2e 5.1.2e provincie Noord-Holland

H. Bouma, gemeente Uithoorn
W. Breunesse, gemeente Zaanstad
J. Brouwer, gemeente Uitgeest
P. van Diepen, gemeente Heiloo
S. Dinjens, gemeente Velsen
G. Elkhuizen, gemeente Nieuwkoop
A. Elzakalai, gemeente Lelystad
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
W. Jansen, gemeente Ouder-Amstel
B. Kabout, gemeente Aalsmeer
R.G.H. van Muilekom, provincie Utrecht
Mw. N. Mulder, gemeente Heemstede
J. Nobel, gemeente Haarlemmermeer
A. North, gemeente Leiden
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
Mw W. de Zoete, provincie Zuid-Holland

ambtelijke ondersteuning

Afwezig m.b. R. Berkhout, gemeente Haarlem
V. Everhardt, gemeente Amsterdam
J. van Haaster, gemeente Lisse
Mw. K. Hoekstra, gemeente Hillegom
Mw. H. Hooij, gemeente Teylingen
H. Raat, gemeente Amstelveen
J. de Reus, gedeputeerde provincie Flevoland
C. van Uden, gemeente De Ronde Venen
Mw. M. Veeningen, gemeente Almere
Mw. W. Verkleij, gemeente Noordwijk

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

## 1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de vergadering om 09.30 uur en heet iedereen hartelijk welkom.
Hij memoreert dat dit de laatste vergadering van de BRS is in deze wethoudersbestuursperiode.

De heer **Brouwer** merkt op dat zijn gemeente vorige week een interessante informatieavond over Schiphol heeft gehouden voor de gemeenteraad. Er waren vertegenwoordigers bij van de LVNL en Schiphol, en ook iemand van de burgerorganisaties van de regio Polderbaan. Er waren presentaties over hinderreductie.
De **voorzitter** tekent daarbij aan dat de sector door dit soort informatieavonden voor gemeenteraden blijk geeft van de bereidheid het gesprek aan te gaan. Dat is een positieve ontwikkeling.

## 2. Vaststelling verslag 18 november 2021

De heer **Dinjens** vraagt of men op een later moment nog terugkomt op de samenstelling van de delegatie (bovenaan pagina 5).
De **voorzitter** antwoordt dat er nog geen besluit genomen is.
De heer **Nobel** voegt daaraan toe dat er in ieder geval een besluit is genomen over de vaste kern. Er is nog geen besluit genomen over hoe het flexibele gedeelte van de delegatie eruit komt te zien.

Het verslag wordt conform vastgesteld.

**3. Actuele ontwikkelingen, wat vraagt dit van de BRS?**

**a. Coalitieakkoord, passage over Schiphol. Relatie met BRS-inzet. Focus?**

De **voorzitter** merkt op dat hij nog geen kennis heeft gemaakt met de nieuwe minister. Er zijn dus nog geen nieuwe standpunten bekend in verband met Schiphol.

De heer **Elzakalai** leest in de passage over Lelystad dat rechtszekerheid belangrijk is voor de BRS. Dat vindt hij mager. De opening van Lelystad was voor de BRS een voorwaardelijkheid, dus wil hij de tekst op dat punt wat scherper, iets in de trant van dat de BRS het proces naar de opening van Lelystad omarmt.

De **voorzitter** bevestigt dat in de BRS gesproken is over de opening van Lelystad als voorwaardelijkheid. Behalve het standpunt van de omwonenden, zal ook nog het algemene standpunt van de BRS nog worden toegevoegd aan het verslag.

De heer **Nobel** merkt in verband met het nieuwe kabinet op dat de zaken die in de zienswijze met elkaar zijn gedeeld nog steeds actueel zijn. Misschien moet er op punten nog een iets andere insteek worden gekozen omdat er een nieuw kabinet aangetreden is. De eigen BRS-standpunten moeten in ieder geval als uitgangspunt genomen worden.

Mevrouw **De Zoete** sluit zich aan bij de vorige sprekers. De eerste opmerkingen van de nieuwe minister vond zij wat zorgelijk. Het leek alleen te gaan over de mooie kanten van het vliegen.

De heer **Van Diepen** vindt het opvallend dat er nogal positief wordt gedaan over de hubfunctie van Schiphol. Er zou binnen de BRS onderscheid gemaakt moeten worden tussen enerzijds de hubfunctie ten behoeve van de economie, bijvoorbeeld vrachtvervoer en de vestiging van bedrijven, en anderzijds de hubfunctie om passagiers naar hun bestemming te brengen. Schiphol heeft een functie als overstapplaats voor toeristen die helemaal niets in Nederland komen doen. Op dat punt zou de hubfunctie van Schiphol beperkt kunnen worden.

De **voorzitter** wijst erop de inzet van de BRS in de afgelopen twee jaar niet veranderd is. Datzelfde geldt voor het kabinetsbeleid. Er zijn wat betreft Schiphol geen duidelijke veranderingen zichtbaar in het nieuwe regeerakkoord. Hopelijk zal de BRS via de nieuwe governancestructuur als medeoverheid mee kunnen praten over nut en noodzaak van de hubfunctie, of Lelystad.

De heer **Bouma** denkt dat het goed is om de achterliggende motivatie voor het BRS-standpunt weer te geven. De reden waarom Lelystad bedacht is dreigt wat weg te zakken. Het kan niet zo zijn dat bij een negatieve uitkomst van de discussie over Lelystad, de last terugvalt op de omgeving van Schiphol.

De **voorzitter** merkt op dat bij de vorige vergadering vrij uitgebreid is gesproken over de formulering, waarvan de door de heer Bouma gemaakte opmerking een onderdeel is. Hij stelt voor om de passage die toen uitgebreid besproken is, met alle nuanceringen, over te nemen.

De heer **Van Muilekom** mist in de toonzetting van het regeerakkoord iets over de luchthaven als een normaal groot bedrijf met bepaalde wensen en oog voor de impact daarvan. Dat kwam beter naar voren in de reactie van de BRS.

De **voorzitter** reageert dat het niet bedoeld was als zienswijze van de BRS. Wat de heer Van Muilekom zegt over een evenwichtig standpunt wat betreft duurzame connectiviteit en een gezonde leefomgeving is de essentie van de BRS-inzet. Vooral dat laatste vraagt een integrale benadering vanuit de luchtvaart met de Omgevingswet.

De heer **Slettenhaar** herinnert eraan dat het beleid altijd was om in te zetten op het economisch belang van de hubfunctie. Over de selectiviteit en Lelystad waren allerlei juridische discussies, maar er is een afspraak gemaakt. De hubfunctie betekent ook dat er soms overstappen zijn om het lijnennetwerk in stand te houden. Het is goed om vast te houden aan de gemaakte afspraak.

De **voorzitter** reageert dat de hubfuctie niet door de BRS ter discussie is gesteld. De hubfunctie is geen specifieke inzet vanuit de BRS. Die wordt door de Schiphol en de luchtvaartsector vanuit economisch perspectief gebruikt als onderbouwing voor de omvang van Schiphol.

De heer **Slettenhaar** leest in de tekst over het doel van een 'duurzame connectiviteit' van Nederland. Dat kan van alles betekenen, ook hogesnelheidsspoorlijnen. Daarna wordt de hubfunctie genoemd als een instrument om die duurzame connectiviteit te realiseren. Ook met wat er verder staat kan je veel kanten op. De BRS heeft altijd onderscheid gemaakt tussen het belang van de hubfunctie en het zorgen voor selectiviteit, dus om iets te doen aan de economisch onnuttige vliegverbindingen, waarop Lelystad een antwoord is.

De heer **Jansen** leest dat er in 2022 hierover een besluit wordt genomen. Er moet veel gedaan worden door de nieuwe minister, wat ook voor de BRS van belang is.

Mevrouw **Mulder** is het eens met wat de voorzitter en de heer Slettenhaar naar voren brachten. Er werden in de BRS indertijd stevige discussies gevoerd over het evenwicht tussen de economische

functie van Schiphol en de impact op de leefomgeving, waar veel breder en consistenter zal moeten worden nagedacht. Er was een controverse binnen de BRS over de vraag of Lelystad de oplossing was, maar die mogelijkheid werd altijd wel opengehouden. Dat moet in de BRS-reactie duidelijk zijn. Verder vraagt zij zich af of het tempo wel goed naar voren komt, dus dat er nu echt iets moet gebeuren.
De **voorzitter** voorziet dat er in de komende periode heel veel moet gebeuren. Duidelijk is dat de wereld steeds complexer is geworden. Het gaat niet alleen over de ontwikkeling van Schiphol, maar tegenwoordig ook over stikstof, de omgeving, de woningbouwopgave etc. De uitgangspunten van de BRS daarbij zijn in grote lijnen goed neergezet, met ruimte voor specifieke belangen van gemeenten. In de nieuwe periode zal regelmatig getoetst moeten worden of de BRS-uitgangspunten nog scherp genoeg zijn en nog passen bij de opgave die er ligt.

**b. Cumulatie, Kamerbrief met stukken impactanalyse plus duiding huidige discussie. Inzet van IPO, VNG en BRS in de lopende discussie. Aanvullende acties vanuit BRS?**

De **voorzitter** merkt op dat er bij het doorsturen van de contraexpertise met betrekking tot de cumulatieregeling geluid iets mis is gegaan, waarvoor hij excuses aanbiedt. Er is in de tussentijd echter niets veranderd in het standpunt van de BRS. De BRS wil graag het gesprek met IenW aangaan op basis van de cumulatieregeling. Met het demissionaire kabinet kwam er niet veel in beweging. IenW ontkende de impact van deze regeling op de woningbouwopgave. Begin januari is er een gesprek geweest met de DG, waarbij een kleine opening werd gecreëerd. Het onderwerp zou geen onderdeel zijn van de brede Wro-discussie. Er moet opnieuw gesproken worden over een mogelijk fundamenteel andere oplossing. Op basis van de huidige verkenningen zou er een nieuw bestuurlijk overleg moeten komen, alleen over deze regeling.
Mevrouw 5.1.2e merkt op dat er weinig beweging zit in de ambtelijke verkenning. In het briefadvies van de onderzoekers worden twee sporen genoemd. Een van de lange termijn, namelijk integraal op zoek naar een systeem rond geluid. Men vindt het belangrijk het gesprek daarover te voeren. Het probleem is dat de ene kant van de normering valt onder de Wet luchtvaart en de cumulatieregel onder de Omgevingswet. Zorgelijk is het dat het onmogelijk blijkt om deze twee regimes parallel aan elkaar op tafel te krijgen. Dat gesprek wordt nu al een jaar lang vooruitgeschoven. Het is moeilijk voor de korte termijn een oplossing te zoeken zonder ook aan de gang te gaan met de lange termijn. Men is bereid om na te denken over een handreiking die het voor de ruimtelijke ordening makkelijker moet maken. Het idee is dat de BRS het wel 'weg kan motiveren'. Je zult echter, ook al hoef jet niet toe te passen in specifieke gebieden, vanuit een goede ruimtelijke ordening altijd moeten motiveren wat er op een locatie aan de hand is. Als er een verzwaarde formule is, moet daaraan ook gerefereerd worden. Op korte termijn moet op het BO de knoop worden doorgehakt, of men er wel of niet uit komt. De BRS trekt hierbij samen op met VNG en IPO.

De heer **Nobel** vraagt of gedacht wordt aan een breder bestuurlijk overleg voor dit onderwerp. De BRS zou wellicht zelf met een reactie moeten komen op basis van de impactanalyse. Die moet dan in ieder geval naar de minister en staatssecretaris van IenW gestuurd worden, en misschien ook naar de Kamerleden die zich ermee bezighouden. Het zou goed zijn dit onderwerp op de agenda te zetten van het eerstvolgende overleg van BRS. Het is wel de vraag of dat op tijd is. Hij vraagt of de heer Koerhuis in de Tweede Kamer gevraagd heeft of de ministers bereid zijn om gezamenlijk met de BRS in gesprek te gaan. Als die vraag nog niet gesteld is, zou die snel doorgespeeld moeten worden om haar alsnog te stellen. Het is zorgelijk dat er in Kamerstukken staat dat er met de BRS is afgestemd. Daaruit zou je kunnen afleiden dat de BRS geen ander standpunt inneemt dan het Rijk. In de reactie zou expliciet moeten staan dat het niet een standpunt van de BRS is en dat grote problemen verwacht worden.
De **voorzitter** merkt op dat hij in eerste instantie dit dossier van de algemene tafel weg wilde hebben. Het idee van de BRS was om dit eerst ambtelijk nog goed door te nemen, om het daarna te bespreken op een apart BO met alle partners aan tafel. Dat kan zijn met bewindspersonen van BZK, IenW, maar ook vanuit RO, luchtvaart, gemeenten en provincies. Het is nog niet duidelijk wanneer dat gaat gebeuren. Dit dossier komt uiteraard wel op tafel in vergaderingen van de BRS. Het beste lijkt het hem om als BRS een brief te schrijven naar de nieuwe bewindspersonen, om een aantal punten van de BRS nog eens onder de aandacht te brengen. Soms heeft hij de indruk dat ambtelijk niet alles geheel doorkomt bij de bewindspersonen.
Mevrouw 5.1.2e antwoordt de heer Nobel dat de heer Koerhuis eerder de genoemde vraag al heeft gesteld. Hij kreeg daarop dan te horen dat men met elkaar in gesprek was. Er wordt overwogen om naar aanleiding van de beantwoording van de minister van de gestelde vragen bij Wonen nog wat

vragen door te spelen over de impactanalyse voor de Kamercommissie voor luchtvaart van 24 februari a.s.
De heer **Dinjens** steunt het betoog van de heer Nobel om het stevig op te zetten. Hij snapt niet de meerwaarde van een apart BO waarover de voorzitter het heeft. Er is net een interbestuurlijke kolom opgezet, en kan dit onderwerp daar niet aan de orde komen? Hij zou dat heel terecht vinden. Hij begrijpt dat er vanuit het Rijk meerdere ministeries moeten aansluiten, maar dat is een uitdaging voor het Rijk, niet voor de BRS. Als je voor elk individueel onderwerp een individueel overleg begint, kleed je je eigen interbestuurlijke kolom uit.
De **voorzitter** is het eens dat dit onderwerp van gesprek zou kunnen zijn in de bestuurlijke kolom, maar het lijkt hem goed om de hele discussie over de cumulatieregeling uit de Wro-discussie te halen. Een apart overleg zou prima passen binnen de interbestuurlijke kolom, met de juiste bewindspersonen en vertegenwoordiging van gemeenten en provincies. Het onderwerp moet niet ondersneeuwen in een brede agenda van een groot overleg. Het is zeker niet de bedoeling om dit onderwerp uit de BRS te trekken. Hij wil het alleen uit het regulier overleg met het Rijk even apart zetten om de juiste mensen aan tafel te krijgen en de tijd te nemen. De BRS blijft in the lead.
De heer **Dinjens** geeft er toch de voorkeur aan om dit onderwerp te labelen als 'interbestuurlijke kolom BRS', waarbij dan anderen betrokken kunnen worden.
De **voorzitter** heeft er geen enkel bezwaar tegen om het op die manier vorm te geven.

De heer **Van den Heuvel** merkt op dat er niet veel veranderd is sinds drie jaar geleden toen dit probleem bij de minister aan de orde werd gesteld. Er was weinig begrip voor het BRS-standpunt. Men onderkent het probleem niet echt. Naar zijn idee zit de crux in de Omgevingswet. Het lijkt hem goed zich te richten op minister De Jonge van RO en Volkshuisvesting, die heel veel woningen moet gaan bouwen. Je zou de minister duidelijk moeten maken dat de Omgevingswet een soort paard van Troje is die hem absoluut niet gaat helpen bij het bouwen van veel woningen. Verder is het verstandig om je te richten op de Eerste Kamer, want daar zit men aan de knoppen bij de invoering van de Omgevingswet. Je moet de Eerste Kamer duidelijk maken wat er allemaal meekomt met de Omgevingswet, zoals de cumulatieregeling, kwaliteitsborging en bodemtaken. De Omgevingswet zorgt voor stagnatie, met name rond de luchthavens.
De **voorzitter** voelt momenteel niet dat hij het mandaat heeft om de invoering van de Omgevingswet ter discussie te stellen. Het lijkt iets voor andere tafels dan de BRS. Eigenlijk is dit onderwerp wel onderdeel van de bredere omgevingsdiscussie, waarbij integraal gekeken wordt naar de vraagstukken.
De heer **Nobel** oppert een tweesporenbeleid te gaan volgen, waarbij je de kolom aanraadt zoals men die kent vanuit de BRS, en daarnaast het spoor Eerste Kamer of Omgevingswet.
De **voorzitter** is het eens dat het goed is open te staan voor een plan B met andere sporen.
Mevrouw 5.1.2e licht toe dat tot nu toe DGMI voor de milieukant van de Omgevingswet, IenW Luchtvaart en bij Omgevingswet en het woondeel betrokken mensen vanuit BZK aan tafel zitten. Geprobeerd is het verhaal integraal te bespreken met de bewindspersonen, maar tot op heden zonder succes.

De heer **Breunesse** merkt op dat een aantal gemeenten en de provincie Noord-Holland in de afgelopen maanden enorm hebben geïnvesteerd in een verstedelijkingsstrategie voor de MRA. Daarover worden in het komend jaar met het Rijk afspraken gemaakt in het BO Leefomgeving. Het moet vooral ook goed op tafel komen in de overleggen over de ambities van de regio op het gebied van woningbouw. Daar zit de BRS misschien niet bij, althans niet in deze samenstelling. De BRS moet het Rijk aanspreken op integraliteit en intersectoraal denken.
Mevrouw 5.1.2e reageert dat hieraan ambtelijk achter de schermen steeds gewerkt wordt.

De heer **Elkhuizen** gaat in op het grote onbegrip, dat hijzelf heeft gemerkt bij het stikstofdossier. Iemand van de pers die hij goed kent bleek niets te begrijpen van de stikstofdepositie en de natuurvergunning. Hij nodigde die journalist uit eens naar het gebied te komen, zodat hij het uit kon uitleggen aan de hand van de Europese verplichtingen en de instandhoudingsdoelen. Binnen een uur kon hij dat duidelijk maken. Datzelfde geldt voor dit onderwerp, waar bij Tweede Kamerleden veel onbegrip over bestaat. Met de milieukaart van de Omgevingsdienst in de hand kan hij het allemaal snel uitleggen. De Tweede Kamerleden zien daarmee de effecten van cumulatie van rekenregels.
De **voorzitter** tekent aan dat het bestuderen van die kaart tot nu toe niet tot daadkracht heeft geleid. Het leidt niet tot het maken van keuzes.

De heer **Kabout** vraagt of de BRS nog een brief gaat sturen. Hij is het eens met de suggestie dat de geluidsregels van tafel moeten. Maar ook staat er dat afgewacht moet worden. Het is goed om via een brief de Kamercommissie, de Eerste Kamer en minister De Jonge het BRS-standpunt naar voren te brengen.
De **voorzitter** antwoordt dat in ieder geval de bewindspersonen van BZK en IenW via een brief en gesprekken op de hoogte zullen worden gebracht van de BRS-standpunten. Aan de hand van die gesprekken moet verder gedacht worden over verdere informatie naar de Kamer.
De heer **Jansen** vindt het goed dat de BRS het gesprek aangaat met de nieuwe ministers, maar daarbij moet wel nadrukkelijker aangegeven worden dat de standpunten die de BRS in de afgelopen periode naar voren heeft gebracht niet teruggevonden kunnen worden. De kortetermijnoplossing die gegeven wordt lijkt hem heel onwenselijk. Je krijgt dan op gemeentelijk niveau discussies die heel erg lastig worden.
De **voorzitter** is het daarmee eens.

Mevrouw **Mulder** merkt op dat Schiphol iets heel specifieks is. Het is eigenlijk niet heel moeilijk. Bij de BRS, vooral op ambtelijk niveau, zit de kennis en kunde om de onderwerpen die geagendeerd moeten worden aan te reiken. Zij gelooft erg in het houden van een eigen kolom van de BRS, maar het is ook belangrijk om je op meerdere plekken te laten zien. Dat is een belangrijke taak van de voorzitter. Verder is het heel belangrijk dat de ambtenaren goed toegang hebben tot elkaar. Zij vraagt daarom extra aandacht voor de ambtelijke overleggen en de uitwisseling.
De **voorzitter** antwoordt dat daarop zeker gelet wordt. Het is belangrijk dat een nieuwe bewindspersoon richting gaat geven. Hij zal letten op goede ambtelijke contacten.
De heer **Nobel** pleit ervoor om met een nette brief ook Kamerleden aan te schrijven. Dat zou mevrouw 5.1.2e goed kunnen doen. Verder heeft de geluidscumulatie natuurlijk ook impact op andere vliegvelden, maar dat is onvergelijkbaar met de impact rondom Schiphol. Ten slotte lijkt het hem verstandig nu al af te spreken wie vanuit de BRS het gesprek moeten voeren.
De **voorzitter** gaat ermee akkoord om een nette brief aan de Kamerleden te sturen met een stand van zaken. Verder is de geluidsimpact op Schiphol en omgeving natuurlijk enorm. In Zuid-Holland heeft men echter te maken met twee luchthavens: Rotterdam Airport en Schiphol. Het zwaartepunt ligt bij Schiphol, maar ook Zuid-Holland doet mee aan het gesprek. De discussie over de delegatie kan nog wel even duren. In ieder geval zal de vaste kern bestaan uit de voorzitter en de vicevoorzitter. De delegatie wordt dan nog met hooguit twee mensen aangevuld. Hij zal daarvoor met een schriftelijk voorstel komen.
De heer **Bouma** is voor de voorgestelde brief. Hij denkt dat het een goed moment daarvoor is, afgaande op de signalen die hij kreeg. Naar zijn idee heeft Den Haag al olie op het vuur gegooid door deze regel in te voeren. De inwoners van zijn gemeente zijn daardoor extra alert, want het gaat over hun leefomgeving. Hij vindt Den Haag in dat opzicht niet zorgvuldig, want de discussie wordt zo erg moeilijk. Hij wil dat dit in de brief aangegeven wordt.
De **voorzitter** is het eens dat een onmogelijke situatie is gecreëerd voor de inwoners door dit zonder vooroverleg vast te stellen.

**4. Dit is de laatste BRS-vergadering voor de gemeenteraadsverkiezingen. Accenten voor de overdracht?**

De **voorzitter** memoreert dat dit de laatste BRS-vergadering in deze samenstelling zal zijn, in afwachting van de gemeenteraadsverkiezingen. Er komt een overdracht naar de nieuwe wethouders. Welke punten verdienen daarbij extra aandacht?
Mevrouw **Mulder** denkt dat het belangrijks is vast te houden aan thematische bijeenkomsten of symposia. Verder moet de delegatie van bestuur heel goed worden besproken met de nieuwe bestuurders. Het zou elegant zijn om daarin kleine en grote gemeenten beurtelings mee te laten sturen. Er is een presentatie geweest over de metingen en het veranderende stelsel. Dat kan verder inhoudelijk uitgebouwd worden.
De **voorzitter** herinnert aan de afspraak om na de zomer een tweede symposium te organiseren om de basisinformatie door te geven aan de nieuwe BRS-leden.
De heer **Van den Heuvel** heeft de indruk dat de BRS-inzet wat weggezakt is. Hij vraagt of het mogelijk is de inzet nog eens door te lopen en waar nodig lichtjes op te frissen, om die daarna aan iedereen op te sturen.
De **voorzitter** vindt dat een goed idee. Het stuk zal, wellicht wat aangescherpt met actualiteiten, nog eens doorgestuurd worden. Het kan als overdrachtsdocument gebruikt worden.

De heer **Nobel** vraagt om een overzicht van overleggen die gepland staan, zodat men er rekening mee kan houden.
De **voorzitter** zegt toe dat hij de geplande data zal meesturen met de BRS-uitgangspunten.
De heer **Elzakalai** acht het mogelijk dat de BRS pas na de zomer weer volledig is. De discussie over de delegatie wordt daarmee niet gemakkelijker. Hij geeft in overweging om naast de vaste kern van de delegatie ook alvast na te denken over de twee andere leden. Daarover zou liefst al eerder besloten moeten worden om discussies later in het jaar te voorkomen.
De **voorzitter** wil bij de samenstelling van de delegatie rekening houden met de mensen die vanuit het RO-dossier aanschuiven. Als die vertegenwoordigers vanuit bepaalde gemeenten komen, kun je voor de BRS-delegatie andere gemeenten vertegenwoordigen.
De heer **Van Muilekom** wijst op de waarde van de BRS en het zoeken naar maatwerk. Het lijkt hem goed om elkaar voor of na de zomer te leren kennen om het BRS-netwerk stevig op te zetten.
De **voorzitter** onderschrijft dat idee.
De heer **Brouwer** vraagt ook in het overdrachtsdocument aandacht te geven aan de participatie en betrokkenheid van de bewoners. De rol van Schiphol, LVNL en het ministerie is ook om de inwoners mee te nemen. De BRS moet geen doorgeefluik zijn van wat men in Den Haag bedenkt. Men moet zelf het gesprek aangaan met de mensen die het uiteindelijk betreft.
De **voorzitter** antwoordt dat de essentie van de knip bij de ORS was dat men vond dat het Rijk uiteindelijk zijn eigen participatie moet organiseren. Dat is ook onder de aandacht van Den Haag gebracht.

**5. Stand van zaken governance**
De **voorzitter** brengt onder de aandacht dat de BRS nu officieel afgezwaaid is bij het Regioforum.

**6. Rondvraag**
De **voorzitter** bedankt iedereen voor de fijne samenwerking in de afgelopen twee jaar en wenst iedereen veel succes bij de verkiezingen.
Hij sluit de vergadering om 10.50 uur.

**(CONCEPT)VERSLAG VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 25 maart 2021, digitaal**

Aanwezig: *Voorzitter:* J. Olthof, gedeputeerde provincie Noord-Holland
R. van Muilekom, gedeputeerde provincie Utrecht
mw. W. de Zoete-Van der Hout, gedeputeerde provincie Zuid-Holland
5.1.2e 5.1.2e provincie Noord-Holland

R.H. Berkhout, gemeente Haarlem
H. Bouma, gemeente Uithoorn
W. Breunesse, gemeente Zaanstad
P. van Diepen, gemeente Heiloo
S. Dinjens, gemeente Velsen
A. Elzakalai, gemeente Lelystad
V. Everhardt, gemeente Amsterdam
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
W. Jansen, gemeente Ouder-Amstel
B. Kabout, gemeente Aalsmeer
Mw. N. Mulder, gemeente Heemstede
J. Nobel, gemeente Haarlemmermeer
H. Raat, gemeente Amstelveen
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
Mw. M. Veeningen, gemeente Almere
mw. K.M. van der Velde-Menting, gemeente Kaag en Braassem

ambtelijke ondersteuning

Verder aanwezig:

*Afwezig m.b.*

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

**1. Opening en mededelingen**
De **voorzitter** opent de vergadering om 09.30 uur en heet iedereen welkom.

De agenda wordt zonder wijzigingen vastgesteld.

De heer **Jansen** stelt zich voor als opvolger van mevrouw Van der Weele als wethouder in Ouder-Amstel.
De heer **Elzakalai** stelt zich voor. Hij is sinds anderhalve maand wethouder in Lelystad.

**a. Stand van zaken cumulatie luchtvaartverkeergeluid**
De **voorzitter** meldt dat volgende week de impactanalyse met de minister van IenW, de staatssecretaris IenW en de minister van BZK besproken zal worden. Hij zal er voor zorgen dat die daarna zo snel mogelijk toegestuurd wordt aan de BRS.

**b. Vervolg Van Geel**
De **voorzitter** heeft over het rapport een gesprek gehad met de DG en de heer Van Geel. In verband met de demissionaire status zal de minister op dit moment geen besluit nemen over de opvolging van dit advies. Hijzelf heeft duidelijk gemaakt dat de BRS blijft staat voor haar verplichtingen en de afspraken zoals die in het verleden gemaakt zijn. Er zal opvolging aan het advies gegeven moeten worden. Het is belangrijk dat er snel duidelijkheid komt, gezien de toekomst van de ORS. Hij heeft gezegd dat de BRS haar (financiële) verplichtingen zal nakomen zolang de ORS blijft bestaan, maar onder de voorwaarde dat er een heel duidelijke planning ligt van wat er moet gebeuren, wanneer de kwartiermaker komt en wanneer de resultaten en de besluitvorming verwacht mogen worden. Dat kan geen open einde zijn. De ORS zou geen nieuwe zaken meer moeten oppakken.

De heer **Dinjens** brengt het idee naar voren om als BRS een brief aan de minister te sturen om haar standpunt te onderstrepen.
De **voorzitter** peilt de meningen in de vergadering en concludeert dat de wens bestaat een dergelijke brief te sturen. De brief zal in concept eerst nog voorgelegd worden aan de BRS-leden.
De heer **Van den Heuvel** oppert om de brief ook te delen met de ORS. Het lijkt soms alsof leden van de ORS zich onvoldoende bewust zijn van de komende veranderingen.
Mevrouw 5.1.2e merkt op dat het jaarplan en de begroting op de agenda voor het Regioforum staan. In het jaarplan zitten twee nieuwe dingen die naar haar mening nu anders belegd zijn. Een daarvan gaat over een nieuwe ronde in de reductie, terwijl Schiphol en LVNL met een heel programma zijn gekomen. Is dat niet de plaats voor die nieuwe ideeën? Het andere betreft het voorstel voor het meetsysteem, dat misschien toch beter belegd kan worden bij de nieuwe organisatie. Die zaken komen toch weer terug in het jaarplan. Wat betreft de begroting moet er wel een planning zijn voor de ontmanteling. Er zijn afhechtingskosten. Dit alles zou ook in de brief moeten komen.
De heer **Dinjens** wijst erop dat de ORS opdrachtnemer is. Als de opdrachtgever de opdracht niet wil wijzigen, is dat een probleem dat met de opdrachtgever moet worden aangekaart.
Mevrouw 5.1.2e erkent dat dit het probleem is. Morgen heeft zij overleg met Johan Weggeman over dit onderwerp.
De **voorzitter** concludeert dat dit de insteek van de BRS wordt voor de vergaderingen. In de brief van de BRS moeten de randvoorwaarden komen te staan. Dit zal met de opdrachtgever besproken moeten worden.

**Ter besluitvorming**

**2. Positionering BRS in de interbestuurlijke kolom**
De **voorzitter** uit zijn tevredenheid over het functioneren van de BRS in het afgelopen jaar. Het blijkt, ondanks de verschillende belangen en opvattingen, toch mogelijk één geluid te laten horen. Dat had de nodige impact op de Luchtvaartnota. Iedereen was onder de indruk van het kritische geluid dat de BRS liet horen. Bij de ontmanteling van de ORS eist de BRS nu ook een andere rol op in de samenwerking met het Rijk. De vraag is hoe de BRS zich daarbij moet opstellen.
De heer **Nobel** vindt het belangrijk dat de BRS een constructieve houding aanneemt. Het moet kritisch zijn, maar zonder zure toon. Daar hoeft wat hem betreft echter geen formeel besluit over aangenomen worden, om een vrije discussie mogelijk te houden.
Mevrouw **Mulder** vindt dat de BRS het tot nu toe goed gedaan heeft, maar ze moet zich er wel goed van bewust zijn dat ze als gesprekspartner aan tafel zit. De houding tot nu toe is een goede richtlijn voor het vervolg.
De heer **Van Muilekom** vindt niet dat de BRS te braaf moet overkomen. Afhankelijk van het onderwerp moet strategisch worden bepaald wat de juiste toon is.
De heer **Bouma** merkt op dat je beter samen met elkaar kunt praten dan tegen elkaar. Het zou wel goed zijn als de BRS zelf intern een paar goede discussies gaat voeren over bepaalde standpunten. Door wat er gebeurt ontstaan namelijk vanzelf activistische bewegingen in gemeenten, zoals hij merkt in Uithoorn. Je moet ervoor waken dat de BRS het straks nergens meer echt over heeft.
De heer **Kabout** is het eens met een constructieve en kritische houding, maar een besluit daarover is niet nodig. Er zijn binnen gemeenten dingen aan het kantelen. In Aalsmeer stelt de raad zich nu op het standpunt dat het aantal vluchten moet krimpen. 500.000 vindt men teveel.
De heer **Dinjens** is het eens met de heer Nobel dat constructiviteit niet verward moet worden met een slappe inzet. De BRS moet zeker stelling durven nemen, waarvoor inderdaad interne discussies nodig zijn. Ook binnen zijn regio vindt men 500.000 al teveel. De inwoners hebben er steeds minder vertrouwen in dat je de hinder kan verminderen zónder het aantal vluchten te beperken. In het stuk staat in plaats van 'minder hinder voor iedereen', het 'streven naar' minder hinder. Dat is de verkeerde weg. Je kunt constructief zijn in de uitwerking, maar het mag niet de inzet zijn.
Mevrouw **Van der Velde-Menting** is het eens met wat door vorige sprekers is gezegd. De BRS zoekt constructieve samenwerking, maar wel vanuit bepaalde uitgangspunten. Zij maakt zich zorgen over het activisme vanuit gemeenten waarover de heer Bouma spreekt. Bestuurders moeten sterk in hun schoenen durven te staan naar de eigen inwoners en duidelijk maken dat het resultaat van de BRS soms ook inleveren kan zijn. De interne discussie in de BRS voert zij wel graag, want de BRS moet ergens voor durven staan.
De heer **Bouma** wilde zeggen dat je als bestuurder ook weleens een succes moet kunnen laten zien aan je eigen gemeente. Hij ziet in zijn gemeente dat zowel de bewoners als de gemeenteraad activistisch gaan worden, want ze nemen het niet langer. Hij vertelt als bestuurder wel degelijk hoe het

in elkaar zit, maar in Uithoorn en Aalsmeer zijn twee bewonersverenigingen die behoorlijk van zich laten horen.
De heer **Breunesse** benadrukt dat het niet alleen over het proces gaat, of dat de BRS zich een constructieve gesprekspartner moet tonen. In het najaar is de BRS-inzet 2.0 vastgesteld. Daaraan moet goed vastgehouden worden, want die is stevig en duidelijk. Er zijn actuele discussies over krimp, en ook in de gemeente Zaanstad is sprake van activisme. Dat moet allemaal aan deze tafel besproken kunnen worden. De BRS-inzet 2.0 moet de leidraad zijn, maar zonder nieuwe discussies te schuwen.
De heer **Berkhout** merkt op dat een goed gesprek voeren met het Rijk ook iets vergt van het Rijk. Dit is een goed moment om dat duidelijk te maken. Het is goed intern bij de BRS te rade te gaan, maar ook om een schot voor de boeg te geven, over hoe de BRS in de komende jaren door het Rijk meegenomen wil worden. De BRS moet serieus genomen worden. Bestuurders zitten in de BRS voor hun inwoners en de standpunten moeten daarom actueel gehouden worden. Daarvoor zijn goede gesprekken binnen de BRS nodig.
De heer **Van den Heuvel** onderstreept het belang om als BRS iets te bereiken. Er is een cruciaal punt bereikt door de 'corona-reset' en de aanstaande kabinetswisseling. Wil de BRS iets bereiken, dan moet ervoor gewaakt worden dat de inhoudelijke stellingnames zo zijn dat de toch al smalle marges nóg smaller worden. Er moet gepraat worden over de plafonds, het LVB, en in het Groene Hart heeft men het al over 400.000. Een dergelijke krimp is een voor de hand liggend instrument om de hinder te verminderen en ruimte te maken voor woningbouw. De formulering onder c, namelijk niet voorafgaand al eisen gaan stellen, kan wel een stuk sterker.
De heer **Everhardt** heeft de indruk gekregen dat de BRS heel serieus aan tafel zit. Ze is serieus genomen naar aanleiding van de zienswijze op de Luchtvaartnota. Hij is het eens met de heer Dinjens dat de inzet aan tafel en wat je 'thuis' kan uitleggen twee verschillende dingen zijn. In ieder geval heeft de BRS met het eendrachtig optreden van de laatste tijd een serieuze stap kunnen maken. Verder verandert het publiek debat, wat zijn weerslag krijgt binnen de BRS. Het is de vraag wat het nieuwe kabinet daarbij gaat betekenen. Met de besluitpunten in het stuk is niets mis, maar hij vraagt zich af waarom het nu zo formeel moet.
De heer **Elzakalai** ziet de gezamenlijkheid als de kracht van de BRS, die zich altijd als een goede en constructieve gesprekspartner heeft opgesteld. Natuurlijk moet je als bestuurder ook kunnen 'thuiskomen', met alle verschillende belangen in de verschillende gemeenten, maar activisme zou je per definitie niet moeten willen, want dan ben je niet langer een serieuze gesprekspartner. Je moet als BRS overview hebben. Het maatschappelijk debat verandert inderdaad, maar de BRS kan bepaalde zaken agenderen. Daarvoor is gezamenlijkheid nodig, een eenduidig geluid. Nu een besluit nemen is lastig. Voldoende is het een algemene basishouding aan te houden, bijvoorbeeld zoals hij die zelf zojuist heeft geformuleerd.
De heer **Slettenhaar** sluit zich aan bij de woorden van de heer Dinjens. De BRS neemt gewoonlijk een zakelijk, constructief standpunt in, en dat bijna altijd in gezamenlijkheid. Het is belangrijk om geen valse tegenstelling te maken.
De **voorzitter** is het daarmee eens. Een besluit hoeft nu niet genomen te worden. Er gaat wel wat veranderen. Tot nu toe reageerde de BRS altijd via een zienswijze op standpunten of nota's die er lagen. De BRS gaat nu op een andere manier aan tafel zitten, en dat kan met duidelijke standpunten als stevige gesprekspartner. Minder hinder voor iedereen moet de inzet blijven, maar dat betekent niet dat het gesprek zich daartoe hoeft te beperken. Als je het nergens anders over wilt hebben, zet je je als BRS buiten spel. Verder is het belangrijk het doel voorop te stellen. De wijze waarop dat gerealiseerd wordt is minder belangrijk. Vaak hoor je in het publieke debat dat het aantal vluchten moet verminderen, maar dat betekent niet automatisch dat daarmee de hinder ook minder wordt. Het kan zijn dat het aantal vluchten daalt naar 400.000, maar wat als de ervaren hinder gelijk blijft? Je moet de effecten zien van maatregelen en op basis daarvan het gesprek voeren en besluiten nemen. Het is belangrijk dat binnen de BRS een goed gesprek gevoerd wordt, want op die manier kan het komen tot een gezamenlijkheid die werkelijk impact kan hebben. Het zou goed zijn als de BRS op zoek gaat naar de grens van die gezamenlijkheid. Individuele gemeenten kunnen dan zelf met een aanvulling komen op het gemeenschappelijk standpunt. Pas echt sterk wordt het echter met een gezamenlijke basis. Iedereen moet zich ook goed gehoord voelen. Het kan zijn dat een gemeente er in het proces iets op achteruit-, of er minder op vooruitgaat. Het perspectief moet steeds zijn dat voor iedereen de hinder gaat afnemen.

De heer **Slettenhaar** onderstreept het belang van fatsoenlijke processen. Het kan zijn dat een gemeente zich niet aan een afspraak kan houden, maar door fatsoenlijke processen kan vertrouwen dat er vanwege het verleden niet is langzaam opgebouwd worden.

De heer **Berkhout** wijst erop dat het maatschappelijk luchtvaardebat al lang niet meer alleen gaat over hinder. Er spelen factoren als stikstof, fijnstof, maar er is ook de impact van corona. De BRS moet tijd nemen om over dat soort zaken een actueel standpunt te bepalen. Een goed gesprek is voorlopig misschien voldoende. Zijn angst is dat sommige dingen in dit gremium niet benoemd worden, tot de geest op lokaal niveau uit de fles is. Daarmee tast de BRS haar eigen relevantie aan.
De **voorzitter** stelt voor om themasessies te organiseren voor de BRS over alle mogelijke punten. Hij roept de BRS-leden op om punten naar voren te brengen. Er kunnen voor die sessies externe sprekers uitgenodigd worden. Hijzelf zou leefbaarheids- en gezondheidsdoelstellingen aan de orde willen stellen. Er wordt vandaag geen besluit genomen over dit onderwerp. Hij heeft de indruk dat de BRS-leden ongeveer op dezelfde lijn zitten.

**3. Verslag vergadering 28 januari 2021**
Het verslag wordt zonder wijzigingen vastgesteld.

**4. Vaststellen zienswijze op LVB 1**
De heer **Kabout** merkt op dat je ook op basis van 500.000 vluchten alleen al aan starts op de Aalsmeerbaan op 70.000 kunt uitkomen, wat voor Aalsmeer veel te veel is. Hieruit blijkt dat de toezeggingen die gedaan zijn over het verminderen van de overlast voor de zuidoosthoek niet uit de verf komen. Aalsmeer zal daarvoor ook in haar eigen zienswijze aandacht vragen. In principe is krimp nodig; bij grote aantallen zoals 500.000 betekent het gebruik van de secundaire banen dat de overlast voor de zuidoosthoek nooit kan verminderen. In de eigen zienswijze van Aalsmeer zal dan ook krimp voorgesteld worden. In de zienswijze van de BRS moet toegevoegd worden dat de bijschaving van het NNHS *spoedig* ter hand genomen dient te worden.
De heer **Nobel** leest op pagina 2 bij de LIB-contouren dat er nog meer nadruk moet worden gelegd. Hij stelt voor om de tekst zodanig te veranderen dat de juridische noodzaken wat beter voor het voetlicht gebracht worden, en ook de verplichting om de LIB-contouren toe te passen. Als niemand bezwaar maakt zal hij de tekstuele aanpassing rechtstreeks naar de provincie sturen. Op pagina 4 gaat het over hinder, waarbij de impact van geluidsbelasting opgenomen wordt (ultrafijnstof, stikstof en $CO_2$). Die $CO_2$ is mondiaal natuurlijk van belang, maar lokaal merk je weinig van $CO_2$ uitstoot. Ook die passage verdient dus een kleine nuancering.
Er is gezegd dat iets wat voor iedereen winst oplevert qua geluidshinder, gedaan moet worden. In de zienswijze leest hij echter dat Lelystad een oplossing *kan* zijn. Steeds vaker merkt hij dat de opening van Lelystad ter discussie wordt gesteld, terwijl daarover toch een afspraak is gemaakt. Lelystad is zo ongeveer de enige grote hinderreductieknop die beschikbaar is. Lelystad wordt toch ter discussie gesteld, en niet op inhoudelijke gronden maar om politieke redenen. Hij heeft daar grote moeite mee. Als bestuurder moet je soms een standpunt durven innemen dat niet helemaal conform de landelijke partijlijn is. Afgesproken is dat Lelystad open moet, en nu lijkt dat plotseling controversieel te zijn.
De heer **Bouma** steunt de heer Kabout in zijn voorstel om het woordje 'spoedig' toe te voegen. Het gaat om de intentie van alle gesprekken die in de afgelopen jaren gevoerd zijn, en die vastgelegd is in het verhaal van Alders. Het wordt zwak door nu vast te stellen dat het gebruik van secundaire banen niet geregeld kan worden; dat zou wel een keer komen. Dat is wantrouwen; alles wordt steeds maar doorgeschoven in dit soort dossiers.
De **voorzitter** concludeert dat de BRS akkoord gaat met de door de heer Kabout voorgestelde tekstuele wijziging. Hij zal kijken of de door de heer Nobel voorgestelde tekstuele wijzigingen overgenomen kunnen worden. Verder wijst hij erop dat $CO_2$ weliswaar een andere invloed heeft, maar daarmee nog niet minder belangrijk is. $CO_2$ moet er wel in blijven staan, maar wel kan worden gezegd dat het een andere orde is. Hij concludeert na een peiling van de meningen dat de BRS akkoord gaat met die nuancering in de tekst.
De BRS heeft indertijd een standpunt ingenomen over de opening van Lelystad. Het ging daarbij vooral om het doel wat daarmee bereikt kan worden. Lelystad zou een overloopplek moeten worden, wat uiteindelijk ook ten gunste zou komen aan de omgeving van Schiphol. Omdat het effect nog niet helder is, is het woordje 'kan' gebruikt. Het houdt geen verandering van het standpunt van de BRS in.
De heer **Nobel** stelt voor om het woordje 'kan' te wijzigen in 'moet'.
Mevrouw **Mulder** kan zich niet vinden in wat de heer Nobel zegt over partijpolitieke motiveringen van BRS-leden. Het is een breed gedragen standpunt dat het niet de bedoeling is om de vuile was van Schiphol te verplaatsen naar andere streken. De BRS heeft altijd geredeneerd vanuit punten waar de leden zich verbonden voelen. Dat was voldoende argument om over leefbaarheid te praten, met ook aspecten als stikstof en $CO_2$. Het is zaak vooral niet partijpolitiek te argumenteren. De partijen die voor Lelystad waren, hebben tot nu toe in het kabinet gezeten, en uiteindelijk gaat het Rijk erover. De

inbreng van de BRS heeft te maken met de belangen van de eigen inwoners, maar ook met oog voor andere regio's. Het waterbedeffect wil de BRS niet in de eigen regio, maar ook niet landelijk.
De heer **Dinjens** merkt op dat al lang overeenstemming bestaat binnen de BRS dat Lelystad een overlooplUchthaven moet worden. Er moet gegarandeerd worden dat dit gebeurt. Hij vindt het ongepast te suggereren dat sommige mensen binnen de BRS partijpolitiek bedrijven. Alle bestuurders binnen de BRS gaan weleens contrair aan de partijlijn. Het is ongepast te suggereren dat een bepaalde mening partijpolitiek is, en een andere mening niet. Verder is het belangrijk dat de schuifruimte gegarandeerd wordt. Het is niet per se zo dat Lelystad daar een optie in móet zijn. Het moet gebeuren, en Lelystad kán daar een optie in zijn.
De heer **Elzakalai** merkt op dat de inwoners van Lelystad heel begaan zijn bij de luchthaven. Ze zijn voor de opening. Hij verbaast zich dat de opening van Lelystad ter discussie wordt gesteld. Lelystad wordt geen overlooplUchthaven. Lelystad is een keiharde afspraak waar de handtekening van de BRS onder staat. Lelystad is een ideale hinderbeperkende maatregel voor de zuidoosthoek en moet zo snel mogelijk open. De BRS moet bij zijn eerder ingenomen standpunt over Lelystad blijven.
De heer **Slettenhaar** onderstreept dat het erom gaat de hinder te verminderen voor de eigen regio. Dat heeft niets met partijpolitiek te maken. Lelystad is afgesproken. Het gaat daarbij inderdaad om het resultaat, maar dat kan alleen bereikt worden door de opening van Lelystad. Dat is niet alleen goed voor de zuidoosthoek, maar ook voor Castricum en de regio daaromheen.
Mevrouw **Mulder** denkt dat er goed is nagedacht over het woordje 'kan'. Het moet een breed gedragen verhaal zijn dat ruimte biedt voor alle deelnemers. Natuurlijk gaat men telkens van groei uit, maar de regio heeft steeds veel alternatieven naar voren geschoven. Het economisch belang van de hubfunctie van Schiphol is ook een belang van haar regio. Daarom zocht men ook naar verbreding. Lelystad heeft naast een regionaal, ook een individueel belang. Het ging dus om het collectief. Zij is het helemaal eens met de samenvatting van de heer Dinjens.
Mevrouw **Veeningen** benadrukt dat er afspraken gemaakt zijn. Die kunnen altijd nog eens bekeken worden, maar het hoort niet zomaar terug te komen in een zin in een brief. Er moet een aparte discussie over georganiseerd worden. Zij is het eens met de heer Nobel dat voor deze brief aan de gemaakte afspraken vastgehouden moet worden.
De heer **Bouma** is het eens met mevrouw Veeningen en de heer Nobel. Er zijn afspraken gemaakt. Redenen voor die afspraken hadden wel degelijk te maken met de zuidoosthoek en hinder. Het is tijd om als BRS nog eens stil te staan bij eerder ingenomen standpunten, maar voorlopig moet gereageerd worden vanuit de eerder gemaakte afspraken.
De heer **Everhardt** vindt het doel belangrijker dan het middel, en in die zin is 'kan' een prima woord. In verband met de zienswijze kwam de BRS indertijd met een oplossing: kijkend naar het doel moet er een samenhang en functieverdeling tussen alle Nederlandse knelpunten een rol spelen. Iets dergelijks staat ook dik gedrukt in de tekst. Op die manier hoeft er verder niet gediscussieerd te worden.
De heer **Berkhout** is het eens met de heer Everhardt; het gaat om het doel. Dat betekent dat het gaat om het verminderen van de totale druk. Je kunt dan zeggen dat de schuifruimte harder neergezet moet worden. Deze discussie geeft aanleiding tot de eerder voorgestelde themasessie. Hij is het eens met de koers die mevrouw Veeningen aangaf, maar het hogere doel moet duidelijk aangegeven worden.
De heer **Slettenhaar** ziet hier een semantische discussie tussen 'doel' en 'middel'. Het is duidelijk waar het heen moet, en dan moet je ook recht op dat doel afgaan. Dat betekent de opening van Lelystad. Hij stelt voor om het voorstel van de heer Nobel over te nemen. Het is uitstekend om daarna nog eens in het kader van een themasessie verder in gesprek te gaan.
De heer **Nobel** was blij met het betoog van mevrouw Veeningen. Het is belangrijk man en paard te noemen. Er liggen afspraken. De opening van Lelystad is de enige grote hinderbeperkende maatregel die gebruikt kan worden. Daarom moet Lelystad open. Er is ook nooit door de BRS een ander standpunt ingenomen. Daarom moet er geen tekst opgenomen worden die mogelijk tot andere interpretaties aanleiding geeft.
De heer **Raat** is het eens met de heer Nobel en mevrouw Veeningen. De opening van Lelystad is voor Amstelveen belangrijk. Eventueel kan er nog eens uitgebreid over doorgepraat worden in het kader van een themasessie.
De **voorzitter** stelt voorop dat het doel bereikt moet worden, ook al kan dat soms schuren met het standpunt van politieke partijen. Ook standpunten van die politieke partijen verschuiven overigens. Het is niet de bedoeling om met deze zienswijze Lelystad ter discussie te stellen. Hij voelt veel voor wat de heer Everhardt zegt, namelijk dat je alles in relatie moet zien met het dikgedrukte dat er voor staat. Als Lelystad de oplossing wordt, moet die luchthaven open. Dat is dan gekoppeld aan het doel van de BRS. Lelystad kan een rol spelen bij een selectieve omgang met de capaciteit. Eigenlijk moet landelijk

gekeken worden hoe omgegaan wordt met de verschillende luchthavens, en welke rol die kunnen spelen. Ook dat zou een bijdrage kunnen leveren aan een selectieve omgang met de capaciteit. En wat als je schrijft dat Lelystad open móet, en dat niet leidt tot die selectieve omgang met de capaciteit? Als Lelystad een doel op zich wordt, is men dan nog steeds voor? Misschien is het goed om 'kan' te plaatsen in een landelijke, integrale discussie. De BRS zou dan Lelystad nog eens op de agenda kunnen plaatsen. Hij zou de lijn van de heer Everhardt willen volgen. Het gaat nu vooral om het selectief omgaan met de capaciteit. Er moet breed gekeken worden.
De heer **Nobel** reageert dat hij hier niet zit voor een landelijk belang, maar voor de BRS. Voor de BRS is het van belang dat Lelystad opengaat, want daarmee vermindert de hinder. De BRS heeft altijd gezegd dat Lelystad open moet, en nu ineens moet er een landelijk integraal verhaal komen. Dat is niet zoals het is afgesproken.
De **voorzitter** wil niet ter discussie stellen dat Lelystad open moet. Lelystad kan een bijdrage leveren aan het vraagstuk rondom capaciteit. Maar dat kunnen Rotterdam Airport en andere luchthavens ook. Hij zoekt een oplossing voor het capaciteitsvraagstuk van Schiphol.
De heer **Elzakalai** merkt op dat er nu een oplossing gezocht wordt voor een discussie die al lang is beslecht. De gemakkelijkste hinderbeperkende maatregel, die in ieders belang is, ligt in de achtertuin van de gemeente Lelystad. Waarom moet deze discussie opnieuw gevoerd worden?
De **voorzitter** herhaalt dat hij Lelystad niet ter discussie wil stellen. Hij probeert een relatie te leggen met het capaciteitsvraagstuk en het beperken van de hinder van Schiphol. Daarvoor kan Lelystad inderdaad een oplossing zijn. Toch moet het breed gezien worden. Ook andere luchthavens zouden een rol kunnen spelen.
De heer **Slettenhaar** merkt op dat iedereen het eens is over de selectiviteit. Trek je het breder, dan kom je verder van het doel af.

De **voorzitter** stelt voor om 'kan' te vervangen door 'zou moeten'. De opening van Lelystad Airport zou een rol moeten spelen. Dat geeft een kleine nuance aan het 'moeten'.
De heer **Dinjens** heeft de indruk dat iedereen wil dat de vluchten op Schiphol minder worden en meer worden op Lelystad. Het is niet de bedoeling dat het aantal vluchten op Lelystad verhoogt en de vluchten bij Schiphol hetzelfde blijven. Hij kan prima leven met 'zou moeten'.
De heer **Everhardt** blijft bij zijn eigen voorstel. Lelystad zou daar ook een rol in moeten spelen, maar liever nog zou hij het nog breder willen trekken.
De heer **Nobel** kan zich beter vinden in 'zou moeten' dan in 'kan'.
Mevrouw **Mulder** is blij met dit voorstel. Iedereen heeft wat water bij de wijn gedaan. Zij sluit zich aan bij de woorden van de heer Dinjens en de heer Everhardt. Zij benadrukt nog een dat de BRS heeft afgesproken dat naar brede maatregelen gekeken zouden worden. Lelystad is niet de enige mogelijkheid; zij wil ook met andere maatregelen aan de gang. Die moeten ook op de agenda blijven staan.
De **voorzitter** antwoordt dat die brede maatregelen wat hem betreft zeker op de BRS-agenda zullen blijven staan, maar dat verandert niets aan de discussie omtrent de opening van Lelystad en de rol van die luchthaven in relatie tot Schiphol.
Er zal een schriftelijke ronde gehouden worden zodat punten ingebracht kunnen worden die aangepast moeten worden in de brief. Als daar punten over Lelystad bij zitten, dan hoort hij dat graag en zal een ander overleg daarover ingepland worden.
Mevrouw 5.1.2e wijst erop dat er een strakke deadline is voor het inleveren van de brief. Kleine tekstuele aanpassingen kunnen doorgevoerd worden, maar er is geen tijd om een schriftelijke ronde te houden over echt inhoudelijke zaken.
De heer **Dinjens** wil graag nog eens een inhoudelijke sessie over vermindering van het aantal vluchten als hinderbeperkende maatregel. Voor het moment kan men zich houden aan de 500.000 vluchten, maar daarover zal later toch verder gesproken moeten worden.
De **voorzitter** zegt toe dat een dergelijke inhoudelijke sessie gehouden zal worden. LVB 1 zal er echter niet door veranderen, want daarin wordt vastgelegd wat er aan afspraken ligt. Daarover moet de BRS met een zienswijze komen. Andere maatregelen hebben betrekking op de toekomst. In LVB 2 komt het aantal vluchten zeker aan de orde.
De heer **Nobel** had op pagina 4 een paar tekstuele aanpassingen, maar er zit ook een kleine inhoudelijk component in. Er wordt nu gesproken over ultrafijnstof, stikstof en $CO_2$, maar hij wil daar graag 'geur' en 'externe veiligheid' als impact aan toevoegen.
De **voorzitter** denkt dat iedereen zich daarin kan vinden. Het zijn overigens ook aspecten die betrekking hebben op de leefbaarheid.

**5. Rondvraag**

Mevrouw 5.1.2e meldt dat het LIB ter visie ligt. Er komt een LIB-aanpassing vanwege de overkoepeling van de A4. Haar voorstel is om namens de BRS daarop een gemeenschappelijke zienswijze in te dienen. Daarover is al in het najaar gesproken. Dit is een goed moment om de koppeling tussen LVB 1 en LIB nog eens goed onder de aandacht te brengen. In de zienswijze zal ervoor gepleit worden om de contouren aan te passen.

De **voorzitter** merkt op dat deze zienswijze rondgestuurd zal worden voor commentaar.

Hij sluit de vergadering om 11.10 uur.

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 5 december 2024, van 09.30-11.02 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig: *Voorzitter:* Mw. E. Rommel, provincie Noord-Holland
A. Weverling, provincie Zuid-Holland

H. van den Akker, gemeente Stichtse Vecht
T.C.W.M. Alkemade, gemeente Noordwijk
R. Breeuwsma, gemeente Alphen aan den Rijn
E. Bus, gemeente Oegstgeest
R.J. van Duijn, gemeente Nieuwkoop
A. Elzakalai, gemeente Amstelveen
D. Grimbergen, gemeente Lelystad
Mw. A. Grummel, gemeente Heemstede
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
M. Marshall, gemeente Gooise Meren
S. Nijssen, gemeente Oostzaan
R. Oud, gemeente Uitgeest
G. Oude Kotte, gemeente Aalsmeer
H. Prins, gemeente Diemen
Mw. M. Ruigrok, gemeente Haarlemmermeer
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
Mw. E. Spil, gemeente Ouder-Amstel
Mw. M. Veeningen, gemeente Almere
R. Vennik, gemeente Heiloo
R. van Wanrooij, gemeente Wormerland
K. van der Zwet, gemeente Lisse

P. van Oord (CEO Schiphol)
B. Khassab, S. Boontje, S. van der Pas,
Mw. H. Groot (IenW)

5.1.2e
Ambtelijke ondersteuning

Afwezig m.b.

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

**1. Opening**
De **voorzitter** opent de vergadering om 09.30 uur en heet iedereen hartelijk welkom.

**2. Mededelingen**
De **voorzitter** memoreert de komst van de minister bij de vorige vergadering, waarbij zij blij was met diens aandacht voor het economisch belang, afgewogen tegen de hinder voor omwonenden. De minister stelde het sturen op geluids- en emissiereductie aan de orde, waarbij de vraag natuurlijk is hoe hij het allemaal wil handhaven en waarmaken.

**3. Uitgezonden stukken: baanonderhoud 2025**
De heer **Elzakalai** dankt voor het versturen van de brief. Verder merkt hij op dat er op 23 oktober jl. een BRS-vergadering was. Het was toen erg urgent. Toch werd de brief pas verstuurd op 13 november jl., dus bijna drie weken later. Hij vraagt hierbij in het vervolg iets voortvarender te handelen. Nu was het bijna mosterd na de maaltijd.
De heer 5.1.2e dankt voor de opmerking. Er moesten enkele stappen genomen worden voor de brief kon worden verstuurd, zoals voorbereidingen in de werkgroep. Voortaan zal alles op alles gezet worden om dit soort brieven binnen een week te versturen.

**4. Vaststellen verslag 23 oktober 2024**
Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

**5. Bezoek IenW: presentatie nieuw systeem handhaafpunten**

De heer **Boontje** werkt voor het programma Programma Omgeving Luchthaven Schiphol (POLS) van IenW. Hij houdt aan de hand van slides (Bijlage) een presentatie over het LVB waaraan gewerkt wordt, en in het bijzonder over het nieuwe handhavingsstelsel.

De heer **Van Duijn** vraagt naar de definitie van een 'woonplaats'.
De heer **Boontje** antwoordt dat uitgegaan wordt van de definitie van de Basisregistratie Adressen en Gebouwen.
Mevrouw **Spil** vraagt een toelichting op de term 'emmertje', die de partijen groter willen hebben. Waarom wil men dat?
De heer **Boontje** antwoordt dat met een groter geluidsemmertje er meer gevlogen mag worden op een plek. De grenswaarden worden per handhavingspunt bepaald (de grootte van een emmertje) en geven inzicht in het maximale geluid dat in 1 gebruiksjaar over dat punt gevlogen mag worden. Elk vliegtuig levert een beetje geluid totdat het "emmertje" vol is cq. de grenswaarde bereikt. Dan mag er over dat punt niet meer gevlogen worden anders volgen er sancties (wat in de huidige situatie niet mogelijk is wegens het anticiperend handhaven). Overkoepelend is er ook een maximale grenswaarde voor het jaargeluid in de totale Schipholregio dat niet overschreden mag worden.
Momenteel wordt de Balanced Approach-procedure doorlopen, met een pakket van hinderbeperkende maatregelen en een daaruit volgend maximaal aantal vliegtuigbewegingen. Dat is de input voor de grootte van het emmertje. Die wordt bepaald op basis van de hinderbeperkende maatregelen en de baangebruikregels. Er kunnen dan nog keuzes gemaakt worden met betrekking tot variaties voor weersomstandigheden in verband met de precieze grenswaarde.
Mevrouw **Groot** voegt toe dat de handhaving plaatsvindt wanneer het emmertje overloopt Iedere keer als een vliegtuig over komt, valt een druppeltje in het emmertje. Zolang dat niet overloopt, gaat alles goed. De sector wil zoveel mogelijk ruimte in de operatie om de vliegtuigbewegingen ook bij uitzonderlijke weersomstandigheden kwijt te kunnen. Met meer ruimte kan er meer geschoven worden met de vliegtuigen. Dat is dus wat de sector graag wil. Voor de omwonenden geldt dat met een krapper emmertje het minder makkelijk zal zijn om extra vliegtuigen over het gebied te sturen. Dat is de spanning. Uit de Balanced Approach-procedure zal een aantal vliegtuigbewegingen komen met een bepaalde operatie. Dat moet passen binnen de gekozen handhavingspunten. De vraag is dan welke marge wordt opgenomen om onverwachte omstandigheden op te kunnen vangen. De sector wil een grote marge en de omwonenden zo min mogelijk.
De heer **Van Duijn** wilde graag over dit onderwerp spreken omdat het voor veel vragen en wantrouwen zorgt in de relatie tussen inwoners, de overheid en Schiphol. Het gaat hierbij om een gemiddelde werkelijkheid, wat de pieken uitsluit. Hij vraagt waar dan de meetpunten komen ten opzichte van de handhavingspunten. Hoe werkt dat? Verder vindt hij het op de getoonde kaartjes opvallend dat de dekking minder goed is in de Leidse regio en in de gemeente Nieuwkoop. Daarbij gaat het om veel kleinere kernen. Er geldt een norm van max. 2 km van een woning tot een handhavingspunt. Hij kan zich echter nauwelijks voorstellen dat alle woningen binnen een 2 km-grens komen te vallen. Hoe werkt het als je verder dan 2 km zit als het gaat om individuele rechtsbescherming?
De heer **Boontje** weerspreekt dat er een 2 km-norm gaat gelden. Niet iedere woonlocatie binnen de contour zal straks op minder dan 2 km van een handhavingspunt liggen. Het klopt wel dat als gevolg van de gekozen uitgangspunten iedere woonplaats een handhavingspunt krijgt. Op sommige punten van de kaart liggen nu eenmaal meer woonplaatsen dan op andere plekken. Hij is ervan overtuigd dat dit stelsel voldoende dekkend zal zijn om individuele rechtsbescherming te bieden. Het is wel zo dat sommige locaties verder afliggen van een handhavingspunt dan andere.
De heer **Van der Pas** voegt toe dat er een juridische discussie mogelijk is over wat rechtsbescherming is. Met deze aanpak is een duidelijke koppeling gemaakt tussen waar mensen wonen en waar een handhavingspunt is. Het is duidelijk welk handhavingspunt voor welke omwonende geldt. Ten opzichte van het huidige stelsel worden de afstanden tussen woonlocaties en handhavingspunten substantieel kleiner. Dat betekent een enorme verbetering voor de rechtsbescherming van omwonenden. In het kader van de handhaving kan alleen gewerkt worden met berekende waardes. Metingen zijn daarvoor niet geschikt, hoewel ze van groot belang zijn voor het valideren en verbeteren van de modellen. Er wordt bekeken hoe metingen meer toepassing kunnen krijgen in het beleid. Er komen voorlopig niet meer meetpunten. Dat is om de zojuist uiteengezette reden niet nodig.
De heer **Slettenhaar** zag op de kaart dat de regio van Castricum binnen dezelfde nacht- als dagcontour valt. Alle kernen van de regio liggen binnen de contouren. Het is belangrijk om zoveel

mogelijk handhavingspunten te hebben. Op de Polderbaan is de frequentie van de vluchten hoger. Er zijn nu heel weinig handhavingspunten gepland. 30% van de vluchten maakt van de Polderbaan gebruik. Rechtvaardigt dit dat er in de regio Castricum-Uitgeest meer handhavingspunten komen?
De heer **Boontje** antwoordt dat het aantal handhavingspunten in de basis niet uitmaakt voor de individuele rechtsbescherming, zolang mensen binnen een redelijke afstand van een handhavingspunt wonen. In sommige gevallen kiest men er wel voor om, als het verschil in geluidsbelasting heel groot is, in woonkernen extra handhavingspunten toe te voegen.
De heer **Elzakalai** verbaast zich over het eerste punt, dat de besluitvorming over de richting al is afgerond. Hij vraagt zich af wat hij dan hier nog doet. Verder wil hij graag een goede onderbouwing voor het afserveren van de vorige handhavingspunten. Dat waren goede handhavingspunten waarmee men ook ervaring had in het verleden. Hij is bezorgd over het systeem. Het systeem van preferentieel baangebruik lijkt hem veel beter dan dit. Als je het berekent, wat maakt dan 180 of 100 handhavingspunten voor verschil? De berekening blijft min of meer hetzelfde. Bij preferentieel baangebruik zullen de emmertjes rondom de primaire baan groter zijn dan die bij de secundaire banen, maar als zo'n emmertje vol zit, sta je weer voor een voldongen feit dat de onvoorspelbaarheid vergroot. En dat was juist het probleem met het LVB van 2008.
Mevrouw **Groot** merkt op dat sommige mensen meer, en andere minder handhavingspunten willen. De minister heeft wat dat betreft een middenweg gekozen. In het nieuwe LVB staat nog steeds preferentieel baangebruik opgenomen. De grootte van de emmertjes zal daarop afgestemd zijn. De Polderbaan krijgt dus een grotere geluidsemmer dan bijvoorbeeld de Buitenveldertbaan. Het wordt een combinatie van twee stelsels. Als de geluidsemmers vollopen en er dus overschrijding dreigt, krijgt de sector de mogelijkheid om af te wijken van het preferentieel baangebruik. De grootte van de emmertjes is dus van groot belang om ervoor te zorgen dat er zoveel mogelijk preferentieel gevlogen kan worden.
De heer **Van der Pas** vult aan dat het preferentieel baangebruik de voorkeur had van veel partijen. Naar aanleiding van de RBV-uitspraak zag IenW echter geen optie meer om geen handhavingspunten meer te hanteren in het stelsel, omdat die de rechtsbescherming beter borgt dan in een stelsel met alleen baangebruikregels.
De heer **Elzakalai** merkt op dat er pas discussie ontstaat als de emmertjes bij preferentieel baangebruik vol zitten. Dan worden namelijk de secundaire banen meer gebruikt, in strijd met het idee van secundaire banen. De emmertjes van preferentiële banen zouden dus groter moeten zijn.
Mevrouw **Groot** antwoordt dat er gesproken zal moeten worden over de grootte van de emmertjes (cq. de hoogte van de grenswaarden). Dat is de volgende stap in het proces.
De heer **Oud** ziet als belangrijke opgave om het vertrouwen in de rijksoverheid te herstellen, zeker op dit dossier. Als het inderdaad niet zoveel uitmaakt hoeveel handhavingspunten er zijn, waarom wil men dan niet meer handhavingspunten? Als er meer zijn, verdwijnt het wantrouwen van de inwoners.
De heer **Boontje** wilde niet zeggen dat het aantal handhavingspunten niet uitmaakt. Met dit stelsel worden er fors meer handhavingspunten opgenomen dan met het oude stelsel. Daarmee wordt de afstand tussen omwonenden en handhavingspunten fors omlaag gebracht. Er komen 150 handhavingspunten bij.
De heer **Bus** wijst erop dat het om berekende punten gaat. Het gaat niet om extra kosten om meetpunten neer te zetten. Dat kan dus geen reden zijn om minder punten te hebben. Met een handhavingspunt kan worden gehandhaafd, maar met dat systeem heb je het ook over wat acceptabel is op een bepaalde plek. Het gevoel bij de bewoners zal zijn dat het de ruimte geeft aan Schiphol om overal tussendoor te vliegen en op bepaalde plekken veel meer herrie te produceren. Hij snapt daarom niet waarom gesproken wordt over de grootte van de emmertjes. Het kan zo fijnmazig worden als je het wilt. Waarom niet veel meer handhavingspunten?
De heer **Boontje** antwoordt dat er uiteindelijk een goede operatie moet zijn. Hoe meer handhavingspunten opgenomen worden, hoe minder flexibel het systeem wordt.
De heer **Breeuwsma** merkt op dat het uiteindelijk erom gaat hoe het verhaal naar buiten verteld kan worden. Hij vraagt IenW daarbij te helpen. Zoals het er nu ligt, is het nog te ingewikkeld.
De **voorzitter** ondersteunt die heldere oproep.
De heer **Oude Kotte** vindt het verhaal over meten en berekenen altijd irritant. Het meten laat namelijk duidelijk zien dat het om twee heel andere werelden gaat. 3 dB in de techniek zou een verdubbeling van het geluid moeten zijn, maar de af- of toename van 3 dB is voor het menselijk oor bijna niet waarneembaar als het gaat om overlast. 6 dB afname betekent dus niet noemenswaardig veel minder overlast. De tabelletjes van IenW wijken sterk af van de werkelijkheid. Daarover gaat het in zijn gesprek met de inwoners. Hij hoopt dat het gesprek over de grenswaarden nog gevoerd zal worden.

Hij vraagt verder hoe hij zich de handhaving voor moet stellen. Als het emmertje vol is, volgt er dan een boete? Gaat de baan voor een jaar dicht?
De heer **Van der Pas** antwoordt dat de Inspectie Leefomgeving en Transport de handhavende organisatie is. Als die constateert dat er een overschrijding is geweest is in een van de handhavingspunten, gaat men kijken wat de reden daarvoor is. Is er geen goede reden, dan kan er een maatregel opgelegd worden. Die is altijd gericht op het voorkomen van overschrijdingen in het gebruiksjaar dat volgt. Er kan dan een beheersplan opgelegd worden, zoals dat volgend jaar de geluidsbelasting op een bepaalde datum niet hoger mag zijn dan een bepaalde waarde. Daarvoor moeten plannen opgeleverd worden. Omdat dit wat mager is, streeft IenW ernaar om het handhavingsinstrumentarium van de Inspectie te versterken. Het zou wenselijk zijn als er steviger ingegrepen kon worden.
De heer **Weverling** vindt niet dat je ontevreden kan zijn over de toename van het aantal handhavingspunten. Hij vraagt hoe gekeken wordt naar het inrichten van meer meetpunten om die handhavingspunten te kunnen valideren.
Mevrouw **Groot** antwoordt dat hieraan gewerkt wordt. Er is door het RIVM een grote studie gedaan over de waarde van meten. Daaruit kwam dat de berekeningen redelijk goed passen bij de metingen. Het is inderdaad de bedoeling daarmee meer te gaan doen.
De heer **Van der Zwet** merkt op dat het juist gaat over het valideren van de meetpunten. Er wordt nu steeds gesproken over een theoretische versus een gemeten werkelijkheid. Hoe maak je inwoners duidelijk hoe gevalideerd wordt en welke systematiek daarvoor gebruikt wordt?
Mevrouw **Groot** merkt op dat momenteel gekeken wordt naar aanvullende hinderindicatoren. Het is echter geen makkelijke materie. Het gaat hier inderdaad om een berekende, papieren werkelijkheid. Dat is zeker iets anders dan dat je een vliegtuig over je heen hoort komen. Met dit LVB wil IenW zo snel mogelijk de rechtspositie van omwonenden te herstellen, en de resultaten van de Balanced Approach vastleggen. Het toekomstperspectief is dat afgestapt wordt van het aantal vliegtuigbewegingen en dat gestuurd wordt op de norm. Dat wordt de volgende wijziging van het LVB, over een jaar of vier, vijf.
De heer **Van den Akker** ziet een directe relatie tussen de handhavingspunten en de contouren. Hij vraagt in hoeverre die handhavingspunten nog gewijzigd kunnen worden als het aantal vliegtuigbewegingen verandert, bijvoorbeeld door groot onderhoud.
De heer **Van der Pas** antwoordt dat de vastgelegde handhavingspunten in het LVB opgenomen worden. Dat is een AMvB. Maar ook zo'n AMvB moet om de paar jaar aangepast worden op andere ontwikkelingen. De handhavingspunten zijn wel gekoppeld aan de woonkern. Die locatie ligt dus vast voor zover er niet bijgebouwd wordt. Het systeem zal periodiek herijkt moeten worden, maar niet elk halfjaar.
De heer 5.1.2e stelt een vraag namens wethouder Hoekstra, die vandaag ziek is. Die wijst erop dat handhavingspunt 25 jarenlang overschreden is zonder dat erop gehandhaafd werd. Zijn inwoners maken zich grote zorgen, dat de norm eenvoudig wordt verhoogd en dat de jarenlange overschrijdingen opeens toegestaan wordt. Kan wethouder Hoekstra gerustgesteld worden, dat dit niet het geval zal zijn?
Mevrouw **Groot** antwoordt dat zij die geruststelling niet kan geven. De handhavingspunten moeten ruimte bieden voor de operatie die mogelijk wordt nadat de Balanced Approach is doorlopen. Het aantal vliegtuigbewegingen met het preferentieel baangebruik dat mogelijk is nadat de Balanced Approach doorlopen is, zal in de handhavingspunten opgenomen worden. De Aalsmeerbaan wordt nu veel meer gebruikt dan tien jaar geleden. Dat zal ook in de grootte van de emmertjes zichtbaar worden. Over de Balanced Approach merkt zij op dat de controles van de berekeningen, waarover de minister vorige vergadering sprak, inmiddels afgerond zijn. Er wordt toegewerkt naar besluitvorming morgen. Bij controle van de berekeningen is gebleken dat bij het doelbereik van 17% minder ernstig gehinderden bij de eerste stap, men uitkomt op een totaal van 467.000 vliegtuigbewegingen. Dat is onder de bandbreedte die het kabinet begin september naar buiten bracht. Dat stelt het kabinet voor een dilemma. Het vraagt IenW te kijken naar een ander doelbereik, en wat er dan zou gebeuren. Er zijn daarna berekeningen uitgevoerd voor 15% als eerste, en 5% minder ernstig gehinderden als tweede stap. De keuze tussen die 17% en de 15% liggen morgen voor in de ministerraad. Het kabinet houdt vast aan een totaal van 20% reductie, liefst in deze kabinetsperiode.
De **voorzitter** dankt de vertegenwoordigers van IenW voor hun komst.

**6. Bezoek Pieter van Oord; CEO van Schiphol**

De **voorzitter** verwelkomt de heer Van Oord, CEO van Schiphol.

De heer **Van Oord** stelt zichzelf voor. Voor zijn huidige betrekking werkte hij in het familiebedrijf Van Oord, de laatste vijftien jaar als CEO. Als passagier maakte hij zeer veel gebruik van Schiphol. Schiphol is bezig met een nieuwe strategie, die in 2025 naar buiten gebracht zal worden. Op het overzicht 8-puntenplan dat uitgereikt is is de voortgang op de verschillende punten opgenomen. Het 8-puntenplan zal onderdeel worden van de nieuwe strategie, die gebaseerd wordt op vier hoofdlijnen: 1. Balans met de omgeving, 2. Goed asset management, 3. Passagiersbeleving, 4. Arbeidsvoorwaarden: Er moet een balans gevonden worden met de omgeving. Schiphol moet verder weer een goed bedrijf wordt als het gaat om de assets (het dak lekt, roltrappen doen het niet, muizen in de lounges en de toiletten stinken). Daarvoor is een investeringsprogramma voor de komende vijf jaar ten bedrage van 6 miljard euro. Daar zal het niet bij blijven, want er moet ook geïnvesteerd worden in verbeteringen onderhoud en reparatie. Het derde speerpunt betreft de passagiersbeleving. Vroeger gold Schiphol als de beste luchthaven ter wereld. Dat is nu niet meer zo. In een rijtje van acht grote Europese luchthavens staat Schiphol al vijf jaar op de achtste plaats. De 'magic' van Schiphol voor passagiers is dus verdwenen. Er zijn grote plannen om de passagiersbeleving op het oude niveau terug te brengen. Het vierde speerpunt betreft arbeidsvoorwaarden. Op Schiphol werken meer dan 70.000 mensen. Het tekort aan arbeidskrachten op Schiphol zal in de komende jaren alleen maar groter worden, dus moet er een plan gemaakt worden. Dat begint met goede arbeidsvoorwaarden, met name voor mensen die bij Beveiliging werken. De salarissen zijn er de afgelopen drie of vier jaar met 50% gestegen. Roosters zijn aanzienlijk verbeterd. De rustruimtes voor deze mensen worden opgeknapt. Van de 6 miljard euro investeringen gaat 100 miljoen euro naar rustruimtes en toiletten voor medewerkers. Er moet veel gebeuren op Schiphol. Dat is voor hem een mooie uitdaging.

De **voorzitter** herinnert aan het 8-puntenplan van de voorganger van de heer Van Oord. Wordt dat uitgevoerd?

De heer **Van Oord** merkt op dat hij een overzicht met de voortgang op het 8-puntenplan heeft uitgedeeld (bijgevoegd). Een aantal van die punten zijn gerealiseerd. Andere niet, maar over sommige punten van het 8-puntenplan gaat Schiphol helemaal niet. Een voorbeeld is de nachtsluiting, iets waarover de minister en de Tweede Kamer gaan. Wel heeft Schiphol ervoor geconsulteerd in de Balanced Approach van de afgelopen zes maanden. Volgens de geluidsmodellen draagt die nachtsluiting bij aan een aanzienlijke geluidsvermindering. De minister heeft ervoor gekozen om het aantal nachtvluchten terug te brengen van 32.000 naar 27.000. Een volledige nachtsluiting is politiek in Den Haag niet haalbaar. Dit document is niet meer dan een momentopname, gemaakt in voorjaar 2023. De net afgesloten tariefdifferentiatie staat er niet in. Daarvoor heeft Schiphol zes maanden geconsulteerd met de luchtvaartmaatschappijen. Als het gaat over geluidsoverlast mag deze tariefdifferentiatie beschouwd worden als de meest ingrijpende maatregel die Schiphol neemt ten aanzien van geluid sinds de opening van de Polderbaan. De tariefdifferentiatie zal een majeure impact hebben op de geluidsreductie. Uitgegaan wordt van zeven categorieën vliegtuigen, van S1 t/m S7. Zit iemand in S1, dan wordt het eigenlijk economisch vrijwel onmogelijk nog op Schiphol te vliegen. Iemand in S7, de stilste categorie, krijgt zelfs een economische prikkel om wél op Schiphol te komen. Daarnaast wordt gedifferentieerd op dag en nacht. De vrachtvliegtuigen 747 in de nacht zorgen voor de meeste klachten. Die zullen in 2027 zo duur zijn dat ze niet meer zullen vliegen in de nacht. Waarschijnlijk worden ze ook vrijwel onbetaalbaar in de dag. Er zullen stillere vrachtvliegtuigen zoals de Airbus A350 naar Schiphol gaan vliegen, terwijl de 747 vracht naar Polen en Luik gaan. De routes kunnen op dagbasis gemakkelijk gewijzigd worden naar aanleiding van de luchtvaarttarieven. Dit alles betekent samengevat dat een aantal van deze acht punten is gerealiseerd. Die hebben groene vinkjes. Een aantal is aan Den Haag om te realiseren. Verder heeft Schiphol eigenlijk veel meer gedaan dan dit lijstje.

De heer **Oud** spreekt behalve namens Uitgeest, ook namens de regio van Alkmaar tot Haarlem. Hij wijst de heer Van Oord erop dat Schiphol op punten waarover Den Haag gaat wel degelijk invloed kan uitoefenen. Juist het derde punt, van nachtsluiting, is voor de inwoners van de regio van essentieel belang. Hij vraagt de heer Van Oord er bij de minister op aan te dringen de nachtsluiting door te laten gaan. De inwoners moeten hun nachtrust terugkrijgen.

De heer **Van Oord** denkt dat de hubfunctie van Schiphol kan blijven bestaan met een nachtsluiting. Die zal de hubfunctie geen schade berokkenen. Daarvoor zal Schiphol blijven pleiten.

De heer **Slettenhaar** herinnert aan de komst van de minister bij de vorige vergadering, waarbij het ook ging over Lelystad en de selectiviteit. Lelystad kan een oplossing betekenen voor de charters, die

soms ook in de nacht vliegen. Hij vraagt de invloed van Schiphol aan te wenden voor de selectiviteit. Lelystad is een goed alternatief. De hubfunctie zal dan voornamelijk op Schiphol plaatsvinden.
De heer **Van Oord** memoreert dat Schiphol eigenaar is van Lelystad Airport. Schiphol is een groot voorstander van de opening van Lelystad. Ook bij de Alderstafels ging men ervan uit dat Lelystad een bijdrage zou gaan leveren aan reductie van de geluidsoverlast rondom Schiphol. Met name vakantievluchten zouden overgeplaatst worden naar Lelystad. Schiphol blijft dus voorstander van opening van Lelystad. 10.000 (extra) vluchten leidt op Lelystad Itot 1000 ernstig gehinderden, en rond Schiphol tot 100.000 ernstig gehinderden.. In Lelystad wonen maar heel weinig mensen onder de landingsbaan van de luchthaven.. Benadrukt moet echter worden dat er momenteel geen meerderheid in de Tweede Kamer is voor opening van Lelystad. PS van Flevoland zijn wel een groot voorstander van opening van Lelystad, en dan om sociaaleconomische redenen. Er moet als onderdeel van de overeenkomst nog een verkeersverdeelregeling komen. IenW moet daarvoor besluiten dat een deel van de slots van Schiphol overgeplaatst wordt naar Lelystad. De minister is een groot voorstander van de opening van Lelystad, waarvoor hij een stevige lobby voert in de Tweede Kamer.
De heer **Grimbergen** vertegenwoordigt de gemeente Lelystad en spreekt ook namens de provincie. Lelystad Airport is in het belang van de hubfunctie van Schiphol, die behouden moet blijven. Maar Lelystad geeft ook de ruimte aan Flevoland in economische zin. De luchthaven krijgt een regiofunctie en zou voor werkgelegenheid kunnen zorgen, naast de functie richting het achterland, Almere, Dronten en Noordoostpolder. Het zou een versterking betekenen van de economische positie in Nederland. Er is een stevig gesprek met IenW geweest over de hinder rondom Schiphol. Lelystad Airport zou wat dat betreft een rol kunnen spelen. In het gebied in kwestie zijn maar heel weinig direct gehinderden, en het zou ook een oplossing kunnen zijn voor de regio rondom Schiphol.
Mevrouw **Ruigrok** merkt op dat de gemeente Haarlemmermeer druk bezig is met de reductie van geluid en uitstoot door middel van elektrische hotelshuttles, maar ook zet de gemeente in op het doortrekken van de Noord-Zuidlijn waardoor er minder korte vluchten gemaakt kunnen worden. Op 12 september heeft de Tweede Kamer de zero emissiezone voor taxi's controversieel verklaard. Zij vraagt welke invloed dat kan hebben op de natuurvergunning.
De heer **Van Oord** weet het antwoord op die vraag niet. Hij zal er later op terugkomen.
De heer **Bus** vond het 8-puntenplan van de voorganger van de heer Van Oord prettig, omdat het voelde als een trendbreuk. Het eerste strategische punt behelsde de balans met de omgeving. Daarbij werd gewerkt met een 8-puntenplan waarin ook Schiphol een uitspraak over punten waarover de luchthaven misschien niet zelf gaat, maar wel een standpunt inneemt. Het was ook prettig, omdat je op die manier samen met elkaar kunt optrekken en weet wat je aan Schiphol hebt. De bestuurders van gemeenten en provincies hebben een rol bij het uitleggen aan de inwoners van wat er gebeurt, hoe de partijen daarbij opereren. Hij vraagt van Schiphol enige passie op dit punt. Hoe moet je het aan de inwoners uitleggen? Hoe wil de heer Van Oord met de BRS en de bewonersorganisaties op pad in de komende jaren?
De heer **Van Oord** antwoordt dat onder de vorige minister, de heer Harbers, er besloten is dat Schiphol gaat streven naar 20% geluidsreductie ten opzichte van een zekere nulmeting. Dat vindt hijzelf al een trendbreuk. Minister Madlener heeft die 20% overgenomen. Er is dus politiek steun voor 20% geluidsreductie. Schiphol is expert op het gebied van geluid en ondersteunt de minister en IenW bij het realiseren van die 20%. De komende maanden zal daarover discussie plaatsvinden in de Tweede Kamer. In de ministerraad zal morgen gesproken worden over de Balanced Approach, en afgewacht zal moeten worden wat daaruit komt. In de basis kan het volgende verteld worden aan de inwoners: het lijkt erop dat Schiphol na Heathrow de tweede luchthaven in Europa gaat worden die een cap heeft op het aantal vluchten. Verder kan gezegd worden dat vliegtuigen steeds stiller worden. Hij nodigt iedereen uit eens op Schiphol te komen luisteren wat het verschil is in geluid tussen een opstijgende 747 en een Airbus A350. Of om onder een baan te komen staan waar een oude A737 opstijgt, tegen een nieuwe Airbus A321. Dat geluidsverschil is substantieel. Het is dus onzin om te zeggen dat je het verschil tussen oude en nieuwe vliegtuigen nauwelijks hoort. Wel blijft het waar dat iemand die onder een landingsbaan woont, met grote regelmaat vliegtuigen over krijgt die voor een bepaald achtergrondgeluid zorgen. Of dat ervaren wordt als 'hinder' heeft te maken met psychologie. Het is niet objectief. Daarnaast ondervinden in Nederland veel meer mensen hinder door geluidsoverlast van snelwegen en treinen dan van luchtvaart. De geluidsexperts van Schiphol zeggen dat als je de vernieuwing van de vloot extrapoleert voor de komende twintig jaar, je uiteindelijk uitkomt op 40-50% geluidsreductie. Dat is substantieel. De eerlijkheid gebied te zeggen dat men zal blijven doorgaan met vliegen.
De heer **Weverling** is gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland. Hij vraagt een nadere toelichting op de relatie tussen meetpunten en handhavingspunten. Verder hij welke welke rol de heer Van Oord

ziet voor Zuid-Holland in zijn plannen. Ten slotte merkt hij op dat de vrachtvluchten heel belangrijk zijn voor de functie van Schiphol. Daarbij denkt hij bijvoorbeeld aan de greenports rondom Schiphol. Hij hoopt dat er wat sympathie overblijft voor die vrachtvluchten.
De heer **Van Oord** antwoordt dat Schiphol met name betrokken is bij de introductie van de tweedelijnshandhavingspunten. De luchtverkeersleiding gaat daarbij een grote rol spelen. Hij is benieuwd hoe snel het geïntroduceerd gaat worden en of het ook praktisch handhaafbaar is. De LVNL heeft daar zorgen over. Schiphol heeft nu al handhavingspunten en weet hoe dat systeem werkt. De handhavingspunten zullen uiteindelijk leiden tot rechtsbescherming. Het streven van Schiphol is om zo snel mogelijk een nieuw LVB te hebben. Strikt gesproken is Schiphol op dit moment een onvergunde organisatie. Dat betekent een risico. Daarom moet Schiphol zo snel mogelijk weer een vergunde organisatie worden, waarvoor handhavingspunten nodig zijn op basis waarvan de ILT kan handhaven. Daarvoor zijn een Balanced Approach en deze methodiek nodig. Schiphol juicht toe dat deze methodiek er gaat komen. Als hij aan Zuid-Holland denkt, denkt hij aan Rotterdam The Hague Airport (RTHA), dus Zestienhoven. Hij benadrukt het grote belang in Nederland van regionale vliegvelden. Schiphol is eigenaar van RTHA en wil graag dat die luchthaven open blijft. Men heeft daar een extreem hoge score op de passenger index; mensen zijn erg blij met RTHA. De luchthaven is heel klantvriendelijk. Schiphol zal al het mogelijke doen om de vrachtvluchten te beschermen, maar dan zonder de luidruchtige 747's. Daarvoor bestaan alternatieven. KLM heeft nieuwe vrachtvliegtuigen besteld, die geleverd worden in 2026-2027. Dan verdwijnen ook de laatste Martinair-vliegtuigen van de KLM. Nederland heeft een probleem met de manier waarop in de wereld slots worden toegewezen. Zonder lijnvluchten kun je eigenlijk niet je slots verdedigen. Daarvan hebben vrachtmaatschappijen zonder lijndiensten last van. Als er concurrentie gaat ontstaan tussen passagiersbelangen en vrachtdiensten, zouden op basis van die wetgeving de vrachtmaatschappijen aan het kortste eind trekken. Hijzelf pleit er in Brussel en Den Haag voor om een uitzonderingspositie te maken voor vrachtslots. Schiphol heeft dit jaar 1,4 miljoen aan luchtvracht gedaan. 50% daarvan zit niet in vrachtvliegtuigen, maar in de ruimen van passagiersvliegtuigen. Zonder die vracht waren de maatschappijen niet winstgevend. Om winstgevend te werken hebben ze passagiers nodig en vracht in de ruimen. Overigens was bescherming van de vrachtfunctie onderdeel van het 8-puntenplan, maar de Europese wetgeving kan Schiphol niet veranderen.
De heer **Van Duijn** hoorde de uitnodiging van de heer Van Oord om te komen luisteren onder een baan. Op zijn beurt nodigt hij de heer Van Oord uit om in Nieuwkoop te komen luisteren onder een baan. Ook verder van een luchthaven ondervinden mensen vaak overlast. Na het luisteren nodigt hij de heer Van Oord ook uit voor een gesprek met de verantwoordelijke bestuurders van gemeenten, ook in het Groene Hart van Zuid-Holland.
De heer **Van Oord** neemt die uitnodiging aan. Hij is overigens al bij alle direct omliggende gemeenten van Schiphol op bezoek geweest.
De heer **Van den Heuvel** dacht bij de voorbereiding van deze vergadering terug aan een 26-puntenplan van vroeger onder het motto 'Minder Hinder'. Hij vraagt wat de status van dat plan is.
De heer **Van Oord** antwoordt dat Minder Hinder nog steeds een actief plan is. Men is er nog mee bezig. Eigenlijk past Minder Hinder helemaal binnen het eerstgenoemde speerpunt, namelijk het vinden van balans met de omgeving. Overigens vind je in geen enkel plan uit het verleden iets over de tariefdifferentiatie, terwijl die toch het meest waardevolle voor de omgeving is sinds de opening van de Polderbaan. Dat lijkt dus voortschrijdend inzicht. Geluid wordt door Schiphol heel serieus genomen. Schiphol heeft daarvoor actief gelobbyd in Den Haag. Hopelijk komt er nu een onderbouwd plan dat zal leiden tot de 20% geluidsreductie.
De heer **Weverling** benadrukt dat Zuid-Holland veel te doen heeft met Schiphol, zoals ook aangegeven door de lokale bestuurders. Er zal een onderzoek gedaan worden naar de economische en maatschappelijke meerwaarde van RTHA. Hij is blij dat hier geduid is wat de belangen zijn van andere gemeenten in Zuid-Holland bij de toekomstplannen.
De **voorzitter** dankt de heer Van Oord voor zijn heldere bijdrage. Als er nog vragen zijn, kunnen die schriftelijk gesteld worden bij de heer 5.1.2e die ze dan verzamelt om aan IenW te sturen. Zij stelt voor om bij de volgende BRS-vergadering verder te praten over de grenswaarden (cq. de hoogte van de emmertjes).

## 7. Rondvraag en sluiting

Mevrouw **Spil** is benieuwd hoe het proces loopt om te komen tot een normering van de emmertjes.
De **voorzitter** nodigt uit die vraag schriftelijk te stellen, zodat ze onder de aandacht van IenW gebracht kan worden.

De heer **Vennik** merkt op dat er in de BUCH-gemeenten een motie circuleert die inmiddels in Heiloo is aangenomen. Daarin wordt onder andere gevraagd de minister op te roepen om het RBV-vonnis direct en onverkort uit te voeren . Hij zal die motie na behandeling in de andere BUCH-gemeenten adresseren in de BRS, zoals ook verzocht door de gemeenteraad van Heiloo.

De **voorzitter** sluit de vergadering om 11.02 uur.

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 11 september 2025, van 09.00-10.22 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig: *Voorzitter:* Mw. E. Rommel, provincie Noord-Holland

W. Breunesse, gemeente Zaanstad
A. Elzakalai, gemeente Amstelveen
D. Grimbergen, gemeente Lelystad
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
Mw. E. Koek, gemeente Teylingen
S.M. Nieuwland, gemeente Uitgeest
Mw. M. Ruigrok, gemeente Haarlemmermeer
Mw. E. Spil, gemeente Ouder-Amstel
Mw. E. Stam, gemeente Heemstede
R. Vennik, gemeente Heiloo
R. van Wanrooij, gemeente Wormerland
O. Breugelmans (GGD Amsterdam)
Mw. R. Oversier (GGD Kennemerland)

5.1.2e
Ambtelijke ondersteuning

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

## 1. Opening

De voorzitter opent de vergadering om 09.06 uur
Zij meldt dat de behandeling van de Position Paper van de Gooi en Vechtstreek afgevoerd is van de agenda. Degene die het zou presenteren is ziek.
Hierbij wordt door verschillende leden van de BRS aangetekend dat het ongewenst is dat in de nieuwe periode (na verkiezingen) van de BRS Position Papers worden gepresenteerd. Beter is het om de verschillende Position Papers te bundelen, zodat ze kunnen dienen als uitgangspunt voor een nieuwe BRS-lijn. De basis moet de algemene BRS-lijn zijn. Misschien kunnen afwijkingen in Position Papers van de huidige BRS-lijn wel besproken worden. Op een aantal dossiers, zoals het preferent banenstelsel, zit sowieso spanning binnen de BRS, en het zou goed zijn daarover in de nieuwe periode met elkaar van gedachte te wisselen. Dat zou kunnen passen binnen het voornemen de BRS-lijn te actualiseren.

*Besluit*
*Besloten wordt om in het vervolg geen presentaties van Position Papers meer te agenderen. De verschillende Position Papers kunnen wel gebundeld worden, waarbij ambtelijk bekeken wordt of daarin afwijkingen staan van de BRS-lijn. Die afwijkingen kunnen dan in de BRS-B vergadering besproken worden, als onderdeel van een actualisering van de BRS-lijn na de verkiezingen.*

## 2. Mededelingen

- **Terugkoppeling bezoek Minister Tieman aan BRS**

Het gesprek van mevrouw Rommel, mevrouw Ruigrok en de heer Van Duijn met de minister was prettig en constructief. De minister heeft de intentie om afspraken die in de maak zijn verder gestalte te geven, te verankeren en juridisch goed af te stemmen. Hij wil rust brengen in het dossier. Er is gesproken over de LIB, de mogelijkheden van ontwikkelingen bij gemeenten en provincies. Op de vraag hoe het zit met Lelystad gaf de minister aan dat hij wil inzetten op dual use (militair en commercieel). Overigens heeft Schiphol volgens krantenberichten gezegd dat zonder opening Lelystad niet langer gewenst is. Dat geeft spanning op het dossier. Geprobeerd wordt de minister aanwezig te laten zijn bij de volgende BRS-vergadering.

Andere specifieke punten (overgenomen uit de notities vergadering met minister)

- De minister wil voor nu de basis op orde brengen.
- Hij ziet op termijn een wenkend perspectief voor reductie van geluid in de vlootvernieuwing.
- De krimp naar 478.000 is volledig ingevuld via de slottoedeling, er was voldoende vrijval. Er is zelfs ruimte voor nieuwe toedeling. “Afnemen van slots” is dus niet aan de orde.
- Ook in de nacht is er een reductie naar rond de 25.000 slots.
- Ten aanzien van het isolatieprogramma, er was gemodelleerd op 440.000, wordt er nu aanvullend gekeken naar de effecten bij 478.000 vluchten.
- De VVGB voor Kronenburg is geen vrijbrief voor bouwen in beperkt gebied, zorgvuldigheid met het oog op gezondheid blijft het uitgangspunt in het beperkingengebied.

- **Gebiedsadviezen Luchtruimherziening/Hoger Naderen (bijlage1)**

Er wordt gewerkt aan gebiedsadviezen voor de luchtruimherziening (LRH), en aan de pilot Hoger Naderen. De aandachtspunten van de verschillende gemeenten zullen ingebracht worden. Er kunnen met hoger aanvliegen verschuivingen optreden in de mogelijke hinder. De vier conceptgebiedsadviezen zijn rondgestuurd. De deadline voor het gebiedsadvies is 1 oktober. Het is de bedoeling dat de gebiedsadviezen worden meegenomen bij de LRH, waarop toegezien zal worden. Noord-Holland komt met een generiek deel van voornamelijk BRS-standpunten, met daarnaast ook unieke aandachtspunten van de gemeenten. Er wordt in de adviezen gehamerd op een actieve terugkoppeling door het ministerie van IenW naar BRS en gemeenten, zodra gedetailleerde effectenanalyses beschikbaar zijn.
De gemeenten Zaanstad en Wormerland konden door omstandigheden niet met een inbreng komen en zullen die alsnog aanleveren. Deze inbreng wordt toegevoegd aan de eindversie van het gebiedsadvies.
Minder hinder voor iedereen, het uitgangspunt van de provincie Noord-Holland, zal er voor de gemeente Haarlemmermeer niet inzitten. Er komt juist meer hinder door meer vliegtuigbewegingen. Er wordt daarom in opdracht van gemeente Haarlemmermeer een onderzoek gedaan naar de Spijkerboorroute, zoals ook aangegeven staat in de gebiedsadviezen.

*Actie*

- *De gemeenten Zaanstad en Wormerland leveren nog op heel korte termijn een eigen inbreng voor het gebiedsadvies, die zullen worden toegevoegd aan de eindversie.*

- **POLS Brief (bijlage 2)**

Er worden geen opmerkingen gemaakt.

**3. Position paper Schiphol Regio Gooi en Vechtstreek (bijlage 3)**

Dit punt is afgevoerd van de agenda wegens afwezigheid van de bestuurder. Er wordt vervolgens besloten dat position papers niet meer geagendeerd worden, tenzij er sterk wordt afgeweken van de BRS lijn. Dat moet vooraf ambtelijk uitgezocht worden. De voorzitter en vicevoorzitter bevestigen dat na de gemeenteraadsverkiezingen van 2026 wordt gekeken of er een update van de BRS inzet nodig is.

**4. Monitor uitvoeringsagenda NOVEX Schiphol (bijlage 4)**

Bij de vorige vergadering is opgemerkt dat de rapportage uitsluitend ziet op de voortgang, zonder te reflecteren op de doelstelling. Dat wordt nog niet goed zichtbaar in de monitor. Hoe dat precies zit zal nog door de heer 5.1.2e uitgezocht worden bij het programmateam. Hij komt erop terug.

*Actie*

- *De heer 5.1.2e zal bij het programmateam uitzoeken hoe het zit met de gevraagde reflectie op de doelstelling in de rapportage. Hij komt er daarna nog op terug.*

**5. Vaststellen verslag 9 juli 2025 (bijlage 5)**

Op pagina 4 staat dat vliegtuigen die minder lawaai maken meer stikstof uitstoten. De heer Elzakalai kan zich echter niet voorstellen dat een vliegtuig van dertig jaar geleden minder stikstof uitstoot dan een nieuw toestel dat net uit de fabriek komt. De heer 5.1.2e licht toe dat dit te maken heeft met een beter verbrandingsproces met in verhouding meer stikstokuitstoot maar in absolute zin minder uitstoot. De heer Van den Heuvel meldt naar aanleiding van het verslag op dat de heer Jansen, aan wie hij de laatste vraag stelde, inmiddels een uitgebreide brief aan hem heeft gestuurd. Die was enigszins geruststellend. Het is goed dat de heer Jansen dat heeft gedaan. Hij hoopt op meer van dit soort reacties in de toekomst.

*Besluit*
- *Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.*

Er wordt gepauzeerd van 09.22-09.27 uur.

*De heer Breugelmans (GGD Amsterdam) en mevrouw Oversier (GGD Kennemerland) voegen zich bij de vergadering.*

## 6. Presentatie GGD (bijlage 6)

De heer Breugelmans en mevrouw Oversier houden een powerpointpresentatie (bijgevoegd) over de GGD Monitor 2024.
- Er kunnen veel procedures, normen, regels en afspraken verzonnen worden, maar alleen het terugdringen van het aantal nachtvluchten en het verminderen van het aantal vliegtuigen kunnen helpen om overlast en slaapverstoring terug te dringen.
- In de GGD Monitor wordt gevraagd naar de algemene gezondheidstoestand van de Nederlandse bevolking. De monitor gaat dus niet alleen over vliegtuighinder. Het onderzoek is algemeen ingestoken, met ook aandacht voor bijvoorbeeld geluidhinder door wegverkeer en railverkeer, om te voorkomen dat mensen op voorhand getriggerd zijn op het onderwerp 'overlast door vliegtuigen'. In het onderzoek wordt gebruikgemaakt van een internationaal gebruikte standaardvraag naar ervaren overlast.
- In 2016 werd het onderzoek voor het eerst landelijk uitgevoerd. In 2020 werd er door corona veel minder gevlogen, maar toch geeft ook dat jaar eenzelfde beeld als de andere jaren. In 2024 vinden er wat verschuivingen van de hinder plaats, die in het algemeen groot blijft. De slaapverstoring springt er in negatieve zin uit bij de Polderbaan, de Kaagbaan en de Aalsmeerbaan.

*Vragen*
- Op een vraag naar de aard van de kwalitatieve uitvraag aan de deelnemers aan het onderzoek wordt geantwoord dat de standaardvraag ongeveer als volgt was: in welke mate heeft u in de afgelopen twaalf maanden hinder dan wel overlast ondervonden van wegverkeer, vliegverkeer, railverkeer, de buren, brommers, scooters etc. Mensen konden daarbij scores geven op een schaal van 0 tot 10. Van de hoogste categorieën in de schaal zegt men dat het om ernstig gehinderden gaat. Bijna 200.000 random geselecteerde Nederlanders doen aan het onderzoek mee. Daarmee kunnen conclusies getrokken worden tot op gemeenteniveau, en zelfs tot op wijk- en buurtniveau. Er is speciaal overleg met het ministerie van IenW om het mogelijk te maken om meer mensen te bevragen die rondom de luchthavens wonen.
- De GGD wordt voor dit onderzoek betaald door de gemeente, en de optopping komt van IenW.
- In Ouder-Amstel maakt men zich vooral zorgen om de cumulatie van het geluid afkomstig van vliegverkeer, metro en snelwegen. Bestaan er ook rapportages over die cumulatie? Hoe scoort Ouder-Amstel dan ten opzichte van de rest van Nederland? Geantwoord wordt dat de RIVM kaarten maakt voor het totaal aan geluid. Daarin worden zo veel mogelijk geluidsbronnen meegenomen. De betreffende kaart wordt gepubliceerd in de Atlas Leefomgeving. Overigens vraagt de GGD uit voor verschillende geluidsbronnen, maar niet naar hinder door geluid in het algemeen. Die optelsom is namelijk heel erg lastig.
- Opgemerkt wordt dat 10-15% van de Nederlandse bevolking hoogsensitief is voor geluid. Hoe controleert men dat de deelnemers aan het onderzoek niet toevallig allemaal hoogsensitief zijn? Geantwoord wordt dat de steekproef random is, dus kun je ervan uitgaan dat de resultaten betrekking hebben op een afspiegeling van de bevolking.

- De relevante baan in Amstelveen is de Buitenveldertbaan, die bijna nooit gebruikt is. Dat gebeurde alleen tijdens het groot baanonderhoud van de Kaagbaan in 2024. Wat in de presentatie naar voren komt, geeft een vertekend beeld als je het niet corrigeert op de jaren ervoor. 2024 was een uitzonderlijk jaar vanwege een uitzonderlijke omstandigheid. Geantwoord wordt dat je in zo'n onderzoek niet met alle situaties rekening kan houden. De voorzitter benadrukt dat de situatie uitzonderlijk was, omdat er een baan dicht was. Zij roept op om deze aantekening op te nemen in de monitor.
- Op basis van deze monitor volgt een uitwerking op wijk en buurtniveau met ook meer specifieke informatie over het gedeelte van de nacht waarin de slaapverstoring optrad. Deze komt op een later tijdstip beschikbaar.

*Vervolg presentatie*
- Lden en Lnight worden gebruikt als indicatoren om de geluidsbelasting over een jaar (november tot november) weer te geven. Met behulp hiervan weet men op de gevel van alle deelnemers aan het GGD-onderzoek wat de geluidsbelasting over het afgelopen jaar was, wat dan gekoppeld wordt aan hun antwoord op de vraag naar geluidhinder en slaapverstoring. Dat geeft een percentage van de bevolking dat ernstige geluidhinder ondervindt bij een bepaalde geluidsbelasting. Dat lag in 2002 al hoger dan de grens die de WHO aanhield. Zichtbaar wordt ook dat de hinder van vliegtuiggeluid groter is dan de hinder van belasting door weg- en railverkeer.
- Voor de Balanced Approach is afgesproken dat Schiphol ervoor moet zorgen dat er 20% minder ernstige geluidhinder is. Die berekening gebeurt op basis van een lijn die in 2002 is vastgeprikt, met de omstandigheden van toen. Het kan zijn dat het op dit moment geen juiste afspiegeling meer is van de huidige situatie. Het is niet zeker dat de hogere geluidsbelasting en hinder toegenomen is in 2024, naar verwachting zal die ongeveer zijn zoals in 2020.

*Vragen*
- In het nieuwe bouwbesluit gelden andere normen ten aanzien van geluidsbelasting. Het effect van geluidsbelasting heeft een ander effect op een gevel of op een dak dan in de oorspronkelijk, oude staat van woningen van voor de jaren tachtig. Hoe worden de criteria meegenomen? Het gaat om de validiteit van dit onderzoek. Geantwoord wordt dat de relatie tussen geluid en hinder niet een-op-een is. Zo zijn er akoestische factoren, maar ook de uitwerking op de woningwaarde, of de media-aandacht. Die factoren zitten niet in de afgebeelde lijn. Er is dus allerlei onzekerheid voor het grote gebied. Het gemiddelde klopt wel. Het geluidbeleid is ingericht op het geluid op de gevel, terwijl er dus allerlei andere factoren nog een rol spelen. Je kunt niet voor ieder individu geluidbeleid maken.
- Het beleid is moeilijk uitlegbaar voor ieder individu, want de beleving is zelfs op erfniveau verschillend. En ook voor individuele personen. Wat beleeft iemand als geluidsoverlast? De heer Breugelmans antwoordt dat hij ook door de MRS gevraagd is om te adviseren. Er zijn inderdaad personen die overlast ervaren, terwijl de beleidsmaker denkt aan groepen. Hijzelf probeert het verschil bij de MRS in ieder geval te duiden.

*Vervolg presentatie*
- Het geluidbeleid gaat ervan uit dat met stillere vliegtuigen de hinder minder wordt. Dat wordt echter weersproken doordat de hinder rond luchthavens, ondanks de afname met 25dB (83% reductie) van het geluidsniveau van een vliegtuig sinds de jaren vijftig niet navenant is afgenomen. Het geluidniveau is dus niet het enige wat van invloed is op de hinder. De reden is dat het aantal vliegtuigen in die periode sterk is toegenomen, waardoor een woning overdag en in de randen van de nacht met heel veel vliegtuigen te maken heeft. Er ontbreken periodes van rust.
- Het nieuwe groei verdienmodel komt eraan als de Balanced Approach is gehaald (20% afname geluidhinder en 50% slaapverstoring). Volgens het groei verdienmodel gaat een deel van de geluidwinst naar de sector, en deels naar omwonenden. Het systeem dat bedacht wordt is afgeleid van de situatie rond de Londense luchthavens. Er is daar een movement limit en een maximaal aantal nachtvluchten. Dat mag alleen gevlogen worden als een luchthaven voldoende punten heeft. Zo kost een heel luid vliegtuig de luchthaven zestien punten. Een nieuw vliegtuig kost minder dan één punt. In Nederland wordt geen limiet gesteld op het aantal vluchten, maar er wordt een limiet gesteld voor het totale geluidsvolume, het TVG. Daarmee zou je meer kunnen vliegen op basis van stillere vliegtuigen. De heer Breugelmans ziet zelf echter geen een-op-een

relatie tussen hinder en stillere vliegtuigen. Er komt na de Balanced Approach een cap, en daarna dus het groei verdienmodel. Er mag dan dus weer gegroeid worden.

- Er komt een nieuw geluidsstelsel, waarmee allerlei dingen gaan veranderen. Er zijn nu 36 handhavingspunten, met het nieuwe LVB worden dat er ruim 150. Het idee bij het nieuwe stelsel is om op elke vierkante kilometer een handhavingspunt te maken (in een grid), in elk geval in bewoonde gebieden. Het worden er honderden. Het stelsel wordt afgeleid van het geluidstelsel dat voor weg- en railverkeer geldt. Er zijn daarbij geluidsreductieplafonds op een bepaalde afstand van wegen en spoorwegen. Dat gaat heel veel punten opleveren, maar er gaat niet direct wat veranderen. Het hangt ervan af welke norm je aanhoudt qua aantal punten. De heer Breugelmans is bang dat het op die manier vooral ingewikkelder wordt.
- Bewoners hebben vaak niet het gevoel dat zij door het gebruik van Lden en Lnight beschermd worden. Het ministerie is op zoek naar een andere geluidsindicator, begrijpelijker voor bewoners. Dat is de NAx geworden, het aantal vliegtuigen boven een bepaald geluidsniveau. Maar wat is het aantal overvluchten? Tellen vliegtuigen op anderhalve kilometer mee als passerende vliegtuigbewegingen? Er zal een koppeling gemaakt moeten worden met het geluidniveau dat overschreden wordt door die vliegtuigen.
- De NAx wordt als een jaargemiddelde uitgedrukt, waarmee je toch weer richting Lden gaat. Het is belangrijk om niet bij een jaargemiddelde te blijven hangen. Je zult wellicht naar kortere periodes moeten gaan kijken. Bij onderhoud aan banen zou je zo'n indicator heel goed in kunnen zetten voor informatievoorziening.
- De klimaatimpact van luchtvaart is niet zichtbaar in de afwegingen die gemaakt worden. Als je alleen stuurt op geluid, heb je maar een deel te pakken van waarop gestuurd moet worden.
- Wil je hinder en slaapstoring verminderen, dan zal het aantal nachtvluchten beperkt moeten worden en dient de luchthaven kleiner te worden.
- Verdere vragen kunnen aan GGD Amsterdam gesteld worden, of aan het e-mailadres van de BRS.

## 6. Rondvraag en afsluiting

Er wordt geen gebruikgemaakt van de rondvraag.

De voorzitter sluit het overleg om 10.22 uur.

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 16 mei 2024, van 09.30-10.41 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig: *Voorzitter:* Mw. E. Rommel, provincie Noord-Holland
J. Klopman, provincie Flevoland

H. van den Akker, gemeente Stichtse Vecht
E. Bus, gemeente Oegstgeest
Mw. R.M. Dral, gemeente Oostzaan
A. Elzakalai, gemeente Amstelveen
Mw A. Heijstee-Bolt, gemeente Kaag en Braassem
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
M. Marshall, gemeente Gooise Meren
J. Nobel, gemeente Haarlemmermeer
R. Oud, gemeente Uitgeest
G. Oude Kotte, gemeente Aalsmeer
Mw. E. Stam, gemeente Heemstede
R. Vennik, gemeente Heiloo

Ambtelijke ondersteuning

5.1.2e

Afwezig m.b. Mw. J. Baljeu (provincie Zuid-Holland), R. te Beest (Alkmaar), R.H. Berkhout (Haarlem), W. Breunesse (Zaanstad), R.J. van Duijn (Nieuwkoop), mw. H. van Buren (Amsterdam), H. van Essen (Utrecht), R. ter Hark (Noordwijk), D. Grimbergen (Lelystad), mw. K Hoekstra (Hillegom), mw. J. de Maa (Ouder-Amstel), P. Slettenhaar (Castricum)

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

## 1. Opening

De **voorzitter** opent de vergadering om 09.38 uur en heet iedereen welkom.

## 2. Mededelingen

De **voorzitter** merkt op dat de datum voor de extra BRS zo spoedig mogelijk zal worden vastgesteld. Wethouder Van Buren van Amsterdam zou de Amsterdamse Position Paper Schiphol vandaag toelichten, maar ze is verhinderd.
De heer **Elzakalai** spreekt er zijn bevreemding over uit dat er een extra BRS-vergadering uitgeschreven wordt omdat één gemeente nog een toelichting moet geven op haar Position Paper. Eigenlijk kan Amsterdam niet afwijken van het BRS-standpunt, en als dat toch gebeurt is het aan de Amsterdamse wethouder om dat in de BRS uit te leggen.
De heer 5.1.2e verwacht dat de BRS-bestuurders nog willen reageren op de Amsterdamse Position Paper. De laatste kans daarvoor is in juni, voordat de Position Paper voorligt in het Amsterdamse college. Wethouder Van Buren heeft in de BRSB van 7 december jl. aangekondigd dat zij de Position Paper toe zou komen lichten. Vandaag kan zij echter niet aanwezig zijn bij deze vergadering doordat ze de voorjaarsnota moet verdedigen in de gemeenteraad. In verband daarmee heeft de gemeente Amsterdam verzocht om een extra online BRSB te plannen om de wethouder gelegenheid te geven een toelichting te geven op de Position Paper, waarbij ook andere BRS-leden met input en vragen zouden kunnen komen.
De heer **Nobel** is het eens met het standpunt van de heer Elzakalai, maar wijst er ook op dat wethouder Van Buren bij de vorige vergadering, toen zij de Position Paper van Amsterdam aankondigde, desgevraagd bevestigde dat Amsterdam nog onverkort achter de BRS-uitgangspunten stond. Daarmee lijkt voor hem de kous af. Verder zal wethouder Van Buren aan de Amsterdamse gemeenteraad inhoudelijk verantwoording moeten afleggen.
De heer **Elzakalai** onderschrijft de woorden van de heer Nobel.

Mevrouw **Heijstee-Bolt** vindt het logisch dat wethouder Van Buren van Amsterdam in de gelegenheid wordt gesteld om een toelichting op de Position Paper van die stad te komen geven, als dat inderdaad zo afgesproken is op 7 december jl. Maar dat kan dan toch online? Iedereen die dat wil kan aanschuiven.
De heer **Bus** heeft begrepen dat wethouder Van Buren tijdens een reguliere vergadering met een korte toelichting zou komen. De afspraak was niet dat daarvoor apart een BRS-vergadering uitgeschreven zou worden.
De **voorzitter** vindt in de notulen van 7 december jl. niet terug dat er een expliciete afspraak gemaakt is, maar als iemand iets wil toelichten in de vergadering kan dat. Als er geen behoefte bestaat aan een extra BRS-vergadering, komt die toelichting in de volgende reguliere vergadering, in oktober. In ieder geval heeft wethouder Van Buren zich geconformeerd aan het BRS-standpunt. In oktober kan wethouder Van Buren ook toelichten hoe de Amsterdamse gemeenteraad hierover denkt. Dit zal zij aan haar meegeven.
De heer **Nobel** voegt toe dat wethouder Van Buren herinnerd kan worden aan wat er in eerdere BRS-vergaderingen is gezegd. Ook dat wethouder Van Buren zich heeft geconformeerd aan het BRS-standpunt. De BRS hoeft niet met input voor de Position Paper te komen, want het is een Amsterdamse aangelegenheid.
De **voorzitter** is het daarmee eens. Als Amsterdam als aandeelhouder zich wat activistischer wil opstellen naar Schiphol, beschouwt de BRS dat als een mededeling. Als wethouder Van Buren daarover de volgende BRS-vergadering wat wil vertellen, is daar alle ruimte voor.
De heer **Elzakalai** verzoekt dit alles nauwkeurig in de notulen van deze vergadering op te nemen.
De heer **Van den Heuvel** zou het positief vinden als Amsterdam voluit mee blijft doen in de BRS.
De **voorzitter** heeft niets gehoord van wethouder Van Buren dat op het tegendeel zou wijzen.
De heer **Klopman** merkt op dat het wethouder Van Buren vrij staat om de BRS een mail te sturen met een toelichting op de Position Paper.
De **voorzitter** zal met wethouder Van Buren bespreken wat hier nu afgesproken is. Als wethouder Van Buren dan behoefte heeft om nog eerder een schriftelijke toelichting te sturen, staat haar dat uiteraard vrij.

**a. Cumulatie van geluid stand van zaken (bijlage 1)**
De **voorzitter** verwijst voor deze mededeling naar bijlage 1.

**b. Monitor uitvoeringsagenda (bijlage 2)**
Er worden geen vragen gesteld.

**c. Toelichting vonnis RBV-zaak (bijlage 3)**
De **voorzitter** merkt op dat het een ingewikkelde uitspraak is. Het Rijk onderzoekt nog hoe het daarmee op de beste manier om kan gaan.
De heer **Bus** wijst erop dat allerlei partijen, inclusief de inwonersvertegenwoordigingen, de uitspraak verschillend interpreteren. Er is ook ongeduld. De uitspraak zou uiteindelijk ook betekenis kunnen hebben voor het BRS-standpunt. Hij pleit ervoor om nu al een traject in gang te zetten om daarover na te gaan denken.
De **voorzitter** is het daarmee eens. Zij is ook niet van plan om tot oktober, als de volgende BRS-vergadering gehouden wordt, te wachten met een reactie. Er kan nu al nagedacht worden over een gezamenlijke communicatielijn.
De heer **Nobel** vindt het ingewikkeld dat er veel rechtszaken lopen. Ongeacht de uitkomt, is het waarschijnlijk dat een van de partijen doorgaat met een nieuwe juridische procedure. Is het dan handig om nu te reageren? Eigenlijk zou je dat dan elke keer opnieuw moeten doen.
De heer **Bus** merkt op dat het BRS-standpunt weliswaar helder is, maar de inwonersorganisatie gebruikt die uitspraak om de overheid aan te spreken op een bepaalde verantwoordelijkheid, ongeacht de vraag of het de gemeente, een provincie of het Rijk betreft. De BRS wacht nu op het Rijk om vervolgstappen te zetten, maar de inwonersorganisatie wijst erop dat de uitspraak ook over een gemeente gaat. Daarover heeft hij het nu als hij met inwoners aan tafel zit. Het zou goed zijn als de BRS uitspreekt waarop ze wacht, en op welk moment ze iets gaat doen.
De **voorzitter** merkt op dat alle aanwezige bestuurders qua communicatie hun eigen verantwoordelijkheid hebben naar hun inwoners en raad. Daarin moet ieder een eigen afweging maken. Belangrijk is uit te dragen dat het een zaak van het Rijk is, waarover provincie noch gemeenten gaan. De uitspraak is zeer ingewikkeld, en op de reactie van het Rijk kunnen lagere

overheden geen voorschot nemen. Het lijkt erop dat men de door Harbers ingezette lijn blijft volgen, maar het is verstandig terughoudend te zijn.
De heer **Klopman** wijst op een spelfout in de agenda. Het gaat hier niet om een RVB-zaak, maar om de '*RBV*-zaak'.

**3. Vaststellen verslag 8 februari 2024**
Het verslag wordt conform vastgesteld.

**4. Verdiepingsthema BRS: Rust in de nacht (bijlage 5)**
De heer 5.1.2e houdt een presentatie onder de titel 'Rust in de nacht'.
Enige tijd geleden is ter voorbereiding de presentatie aan de leden toegestuurd. Vorig jaar is in de BRS afgesproken dat er in plaats van een symposium, verdiepingssessies zouden worden georganiseerd tijdens de BRSB-vergaderingen. Een belangrijk actueel thema is de toenemende steun voor de nachtsluiting, ook van Schiphol zelf. IenW is bezig met een impactanalyse waarvan de resultaten eind juni uitkomen. Het BRS-standpunt is een compromis, met het risico achter te blijven in de discussie. Daarom is 'Rust in de nacht' gekozen als thema voor deze eerste verdiepingssessie. Het doel van de sessie van vandaag is een antwoord te vinden op de vraag of de BRS haar standpunt op dit punt moet aanscherpen en welke effecten van verschillende maatregelen nader onderzocht moeten worden. De impactanalyse van IenW wordt in de laatste twee weken van juni verwacht. De BRS zal dan om een reactie gevraagd worden. In deze sessie kan de input voor die reactie verzameld worden.

Er worden momenteel drie scenario's onderzocht: een volledige nachtsluiting van 23.00-07.00 uur; een scenario dat het voorstel van Schiphol volgt, waarbij niet meer gestart wordt van 24.00-06.00 uur en niet meer landen tussen 24.00-05.00 uur; en een gedeeltelijke nachtsluiting van 00.20-05.30 uur. Dat laatste scenario is deels geïnspireerd op het regime van Frankfurt, waar de luchthaven gesloten is van 23.00-05.00 uur, met uitzonderingen tot een uur of 24.00 uur.
De heer **Vennik** ziet dit als een variant op de sluiting van Frankfurt. Interessanter zou het zijn om de sluiting van Frankfurt te onderzoeken.
De heer 5.1.2e komt daarop graag later terug, in de discussie na de presentatie.
Er zijn weinig bewegingen tussen 12.00 uur en 05.00 uur, en duidelijke pieken aan de randen van de nacht. Zo is er een piek 's morgens met landingen tussen 07.00 uur en 08.00 uur, en starts tussen 21.00 uur en 22.00 uur. Dat deel van de avond geldt wel als de 'nacht van de kinderen'.
De heer **Nobel** vindt het ingewikkeld om een tijdslot te noemen, omdat je daarmee in de operatie gaat zitten. Er komen volgens dit scenario nog veel vluchten binnen tot zes en zeven uur. Misschien kan binnenkomen toegestaan worden vanaf bijvoorbeeld vijf uur, maar starten niet, want dat geeft veel meer overlast. Zou dat niet als advies meegegeven kunnen worden? En daarnaast zou je dan het volledige plan van Schiphol kunnen omarmen, dus sowieso niets tussen 24.00 uur en 05.00 uur. Het gaat tenslotte om de aantallen. Als vluchten van vooral Amerika en Japan niet meer binnen kunnen komen, gaat je netwerk ten gronde.

De heer 5.1.2e merkt op dat uit het onderzoek van de ggd naar voren is gekomen dat de slaapverstoring vooral aan de randen van de nacht plaatsvindt. Verder kan één moment van geluidsbelasting in de nacht al tot ernstige slaapverstoring leiden. Bewoners geven aan gemiddeld per nacht zes uur slaap nodig te hebben. Je zou op gezondheid kunnen sturen via maatregelen die focussen op een aaneengesloten periode van rust, en verder maatregelen die sturen op geluidshinder. Bij een aaneengesloten periode van rust zou je kunnen denken aan een gedeeltelijke nachtsluiting zoals Schiphol voorstelt. Of een volledige nachtsluiting, die nu onderzocht wordt door IenW. Daarnaast bestaat dan nog de optie van een Frankfurtscenario, of een lightversie daarvan. Bij reductie van geluidshinder zou je kunnen kijken naar het weren van lawaaiige vliegtuigen of de inzet van stille vliegtuigen, de reductie van het aantal nachtvluchten, piekbelasting in de randen van de nacht of een fading out- fading in-regime aan de randen van de nacht. Ook zijn maatregelen per specifiek tijdslot mogelijk. Er is ook een combinatie van beide categorieën mogelijk.

Voor de discussie worden de volgende vragen opgeworpen.

*Welke aanvullende maatregelen zijn voor jullie relevant? Waar zit de overlap in de regio, dus in hoeverre is er consensus over te nemen maatregelen? En welke effecten wil de BRS nader onderzocht hebben?*

De heer **Nobel** merkt op dat hij weet waar inwoners in zijn gemeente de meeste overlast ervaren. Is er wat dat betreft een overkoepelend verhaal te vertellen voor de BRS? In Haarlemmermeer is bijvoorbeeld de hinder het ernstigste tussen 06.00 uur en 07.00 uur. Als dat voor alle BRS-gemeenten zo is, kan IenW gevraagd worden nog eens extra naar dat tijdvak te kijken. Of is er een ander tijdvak aan te wijzen dat extra aandacht nodig heeft?
De heer 5.1.2e kan daarop geen antwoord geven.
De heer **Nobel** denkt zelf dat IenW zelf moet nadenken over een tijdslot. Het is wel goed als de BRS-gemeenten aangeven wanneer hun inwoners de meeste overlast ervaren.
De heer **Bus** vermoedt dat de inwoners van zijn gemeente de hele nacht door overlast ervaren. En als het gaat over landen, maar geen starten, zoals de suggestie is van de heer Nobel, over welke baan heb je het dan? En wie heeft daar dan het meest last van? Dat soort vragen moet eerst concreter beantwoord worden.
De heer **Vennik** vraagt waarom het door IenW voorgestelde tijdslot afwijkt van het Frankfurtse model.
De heer 5.1.2e weet dat niet. Voor zover hij weet heeft IenW het Franfurtse model als uitgangspunt genomen, maar dan iets meer toegespitst op de specifieke operatie op Schiphol, waarbij gedacht kan worden aan de rol van Transavia.
De heer **Oud** brengt onder de aandacht dat de heer Breunesse, die verhinderd is, nog schriftelijk een standpunt voor deze discussie heeft ingediend.
De heer **Elzakalai** vraagt of de BRS überhaupt nog met een aanscherping van het eigen standpunt wil komen.

*Discussie*
Er zijn drie schriftelijke reactie zijn binnengekomen. Een de provincie Zuid-Holland, een van de provincie Utrecht en van de gemeente Zaanstad.

- De provincie Zuid-Holland geeft aan dat het coalitieakkoord van de provincie expliciet spreekt van het terugdringen van hinder en het aantal nachtvluchten. Dat is het vertrekpunt. Zuid-Holland wil een oplossing voor de hinder en het tegengaan van de ernstige slaapverstoring aan de randen van de nacht. Men wil expliciet voorkomen dat het tot een waterbedeffect komt. Expliciet wél wil de provincie aansluiten bij de insteek van de BRS, en dat is sturen op gezondheid. In antwoord op de gestelde vragen vraagt de provincie Zuid-Holland om een integrale impactanalyse. Toegelicht wordt daarbij dat er al diverse onderzoeken geweest zijn, of lopen, op het gebied van inventarisatie van hindervermindering. Voorbeelden zijn de quickscan van de zuidoosthoek, initiatieven van de LVNL, de mogelijkheden om het vaste naderingspunt RIVER, nu boven de Maasvlakte, ter verplaatsen naar boven zee, en het onderzoek van het ministerie. De vraag is of het mogelijk is een totaalbeeld te krijgen van deze maatregelen, dus de optelsom. Daarbij stelt men dan de vraag welke combinaties het meest optimaal zullen zijn voor hindervermindering. Het gaat dus om een integrale impactanalyse.
- De provincie Utrecht geeft aan dat rust in de nacht slechts één onderdeel van de gehele luchtvaart is. Er zou standaard ingezet moeten worden op het verminderen van het aantal vliegbewegingen (boven bebouwd gebied), het weren van lawaaiige vliegtuigen en meer inzetten op stillere vliegtuigen. Om dit meer gestalte te kunnen geven is ook inzicht benodigd, welke vliegtuigen en in welke situatie zorgen voor de meeste hinder. Op basis van deze informatie kunnen wellicht ook betere keuzes worden gemaakt. Bijvoorbeeld bepaalde vliegtijden voor specifieke type vliegtuigen (voorspelbaarheid hinder en tijdstip).
  Waar zit de overlap (in uitgangspunten) voor de provincie Utrecht? Met algemene uitgangspunten voor de luchtvaart, bijvoorbeeld inzet stillere vliegtuigen of het vergoten van voorspelbaarheid en daarmee meer draagvlak/acceptatie creëren, daar profiteert elke regio van. Dit ligt ook in het gedachtegoed van de BRS dat iedereen erop vooruitgaat.
  De effecten die de provincie Utrecht nader onderzocht wil hebben: Het totale effect van de keuzes die gemaakt worden (verschuiving van de vluchten) i.r.t. rust in de nacht en de impact daarvan voor de avond- dan wel de dagperiode. Dus de effecten (geluid) integraal onderzoeken en dus niet als slechts één onderdeel van het totaal. In de ogen van de provincie Utrecht zou dit deel moeten uitmaken van het programma Luchtruimherziening en de keuzes die daarbij worden gemaakt.
- De gemeente Zaanstad laat weten dat uit de ggd-gezondheidsmonitor Zaanstreek-Waterland blijkt dat met name inwoners van Krommenie en Assendelft naast de hinder overdag ook 's nachts veel slaapverstoring ondervinden door de Polderbaan. Het gaat om 26% inwoners uit Krommenie, 34% van Assendelft-Noord, en 45% van Assendelft-Zuid. De gemeente Zaanstad komt naar aanleiding

van een motie van de gemeenteraad met het volgende standpunt: afschaffing van nachtvluchten zonder verschuiving naar de randen van de nacht. Uit het ggd-onderzoek blijkt dat de randen van de nacht, dus 22.00-23.00 uur en 06.00-07.00 uur slaapverstoring veroorzaken. Een gedeeltelijke nachtsluiting zoals Schiphol voorstelt is daarom een goed begin, hoewel die maatregel nauwelijks leidt tot minder slaapverstoringen. Vanuit gezondheidsperspectief is een gedeeltelijke nachtsluiting niet erg effectief. Wat betreft de te onderzoeken effecten is het voor Zaanstad van belang dat de regionale effecten van de nachtsluiting in beeld worden gebracht, zeker wanneer bij een nachtsluiting onderscheid wordt gemaakt tussen starten en landen. De LVNL zegt dat de Kaagbaan 's nachts vaker wordt ingezet voor starts en de Polderbaan voor landingen. De effecten van de nachtsluiting kunnen daarom per regio sterk verschillen.

De heer **Oud** spreekt namens het samenwerkingsverband Alkmaar-BUCH-IJmond-Haarlem. Hij ziet graag een verscherping van het BRS-standpunt. Er staat nu 'meer rust'. Dat zou moeten worden dat er gezorgd wordt voor rust in de nacht in een aaneengesloten periode van minimaal vijf uur. Ook moeten er maatregelen komen die leiden tot vermindering van de hinder in de nacht, waarbij gedacht kan worden aan het weren van lawaaiige vliegtuigen. Belangrijk is het dat de aanvliegroute juist bij het landen over de woonkernen van de BUCH-regio gaat, waardoor men daar ontzettend veel last van de nachtvluchten ondervindt met veel slaapverstoring. Ook door de sluiting van de oostelijke route in de nacht van een aantal jaren geleden, ziet men een enorme toename van nachtvluchten met de bijbehorende hinder in der regio.
De heer **Hoekstra** merkt op dat de Aalsmeerbaan in principe geen nachtvluchten heeft, waardoor een nachtsluiting weinig effect heeft voor de zuidoosthoek. Wel zijn er zorgen over de vraag waartoe een (gedeeltelijke) nachtsluiting leidt. Er bestaat onduidelijkheid over de regionale effecten, en niet alleen wat betreft de gezondheid, maar ook de netwerken. Daarom vraagt hij eerst in kaart te brengen wat een dergelijke maatregel allemaal gaat betekenen. Een waterbedeffect en meer drukte aan de randen van de nacht zijn ongewenste consequenties, want die zouden extra nadelig kunnen zijn voor de gezondheid. Slaapverstoring moet in de breedste zin opgepakt worden. In de zuidoosthoek is er een grote avondpiek door startend vliegverkeer, terwijl de avond 'de nacht van de kinderen' is. Volgens het ggd-rapport gaan de schoolprestaties van kinderen daardoor achteruit. Wat doe je daar dan mee? Hij gelooft niet dat het BRS-standpunt gewijzigd moet worden, maar wel moet er meer duiding komen.
De **voorzitter** vat samen dat de heer Hoekstra ervoor pleit om de effecten van een (gedeeltelijke) nachtsluiting op de randen van de nacht nader te onderzoeken. Daarvan vraagt hij een overzicht te maken.
De heer **Hoekstra** werd gevraagd door wethouder De Maa van Ouder-Amstel om het volgende in te brengen. Zij vindt de solidariteit erg belangrijk en vraagt te voorkomen dat een verschuiving gaat leiden tot een waterbedeffect. Het kan niet zo zijn dat anderen worden opgezadeld met de problemen.
De heer **Nobel** vindt het nu geformuleerde BRS-standpunt heel zorgvuldig. Er is geen directe aanleiding om het te wijzigen. Doe je minder in de nacht, dan betekent dat waarschijnlijk dat er overdag een onafgebroken piekbelasting ontstaat. Dat is ongewenst. Ook ongewenst is een verdere belasting van de randen van de nacht. Als het onderzoek van IenW niet oplevert wat iedereen hoopt, zou je globaal wel iets kunnen zeggen over het aantal gehinderden tussen bijvoorbeeld 06.00 uur en 07.00 uur, of tussen 23.00 uur en 24.00 uur, waar de inwoners van zijn gemeente de meeste overlast van ervaren. Je zou IenW dan kunnen vragen wat het betekent als er bijvoorbeeld 4000 vluchten minder aan de randen kunnen starten. Wat zou daarvan het economisch effect zijn? Blijft het netwerk dan nog intact? Het antwoord op die vragen kan van grote betekenis zijn voor de discussie. Die economische effecten moeten in ieder geval goed onderzocht worden. Overigens zal er in de Haarlemmermeer altijd hinder zijn van Schiphol.
Mevrouw **Heijstee-Bolt** spreekt namens het Cluster Zuidwest, waar men te maken heeft met de Kaagbaan en de Polderbaan. Zij sluit zich aan bij wat gezegd is over de integrale impactanalyse en het waterbedeffect. De hoofdlijn voor de BRS is momenteel om de zwaarbelaste gebieden overdag niet meer te belasten. Dat gaat dus over gebieden rond alle banen. Voor de Polderbaan en de Kaagbaan zou je zeggen: genoeg is genoeg. De nachtvluchten mogen niet verschoven worden naar secundaire banen overdag. Maar in de hoofdlijn gaat het ook over de zwaarbelaste gebieden overdag, dus de Polderbaan en de Kaagbaan. Er mag geen waterbedeffect optreden voor alle banen.
De heer **Elzakalai** antwoordt dat volgens de gelijkwaardigheidscriteria de zuidoosthoek vele malen zwaarder wordt belast dan het verlengde van beide primaire banen. Een vlucht over de Kaagbaan heeft minder impact dan een vlucht over de Aalsmeerbaan, omdat de vlucht over een ander gebied gaat.

Mevrouw **Heijstee-Bolt** merkt op dat niemand erop achteruit mag gaan, en dat in relatie tot alle banen. Dat is solidariteit. Er mag geen waterbedeffect ontstaan.
De heer **Oude Kotte** hoorde Ruud Sondag zeggen dat men zich geen zorgen hoefde te maken omdat de vluchten nooit naar de randen van de nacht of de ochtend zouden worden verplaatst. De slots zaten daar al vol. Maar nu zijn de nieuwe slots gereed en is uitbreiding wel degelijk mogelijk, in de praktijk tot 600.000 vluchten. Dat betekent dat de slots van de avond en de ochtend niet meer vol zitten. Hij vindt daarom dat de uitspraak 'bij zorgen voor meer rust in de nacht moet rekening gehouden worden met de randen van de nacht' te zwak is aangezet. Bepaalde banen mogen in de avond en nacht wel gebruikt worden, en je zou 's avonds toch niet bij de Aalsmeerbaan willen zijn als vluchten er op 60-70 m overvliegen. Als dat aantal vluchten nog toeneemt, betekent dat een nachtmerrie voor de betrokkenen. Je zou dus echt op piekbelastingen moeten letten. Die mogen niet verder toenemen.
De heer **Elzakalai** vindt het een ingewikkeld probleem. Hij voelt mee met iedereen en ook in zijn gemeente vraagt men of die nachtvluchten werkelijk nodig zijn. Het gaat om het vinden van een balans. Het huidige pakket lijkt hem redelijk goed. Dat zou zo kunnen blijven, in combinatie met de geformuleerde onderzoeksvragen. Je zou op zoek kunnen gaan naar mogelijke optimalisaties. Dat zou je mee kunnen geven als oplossingsrichting. En als je nachtvluchten schrapt, moeten ze ergens anders toch weer terugkomen. Overigens kent Nederland een luchthaven die dat op zou moeten kunnen vangen, dus daar zouden die vluchten heen moeten. Luchthaven Lelystad is een mooie oplossing.
De heer **Klopman** kan zich daarin vinden. Flevoland zou een nieuwe onderzoeksvraag willen voorstellen: wat betekent het als je nachtvluchten uitvoert op Lelystad Airport? Die vraag is meegenomen in de lobby van Flevoland naar de minister en naar het nieuwe kabinet. Helaas was daarover niets terug te vinden in het onderhandelingsakkoord. Dat zou je overigens ook anders kunnen duiden; misschien betekent het dat er een opening is. Hij vraagt die vraag dus toe te voegen aan de onderzoeksvragen van BRS.
De **voorzitter** concludeert uit het voorgaande dat de huidige inzet goed is, alleen wil men sommige zaken nog laten onderzoeken, zoals de effecten die een vermindering van het aantal vluchten aan de randen van de nacht zou hebben, voor de gezondheid, geluid, en voor de economie. Verder wordt gevraagd te kijken wat de consequenties zijn van het verplaatsen van nachtvluchten op Schiphol naar de dag van Lelystad.
De heer **Klopman** is het met de heer Elzakalai eens dat vluchten die men niet wil verplaatsen naar secundaire banen alleen nog naar Lelystad kunnen. Dat wordt dan een soort zevende baan.
De **voorzitter** voegt daaraan toe dat stikstof inmiddels geen uitdaging meer is.
De heer **Oude Kotte** benadrukt nog eens dat de avond de nacht van kinderen genoemd wordt. Als je het over gezondheid wilt hebben, moet je daar ernstig rekening mee houden. Wat betekent een maatregel voor die doelgroep?
De heer **Nobel** vindt de BRS-inzet goed, maar hij is het eens met wat gezegd wordt over de randen van de nacht. Ook zijn er zinnige opmerkingen gemaakt over Lelystad Airport. Hij stelt daarom toe te voegen: 'Wij zien ruimte om dit op te vangen bij Lelystad Airport'.
De heer **Oud** betreurt het dat hier niet gepraat wordt over een aaneengesloten periode van rust in de nacht. Hij is het eens met het voorstel van de heer Nobel, om Lelystad in de BRS-inzet te noemen als mogelijke oplossing voor de opvang van de hinderbeperking aan de randen van de nacht.
De heer **Van den Heuvel** spreekt namens het Groene Hart. Hij denkt nog steeds dat de BRS-inzet deugt, ook al is het ingewikkeld. Bij Aalsmeer tril je uit je bed als er een oude jumbo 's nachts overvliegt. In de ochtend is er geen wekker nodig, want dan begint men om 04.00 uur. Transavia is een grootgebruiker van de nacht. Het voorstel van Schiphol vond hij zeer charmant, in lijn met het standpunt van Zaanstad. Hij is voor het gebruik van Lelystad Airport.
Mevrouw **Stam** sluit zich bij de vorige spreker aan. Lelystad is tot nu toe vaak buiten de discussie gebleven. Het gaat om solidariteit binnen de BRS, maar er wordt niet verder naar buiten gekeken. Als Amsterdam begint over krimp en de heer Nobel zich afvraagt wat het verschil van 4000 vluchten zou betekenen, moeten alle opties wel goed op een rijtje gezet worden, met scenario's. Zij zou het jammer vinden als straks Lelystad buiten het plaatje blijft. De solidariteit van de BRS moet naar binnen gericht zijn, maar ook naar buiten. Een eventuele aanscherping van het aantal vluchten zonder dat dat ten koste gaat van het netwerk zou een belangrijk signaal zijn.
De heer **Hoekstra** vindt het goed als Lelystad genoemd wordt, maar toch mag niet vergeten worden dat er nog een (demissionaire) minister zit die op de lijn van krimp zit. Wordt de mogelijkheid van krimp nu verder buiten de discussie gehouden? Maar al het wikken en wegen, hier of daar heen schuiven blijkt niet meer te werken. Daarover is het ook in de BRS gegaan.

Mevrouw 5.1.2e vindt een discussie over krimp iets heel anders dan een discussie over aanpassingen bij de meeste drukke tijdvakken, in de vooravond of de vroege ochtend. En een heel kleine verplaatsing, bijvoorbeeld naar Lelystad, zou soelaas kunnen geven voor de behoefte aan een langere aaneengesloten periode van rust voor de betrokken bewoners. Als de discussie nu weer over krimp gaat, haal je de diepgang die straks uit heel mooie scenario's gaat komen. Dan wordt het weer 'krimp of geen krimp'. Zij is meer voor aanpassingen in de vooravond en de vroege ochtend, met verplaatsingen naar overdag. En Lelystad moet haar deel in kunnen vullen.
De heer **Nobel** ziet enerzijds wel wat in de suggestie van de heer Oude Kotte, en aan de andere kant Lelystad. Kunnen die twee dingen niet toegevoegd worden aan de inzet?
De **voorzitter** concludeert dat de aanwezigen het daarmee eens zijn. Dat zou dan de aanscherping zijn van de huidige BRS-inzet die neerkomt op onderzoeken hoe de nachtvluchten verplaatst kunnen worden naar dagvluchten bij Lelystad, en daarnaast het verzoek te onderzoeken wat de effecten zijn, zowel economisch als qua gezondheid, van het gebruik van bepaalde delen van de nacht. Daarbij wordt dan speciaal aandacht gevraagd voor de avond, die de nacht is van het kind. Ook wil de BRS weten wat de effecten zijn van de nieuwe slots aan de randen van de nacht.
De heer **Hoekstra** is geen tegenstander van die toevoeging, maar vraagt zich wel af of alle gemeenteraden in BRS-gebied daarover ook zo denken. Moet er eerst nog een consultatie van de gemeenteraden plaatsvinden?
De heer **Nobel** veronderstelt dat alle gemeenteraden het eens zijn dat er minder hinder moet zijn in het BRS-gebied. Daar kan toch niemand tegen zijn?
De heer **Hoekstra** werpt tegen dat er ook een aantal gemeenteraden tegen de opening van Lelystad zal zijn.
De **voorzitter** herinnert zich dat in de BRS gesproken is over het verdelen van de hinder. Je zou dus kunnen denken aan verdeling van de hinder door de inzet van Lelystad.
De heer **Oud** denkt dat alle raden unaniem minder hinder willen aan de randen van de nacht. Deze oplossingsrichting zal daarom de handen op elkaar krijgen. In zijn eigen raad is expliciet gesproken over een lobby om Lelystad toch open te krijgen.
De heer **Klopman** merkt op dat het in de lobby zou helpen als BRS zwart op wit zegt achter de opening van Lelystad te staan als mogelijke oplossing.
De heer **Van den Akker** sluit zich aan bij voorgaande sprekers. Hij is het eens met wat gezegd is over de nachtvluchten. Bij hem is de actiegroep Stop4deroute! langs geweest. Er zijn ook 160 brieven bij Stichtse Vecht binnengekomen. De mensen van Stop4deroute! hebben klachten over de vluchten overdag over Tienhoven, een kern binnen Stichtse Vecht die ook Natura 2000-gebied is. Als je vluchten van de nacht verplaatst naar de dag, zal je ook over grote natuurgebieden komen te vliegen. Op 24 april was er in Maarn een bewonersavond van 200 mensen. Ook in Houten was er één, met 100 deelnemers. Er dus al van alles aan de gang. De gemeente zelf gaat geen actie voeren, maar wil wel een bewonersavond faciliteren. Dat is ook om uitleg te geven en begrip te tonen.
De **voorzitter** adviseert alle actiegroepen te verwijzen naar de MRS. In de BRS zitten bestuurders bij elkaar om afwegingen te maken voor de inwoners. Niet om actie te voeren.
Zij dankt iedereen voor de constructieve inbreng.

**5. Rondvraag**
Er wordt geen gebruikgemaakt van de rondvraag.

**6. Sluiting**
De **voorzitter** sluit de vergadering om 10.41 uur.

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 16 mei 2024, van 09.30-10.41 uur, Dreef 3, Haarlem**

**4. Verdiepingsthema BRS: Rust in de nacht (bijlage 5)**

De heer **Groot** houdt een presentatie onder de titel 'Rust in de nacht'.
Enige tijd geleden is ter voorbereiding de presentatie aan de leden toegestuurd. Vorig jaar is in de BRS afgesproken dat er in plaats van een symposium, verdiepingssessies zouden worden georganiseerd tijdens de BRSB-vergaderingen. Een belangrijk actueel thema is de toenemende steun voor de nachtsluiting, ook van Schiphol zelf. IenW is bezig met een impactanalyse waarvan de resultaten eind juni uitkomen. Het BRS-standpunt is een compromis, met het risico achter te blijven in de discussie. Daarom is 'Rust in de nacht' gekozen als thema voor deze eerste verdiepingssessie. Het doel van de sessie van vandaag is een antwoord te vinden op de vraag of de BRS haar standpunt op dit punt moet aanscherpen en welke effecten van verschillende maatregelen nader onderzocht moeten worden. De impactanalyse van IenW wordt in de laatste twee weken van juni verwacht. De BRS zal dan om een reactie gevraagd worden. In deze sessie kan de input voor die reactie verzameld worden.

Er worden momenteel drie scenario's onderzocht: een volledige nachtsluiting van 23.00-07.00 uur; een scenario dat het voorstel van Schiphol volgt, waarbij niet meer gestart wordt van 24.00-06.00 uur en niet meer landen tussen 24.00-05.00 uur; en een gedeeltelijke nachtsluiting van 00.20-05.30 uur. Dat laatste scenario is deels geïnspireerd op het regime van Frankfurt, waar de luchthaven gesloten is van 23.00-05.00 uur, met uitzonderingen tot een uur of 24.00 uur.
De heer **Vennik** ziet dit als een variant op de sluiting van Frankfurt. Interessanter zou het zijn om de sluiting van Frankfurt te onderzoeken.
De heer **Groot** komt daarop graag later terug, in de discussie na de presentatie.
Er zijn weinig bewegingen tussen 12.00 uur en 05.00 uur, en duidelijke pieken aan de randen van de nacht. Zo is er een piek 's morgens met landingen tussen 07.00 uur en 08.00 uur, en starts tussen 21.00 uur en 22.00 uur. Dat deel van de avond geldt wel als de 'nacht van de kinderen'.
De heer **Nobel** vindt het ingewikkeld om een tijdslot te noemen, omdat je daarmee in de operatie gaat zitten. Er komen volgens dit scenario nog veel vluchten binnen tot zes en zeven uur. Misschien kan binnenkomen toegestaan worden vanaf bijvoorbeeld vijf uur, maar starten niet, want dat geeft veel meer overlast. Zou dat niet als advies meegegeven kunnen worden? En daarnaast zou je dan het volledige plan van Schiphol kunnen omarmen, dus sowieso niets tussen 24.00 uur en 05.00 uur. Het gaat tenslotte om de aantallen. Als vluchten van vooral Amerika en Japan niet meer binnen kunnen komen, gaat je netwerk ten gronde.

De heer **Groot** merkt op dat uit het onderzoek van de ggd naar voren is gekomen dat de slaapverstoring vooral aan de randen van de nacht plaatsvindt. Verder kan één moment van geluidsbelasting in de nacht al tot ernstige slaapverstoring leiden. Bewoners geven aan gemiddeld per nacht zes uur slaap nodig te hebben. Je zou op gezondheid kunnen sturen via maatregelen die focussen op een aaneengesloten periode van rust, en verder maatregelen die sturen op geluidshinder. Bij een aaneengesloten periode van rust zou je kunnen denken aan een gedeeltelijke nachtsluiting zoals Schiphol voorstelt. Of een volledige nachtsluiting, die nu onderzocht wordt door IenW. Daarnaast bestaat dan nog de optie van een Frankfurtscenario, of een lightversie daarvan. Bij reductie van geluidshinder zou je kunnen kijken naar het weren van lawaaiige vliegtuigen of de inzet van stille vliegtuigen, de reductie van het aantal nachtvluchten, piekbelasting in de randen van de nacht of een fading out- fading in-regime aan de randen van de nacht. Ook zijn maatregelen per specifiek tijdslot mogelijk. Er is ook een combinatie van beide categorieën mogelijk.

Voor de discussie worden de volgende vragen opgeworpen.

*Welke aanvullende maatregelen zijn voor jullie relevant? Waar zit de overlap in de regio, dus in hoeverre is er consensus over te nemen maatregelen? En welke effecten wil de BRS nader onderzocht hebben?*

De heer **Nobel** merkt op dat hij weet waar inwoners in zijn gemeente de meeste overlast ervaren. Is er wat dat betreft een overkoepelend verhaal te vertellen voor de BRS? In Haarlemmermeer is bijvoorbeeld de hinder het ernstigste tussen 06.00 uur en 07.00 uur. Als dat voor alle BRS-gemeenten

zo is, kan IenW gevraagd worden nog eens extra naar dat tijdvak te kijken. Of is er een ander tijdvak aan te wijzen dat extra aandacht nodig heeft?
De heer **Groot** kan daarop geen antwoord geven.
De heer **Nobel** denkt zelf dat IenW zelf moet nadenken over een tijdslot. Het is wel goed als de BRS-gemeenten aangeven wanneer hun inwoners de meeste overlast ervaren.
De heer **Bus** vermoedt dat de inwoners van zijn gemeente de hele nacht door overlast ervaren. En als het gaat over landen, maar geen starten, zoals de suggestie is van de heer Nobel, over welke baan heb je het dan? En wie heeft daar dan het meest last van? Dat soort vragen moet eerst concreter beantwoord worden.
De heer **Vennik** vraagt waarom het door IenW voorgestelde tijdslot afwijkt van het Frankfurtse model.
De heer **Groot** weet dat niet. Voor zover hij weet heeft IenW het Franfurtse model als uitgangspunt genomen, maar dan iets meer toegespitst op de specifieke operatie op Schiphol, waarbij gedacht kan worden aan de rol van Transavia.
De heer **Oud** brengt onder de aandacht dat de heer Breunesse, die verhinderd is, nog schriftelijk een standpunt voor deze discussie heeft ingediend.
De heer **Elzakalai** vraagt of de BRS überhaupt nog met een aanscherping van het eigen standpunt wil komen.

*Discussie*
De heer **Groot** meldt dat er twee schriftelijke reactie zijn binnengekomen. Een is van de provincie Zuid-Holland, de ander van de gemeente Zaanstad.

- De provincie Zuid-Holland geeft aan dat het coalitieakkoord van de provincie expliciet spreekt van het terugdringen van hinder en het aantal nachtvluchten. Dat is het vertrekpunt. Zuid-Holland wil een oplossing voor de hinder en het tegengaan van de ernstige slaapverstoring aan de randen van de nacht. Men wil expliciet voorkomen dat het tot een waterbedeffect komt. Expliciet wél wil de provincie aansluiten bij de insteek van de BRS, en dat is sturen op gezondheid. In antwoord op de gestelde vragen vraagt de provincie Zuid-Holland om een integrale impactanalyse. Toegelicht wordt daarbij dat er al diverse onderzoeken geweest zijn, of lopen, op het gebied van inventarisatie van hindervermindering. Voorbeelden zijn de quickscan van de zuidoosthoek, initiatieven van de LVNL, de mogelijkheden om het vaste naderingspunt RIVER, nu boven de Maasvlakte, ter verplaatsen naar boven zee, en het onderzoek van het ministerie. De vraag is of het mogelijk is een totaalbeeld te krijgen van deze maatregelen, dus de optelsom. Daarbij stelt men dan de vraag welke combinaties het meest optimaal zullen zijn voor hindervermindering. Het gaat dus om een integrale impactanalyse.
- De gemeente Zaanstad laat weten dat uit de ggd-gezondheidsmonitor Zaanstreek-Waterland blijkt dat met name inwoners van Krommenie en Assendelft naast de hinder overdag ook 's nachts veel slaapverstoring ondervinden door de Polderbaan. Het gaat om 26% inwoners uit Krommenie, 34% van Assendelft-Noord, en 45% van Assendelft-Zuid. De gemeente Zaanstad komt naar aanleiding van een motie van de gemeenteraad met het volgende standpunt: afschaffing van nachtvluchten zonder verschuiving naar de randen van de nacht. Uit het ggd-onderzoek blijkt dat de randen van de nacht, dus 22.00-23.00 uur en 06.00-07.00 uur slaapverstoring veroorzaken. Een gedeeltelijke nachtsluiting zoals Schiphol voorstelt is daarom een goed begin, hoewel die maatregel nauwelijks leidt tot minder slaapverstoringen. Vanuit gezondheidsperspectief is een gedeeltelijke nachtsluiting niet erg effectief. Wat betreft de te onderzoeken effecten is het voor Zaanstad van belang dat de regionale effecten van de nachtsluiting in beeld worden gebracht, zeker wanneer bij een nachtsluiting onderscheid wordt gemaakt tussen starten en landen. De LVNL zegt dat de Kaagbaan 's nachts vaker wordt ingezet voor starts en de Polderbaan voor landingen. De effecten van de nachtsluiting kunnen daarom per regio sterk verschillen.

De heer **Oud** spreekt namens het samenwerkingsverband van Alkmaar en Haarlem. Hij ziet graag een verscherping van het BRS-standpunt. Er staat nu 'meer rust'. Dat zou moeten worden dat er gezorgd wordt voor rust in de nacht in een aaneengesloten periode van vijf uur. Ook moeten er maatregelingen komen die leiden tot vermindering van de hinder in de nacht, waarbij gedacht kan worden aan het weren van lawaaiige vliegtuigen. Belangrijk is het dat de aanvliegroute juist bij het landen over de woonkernen van de BUCH-regio gaat, waardoor men daar ontzettend veel last van de nachtvluchten ondervindt met veel slaapverstoring. Ook door de sluiting van de oostelijke route in de nacht van een aantal jaren geleden, ziet men een enorme toename van nachtvluchten met de bijbehorende hinder in der regio.

De heer **Hoekstra** merkt op dat de Aalsmeerbaan in principe geen nachtvluchten heeft, waardoor een nachtsluiting weinig effect heeft voor de zuidoosthoek. Wel zijn er zorgen over de vraag waartoe een (gedeeltelijke) nachtsluiting leidt. Er bestaat onduidelijkheid over de regionale effecten, en niet alleen wat betreft de gezondheid, maar ook de netwerken. Daarom vraagt hij eerst in kaart te brengen wat een dergelijke maatregel allemaal gaat betekenen. Een waterbedeffect en meer drukte aan de randen van de nacht zijn ongewenste consequenties, want die zouden extra nadelig kunnen zijn voor de gezondheid. Slaapverstoring moet in de breedste zin opgepakt worden. In de zuidoosthoek is er een grote avondpiek door startend vliegverkeer, terwijl de avond 'de nacht van de kinderen' is. Volgens het ggd-rapport gaan de schoolprestaties van kinderen daardoor achteruit. Wat doe je daar dan mee? Hij gelooft niet dat het BRS-standpunt gewijzigd moet worden, maar wel moet er meer duiding komen.
De **voorzitter** vat samen dat de heer Hoekstra ervoor pleit om de effecten van een (gedeeltelijke) nachtsluiting op de randen van de nacht nader te onderzoeken. Daarvan vraagt hij een overzicht te maken.
De heer **Hoekstra** werd gevraagd door wethouder De Maa van Ouder-Amstel om het volgende in te brengen. Zij vindt de solidariteit erg belangrijk en vraagt te voorkomen dat een verschuiving gaat leiden tot een waterbedeffect. Het kan niet zo zijn dat anderen worden opgezadeld met de problemen.
De heer **Nobel** vindt het nu geformuleerde BRS-standpunt heel zorgvuldig. Er is geen directe aanleiding om het te wijzigen. Doe je minder in de nacht, dan betekent dat waarschijnlijk dat er overdag een onafgebroken piekbelasting ontstaat. Dat is ongewenst. Ook ongewenst is een verdere belasting van de randen van de nacht. Als het onderzoek van IenW niet oplevert wat iedereen hoopt, zou je globaal wel iets kunnen zeggen over het aantal gehinderden tussen bijvoorbeeld 06.00 uur en 07.00 uur, of tussen 23.00 uur en 24.00 uur, waar de inwoners van zijn gemeente de meeste overlast van ervaren. Je zou IenW dan kunnen vragen wat het betekent als er bijvoorbeeld 4000 vluchten minder aan de randen kunnen starten. Wat zou daarvan het economisch effect zijn? Blijft het netwerk dan nog intact? Het antwoord op die vragen kan van grote betekenis zijn voor de discussie. Die economische effecten moeten in ieder geval goed onderzocht worden. Overigens zal er in de Haarlemmermeer altijd hinder zijn van Schiphol.
Mevrouw **Heijstee-Bolt** spreekt namens het Cluster Zuidwest, waar men te maken heeft met de Kaagbaan en de Polderbaan. Zij sluit zich aan bij wat gezegd is over de integrale impactanalyse en het waterbedeffect. De hoofdlijn voor de BRS is momenteel om de zwaarbelaste gebieden overdag niet meer te belasten. Dat gaat dus over gebieden rond alle banen. Voor de Polderbaan en de Kaagbaan zou je zeggen: genoeg is genoeg. De nachtvluchten mogen niet verschoven worden naar secundaire banen overdag. Maar in de hoofdlijn gaat het ook over de zwaarbelaste gebieden overdag, dus de Polderbaan en de Kaagbaan. Er mag geen waterbedeffect optreden voor alle banen.
De heer **Elzakalai** antwoordt dat volgens de gelijkwaardigheidscriteria de zuidoosthoek vele malen zwaarder wordt belast dan het verlengde van beide primaire banen. Een vlucht over de Kaagbaan heeft minder impact dan een vlucht over de Aalsmeerbaan, omdat de vlucht over een ander gebied gaat.
Mevrouw **Heijstee-Bolt** merkt op dat niemand erop achteruit mag gaan, en dat in relatie tot alle banen. Dat is solidariteit. Er mag geen waterbedeffect ontstaan.
De heer **Oude Kotte** hoorde Ruud Sondag zeggen dat men zich geen zorgen hoefde te maken omdat de vluchten nooit naar de randen van de nacht of de ochtend zouden worden verplaatst. De slots zaten daar al vol. Maar nu zijn de nieuwe slots gereed en is uitbreiding wel degelijk mogelijk, in de praktijk tot 600.000 vluchten. Dat betekent dat de slots van de avond en de ochtend niet meer vol zitten. Hij vindt daarom dat de uitspraak 'bij zorgen voor meer rust in de nacht moet rekening gehouden worden met de randen van de nacht' te zwak is aangezet. Bepaalde banen mogen in de avond en nacht wel gebruikt worden, en je zou 's avonds toch niet bij de Aalsmeerbaan willen zijn als vluchten er op 60-70 m overvliegen. Als dat aantal vluchten nog toeneemt, betekent dat een nachtmerrie voor de betrokkenen. Je zou dus echt op piekbelastingen moeten letten. Die mogen niet verder toenemen.
De heer **Elzakalai** vindt het een ingewikkeld probleem. Hij voelt mee met iedereen en ook in zijn gemeente vraagt men of die nachtvluchten werkelijk nodig zijn. Het gaat om het vinden van een balans. Het huidige pakket lijkt hem redelijk goed. Dat zou zo kunnen blijven, in combinatie met de geformuleerde onderzoeksvragen. Je zou op zoek kunnen gaan naar mogelijke optimalisaties. Dat zou je mee kunnen geven als oplossingsrichting. En als je nachtvluchten schrapt, moeten ze ergens anders toch weer terugkomen. Overigens kent Nederland een luchthaven die dat op zou moeten kunnen vangen, dus daar zouden die vluchten heen moeten. Luchthaven Lelystad is een mooie oplossing.

De heer **Klopman** kan zich daarin vinden. Flevoland zou een nieuwe onderzoeksvraag willen voorstellen: wat betekent het als je nachtvluchten uitvoert op Lelystad Airport? Die vraag is meegenomen in de lobby van Flevoland naar de minister en naar het nieuwe kabinet. Helaas was daarover niets terug te vinden in het onderhandelingsakkoord. Dat zou je overigens ook anders kunnen duiden; misschien betekent het dat er een opening is. Hij vraagt die vraag dus toe te voegen aan de onderzoeksvragen van BRS.
De **voorzitter** concludeert uit het voorgaande dat de huidige inzet goed is, alleen wil men sommige zaken nog laten onderzoeken, zoals de effecten die een vermindering van het aantal vluchten aan de randen van de nacht zou hebben, voor de gezondheid, geluid, en voor de economie. Verder wordt gevraagd te kijken wat de consequenties zijn van het verplaatsen van nachtvluchten op Schiphol naar de dag van Lelystad.
De heer **Klopman** is het met de heer Elzakalai eens dat vluchten die men niet wil verplaatsen naar secundaire banen alleen nog naar Lelystad kunnen. Dat wordt dan een soort zevende baan.
De **voorzitter** voegt daaraan toe dat stikstof inmiddels geen uitdaging meer is.
De heer **Oude Kotte** benadrukt nog eens dat de avond de nacht van kinderen genoemd wordt. Als je het over gezondheid wilt hebben, moet je daar ernstig rekening mee houden. Wat betekent een maatregel voor die doelgroep?
De heer **Nobel** vindt de BRS-inzet goed, maar hij is het eens met wat gezegd wordt over de randen van de nacht. Ook zijn er zinnige opmerkingen gemaakt over Lelystad Airport. Hij stelt daarom toe te voegen: 'Wij zien ruimte om dit op te vangen bij Lelystad Airport'.
De heer **Oud** betreurt het dat hier niet gepraat wordt over een aaneengesloten periode van rust in de nacht. Hij is het eens met het voorstel van de heer Nobel, om Lelystad in de BRS-inzet te noemen als mogelijke oplossing voor de opvang van de hinderbeperking aan de randen van de nacht.
De heer **Van den Heuvel** spreekt namens het Groene Hart. Hij denkt nog steeds dat de BRS-inzet deugt, ook al is het ingewikkeld. Bij Aalsmeer tril je uit je bed als er een oude jumbo 's nachts overvliegt. In de ochtend is er geen wekker nodig, want dan begint men om 04.00 uur. Transavia is een grootgebruiker van de nacht. Het voorstel van Schiphol vond hij zeer charmant, in lijn met het standpunt van Zaanstad. Hij is voor het gebruik van Lelystad Airport.
Mevrouw **Stam** sluit zich bij de vorige spreker aan. Lelystad is tot nu toe vaak buiten de discussie gebleven. Het gaat om solidariteit binnen de BRS, maar er wordt niet verder naar buiten gekeken. Als Amsterdam begint over krimp en de heer Nobel zich afvraagt wat het verschil van 4000 vluchten zou betekenen, moeten alle opties wel goed op een rijtje gezet worden, met scenario's. Zij zou het jammer vinden als straks Lelystad buiten het plaatje blijft. De solidariteit van de BRS moet naar binnen gericht zijn, maar ook naar buiten. Een eventuele aanscherping van het aantal vluchten zonder dat dat ten koste gaat van het netwerk zou een belangrijk signaal zijn.
De heer **Hoekstra** vindt het goed als Lelystad genoemd wordt, maar toch mag niet vergeten worden dat er nog een (demissionaire) minister zit die op de lijn van krimp zit. Wordt de mogelijkheid van krimp nu verder buiten de discussie gehouden? Maar al het wikken en wegen, hier of daar heen schuiven blijkt niet meer te werken. Daarover is het ook in de BRS gegaan.
Mevrouw **Stam** vindt een discussie over krimp iets heel anders dan een discussie over aanpassingen bij de meeste drukke tijdvakken, in de vooravond of de vroege ochtend. En een heel kleine verplaatsing, bijvoorbeeld naar Lelystad, zou soelaas kunnen geven voor de behoefte aan een langere aaneengesloten periode van rust voor de betrokken bewoners. Als de discussie nu weer over krimp gaat, haal je de diepgang die straks uit heel mooie scenario's gaat komen. Dan wordt het weer 'krimp of geen krimp'. Zij is meer voor aanpassingen in de vooravond en de vroege ochtend, met verplaatsingen naar overdag. En Lelystad moet haar deel in kunnen vullen.
De heer **Nobel** ziet enerzijds wel wat in de suggestie van de heer Oude Kotte, en aan de andere kant Lelystad. Kunnen die twee dingen niet toegevoegd worden aan de inzet?
De **voorzitter** concludeert dat de aanwezigen het daarmee eens zijn. Dat zou dan de aanscherping zijn van de huidige BRS-inzet die neerkomt op onderzoeken hoe de nachtvluchten verplaatst kunnen worden naar dagvluchten bij Lelystad, en daarnaast het verzoek te onderzoeken wat de effecten zijn, zowel economisch als qua gezondheid, van het gebruik van bepaalde delen van de nacht. Daarbij wordt dan speciaal aandacht gevraagd voor de avond, die de nacht is van het kind. Ook wil de BRS weten wat de effecten zijn van de nieuwe slots aan de randen van de nacht.
De heer **Hoekstra** is geen tegenstander van die toevoeging, maar vraagt zich wel af of alle gemeenteraden in BRS-gebied daarover ook zo denken. Moet er eerst nog een consultatie van de gemeenteraden plaatsvinden?
De heer **Nobel** veronderstelt dat alle gemeenteraden het eens zijn dat er minder hinder moet zijn in het BRS-gebied. Daar kan toch niemand tegen zijn?

De heer **Hoekstra** werpt tegen dat er ook een aantal gemeenteraden tegen de opening van Lelystad zal zijn.
De **voorzitter** herinnert zich dat in de BRS gesproken is over het verdelen van de hinder. Je zou dus kunnen denken aan verdeling van de hinder door de inzet van Lelystad.
De heer **Oud** denkt dat alle raden unaniem minder hinder willen aan de randen van de nacht. Deze oplossingsrichting zal daarom de handen op elkaar krijgen. In zijn eigen raad is expliciet gesproken over een lobby om Lelystad toch open te krijgen.
De heer **Klopman** merkt op dat het in de lobby zou helpen als BRS zwart op wit zegt achter de opening van Lelystad te staan als mogelijke oplossing.
De heer **Van den Akker** sluit zich aan bij voorgaande sprekers. Hij is het eens met wat gezegd is over de nachtvluchten. Bij hem is de actiegroep Stop4deroute! langs geweest. Er zijn ook 160 brieven bij Stichtse Vecht binnengekomen. De mensen van Stop4deroute! hebben klachten over de vluchten overdag over Tienhoven, een kern binnen Stichtse Vecht die ook Natura 2000-gebied is. Als je vluchten van de nacht verplaatst naar de dag, zal je ook over grote natuurgebieden komen te vliegen.

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 07 december 2023, van 09.30-11.00 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig: *Voorzitter:* Mw. E. Rommel, provincie Noord-Holland
5.1.2e 5.1.2e provincie Noord-Holland
J. Klopman, provincie Flevoland

W. Breunesse, gemeente Zaanstad
H. van Buren, gemeente Amsterdam
E. Bus, gemeente Oegstgeest
R. van Duijn, gemeente Nieuwkoop
A. Elzakalai, gemeente Amstelveen
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
D. de Jager, gemeente Ouder-Amstel
M. Marshall, gemeente Gooise Meren
J. Nobel, gemeente Haarlemmermeer
R. Oud, gemeente Uitgeest
G. Oude Kotte, gemeente Aalsmeer
H. Prins, gemeente Diemen
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
R. Vennik, gemeente Heiloo
K. van der Zwet, gemeente Lisse

Ambtelijke ondersteuning

R. Sondag (CEO Royal Schiphol Group)
B. Khassab (Royal Schiphol Group)
J. Strijtveen (Royal Schiphol Group)
Mw. H. Groot (IenW)

Afwezig m.b.

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

**1. Opening**
De **voorzitter** opent de vergadering om 09.30 uur en heet iedereen welkom.

**2. Mededelingen**
Mevrouw **Van Buren** deelt mee dat Amsterdam bezig is met een eigen position paper met betrekking tot Schiphol. Volgende week gaat een raadsbrief uit waarin een standpunt ingenomen wordt als buren van de luchthaven, maar ook als 20%-aandeelhouder. Zij heeft hierover overlegd met Ruud Sondag van Schiphol.
De heer **Elzakalai** stelt zich voor dat het Amsterdamse standpunt mogelijk tegenstrijdig is aan dat van de BRS. Hoe gaat Amsterdam er dat geval mee om?
Mevrouw **Van Buren** benadrukt dat Amsterdam ook 20% aandelen heeft. Verder zal het standpunt van de gemeente ook binnen de BRS onderwerp van gesprek zijn. Amsterdam heeft vooral oog voor de arbeidsomstandigheden op Schiphol, de leefomgeving, de krimp, de nachtvluchten, de privé jets en de hub-functie. De raadsbrief van Amsterdam zal met de BRS gedeeld worden.

**3. Vaststellen verslagen**
*Verslag 11 mei 2023*
Het verslag wordt zonder wijzigingen vastgesteld.

*Verslag 23 juni 2023*
Het verslag wordt zonder wijzigingen vastgesteld.

**4. Vaststellen uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio inclusief onderliggend Ontwikkelperspectief NOVEX Schipholregio**

- De uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio inclusief onderliggend Ontwikkelperspectief NOVEX Schipholregio wordt vastgesteld.

De heer **Nobel** is blij dat dit stuk is vastgesteld. In verband met het aangekondigde stappenplan van de wethouder van Amsterdam vraagt hij te bevestigen dat deze uitvoeringsagenda hierdoor niet later nog gewijzigd gaat worden.
Mevrouw **Van Buren** antwoordt dat dit niet zal gebeuren. Amsterdam ondersteunt de aanpak en maakt complimenten voor het vele werk dat voor deze uitvoeringsagenda is verricht. Wel zou het kunnen zijn dat Amsterdam er iets steviger in gaat zitten. Misschien is het nu allemaal wat te voorzichtig, vooral wat betreft de klimaatproblematiek die speelt.
De heer **Van Duijn** is heel blij met dit stuk. Hij onderschrijft de punten die erin staan. Hij is benieuwd hoe het verder gaat met de experimenteerregeling die nog genoemd wordt als belangrijk punt. Verder is de gemeente Nieuwkoop pro forma in beroep gegaan tegen de natuurvergunning. Dat wordt vanavond nog in de raad van Nieuwkoop besproken en omgezet in een beroepsschrift, dat waarschijnlijk wordt vastgesteld. Het beroepsschrift richt zich op de voorschriften die in de vergunning worden gegeven. Daarbij gaat het onder andere over de reikwijdte, dus de 440.000 of 500.000. Hij zal het beroepsschrift na vaststelling in de raad nog delen met de BRS.
De heer **Elzakalai** sluit zich aan bij de lovende woorden van de heer Van Duijn. Hier is erg lang over gesproken, met name over luchtzijdig en landzijdig. Hij geeft in overweging om het Latijn in het voorwoord van minister Harbers nog wat toegankelijker te maken.
De **voorzitter** merkt op dat dit document als leidraad gaat dienen voor de regionale inzet. Iedere vergadering van de BRS zal de voortgang besproken worden. Ook zij complimenteert de opstellers van dit stuk.
Mevrouw 5.1.2e memoreert het digitale overleg van 9 november jl. waarbij vragen gesteld konden worden. Op 23 juni is op het symposium het Ontwikkelperspectief besproken, wat tot een lijst met aandachtspunten heeft geleid. Die zijn meegenomen bij de uitwerking in de uitvoeringsagenda. Ook de aandachtspunten van 9 november zijn genoteerd en er zijn schriftelijk nog extra aandachtspunten toegestuurd. Er is een brief gekomen van Zuid-Holland met een opsomming van punten die ook door andere leden van de BRS zijn ingebracht. Alle ingebrachte punten zijn in lijn met de BRS-inzet. Zij stelt voor om alle inbreng aan te nemen en als bijlage bij het verslag te voegen. Dat wordt dan weer betrokken bij de gesprekken met het Rijk over de uitvoering.
De heer **Breunesse** zou graag willen weten wat die aandachtspunten zijn. Hij mist een totaaloverzicht, voor zover hij hierop nu 'ja' of 'nee' moet zeggen.
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat alle aandachtspunten en inbreng in lijn zijn met de punten die de gemeente Zaanstad heeft ingediend. Ook zijn ze in lijn met de punten die op 23 juni zijn ingebracht. Ze gaan over aandacht voor nachtvluchten, voor de uitwerking van de verschillende sporen op de verschillende deelregio's, voor traject 1 van de toekomst van Schiphol. Bij dat laatste heeft de provincie Flevoland gevraagd om naar het hele Nederlandse luchthavensysteem te kijken. Zuid-Holland had het over de integraliteit in de ruimtelijke puzzels. Wat gevraagd wordt is allemaal conform de BRS-inzet, zonder nieuwe inhoudelijke standpunten of specifieke gemeentelijke voorstellen.
Mevrouw **Van Buren** zou het handig vinden om na te denken over prioritering. Er zijn nu erg veel aandachtspunten. Voor sommige punten zijn misschien niet alle leden van de BRS nodig.
Mevrouw 5.1.2e antwoordt dat de aandachtspunten van de verschillende gemeenten komen. Door ze bij het verslag te voegen, kunnen alle leden van de BRS aan hun achterbannen laten zien welke punten ingebracht zijn. Sommige zijn integraal voor alle sporen van toepassing, en sommige specifiek voor bepaalde uitwerkingssporen. Het is de bedoeling bij de BRS van februari de aandachtspunten te koppelen aan de uitwerkingssporen van de BRS-inzet. Het aandachtspunt van Zaanstad met betrekking tot de impact op de verschillende deelregio's is interessant voor meerdere uitwerkingssporen, terwijl een ander punt alleen voor één specifiek spoor belang heeft.

**5. Rondvraag**
Er wordt geen gebruik gemaakt van de rondvraag.

*Experimenteerregeling*
Mevrouw 5.1.2e herinnert aan het pittige gesprek in de BRS bij de totstandkoming van de experimenteerregeling. Nu deze wegvalt, vraagt zij de BRS-leden focus te houden op het doel. Misschien is het goed er bij het ministerie op aan te dringen op korte termijn samen iets te verzinnen wat ook daadwerkelijk uitvoerbaar is. De intenties van de huidige minister waren goed, maar het is zorgwekkend dat opnieuw iets niet landt. Ook is het de vraag hoe het nu verdergaat met het LVB. Het

is tijd dat er iets tot stand komt waar ook een klap op gegeven wordt. Hoe realistisch zijn de sporen die nog wél lopen? In februari komt de minister zelf bij de vergadering, dus dat is de gelegenheid om erover door te praten.
De heer **Van Duijn** sluit zich aan bij de woorden van mevrouw [redacted] De discussie over de experimenteerregeling in de BRS ging destijds over de beleefwereld van de bewoners van de regio, naast de ambtelijke wereld van regelingen. Het is onbegrijpelijk dat dat nu juist fout gaat. Hij heeft aan zijn inwoners uitgelegd wat de experimenteerregeling betekent en dat zij zich geen zorgen hoefden te maken. En nu zegt de minister dat het toch niet doorgaat. Dat is heel teleurstellend. Je kunt nu niet nog een keer met iets aankomen wat daarna weer wordt afgeschoten. Eens is het vertrouwen op.
De heer **Bus** had al eerder, toen de Balanced Approach besproken werd en Ruud Sondag daarop reageerde, de indruk dat de er een gerede kans was dat die niet succesvol zou zijn. Het is een patroon. De BRS zet van alles in gang, en dat wordt daarna door de minister weer teruggetrokken. De bestuurders moeten hun inwoners steeds voorhouden dat het op een nette manier geregeld moet worden, maar dan sneuvelt alles voordat er überhaupt iets bereikt is. Het is niet te verkopen.
De heer **Nobel** is het deels eens met de voorgaande sprekers. Een steviger opstelling zoals Amsterdam wil, betekent vaak dat je iets wilt dat nog verder gaat. En nu zie je dat de minister wordt teruggefloten. De belangen voor de sector zijn groot. Natuurlijk moet je als bestuurders voor de belangen van de inwoners gaan staan, maar dat dan wel met realisme. Het lijkt door het ministerie niet goed doordacht. Je had tevoren aan kunnen zien komen wat de EU zou zeggen. De BRS kan een steviger geluid laten horen, maar het zou op die manier nog minder haalbaar kunnen worden. Het klimaat is een belang, maar daar tegenover staan economische belangen.
De heer **De Jager** merkt op dat de BRS grotendeels afhankelijk is van wat in Den Haag gebeurt. Tegelijkertijd hebben bestuurders een verbinding met de inwoners van hun gemeenten. Ze hebben een zelfstandige verantwoordelijkheid om van daaruit een geluid te laten horen waarin de burgers zich kunnen herkennen. Er is in het verleden het een en ander afgesproken en in verband daarmee is het goed een stevig geluid te laten horen. Dat hoeft de relatie met Den Haag niet te ondermijnen. Daarnaast moet prioriteit gegeven worden aan een aantal acties dat de BRS heeft afgesproken en waarop de gemeenten zelf meer invloed hebben, en waarbij je minder afhankelijk bent van Den Haag. Je zou kunnen nadenken over de vraag welke punten dat zouden kunnen zijn.
Mevrouw **Van Buren** hecht aan dat steviger geluid. Je moet de bewoners laten zien dat je voor ze opkomt. De economische belangen zijn inderdaad ook belangrijk. Er is met Schiphol al gesproken over de mate waarin de hub-functie belangrijk is. En hoe belangrijk is het dat er dagelijks twaalf vluchten naar New York gaan? Dat zouden er misschien ook zes kunnen zijn. Nederland zou in de wereld een voorbeeldfunctie kunnen hebben. Er moet een beweging in gang gezet worden.
De heer **Nobel** vindt dat stevige geluid prima. Het stevige geluid van Amsterdam heeft voornamelijk betrekking op het klimaat en leefbaarheid. Zijn eigen gemeenteraad wil ook een stevig geluid laten horen met betrekking tot de economie en de werkgelegenheid. De grootste werkgevers in Haarlemmermeer zijn KLM en Schiphol. Er moet balans zijn. Het stevige geluid ten aanzien van het ene, vraagt ook om een stevig geluid met betrekking tot het andere belang. Je moet niet doorschieten op een van de twee.
De heer **Hoekstra** merkt op dat het niet radicaal is wat gevraagd wordt. De enige vraag is oog te hebben voor de leefomgeving en de inwoners. Er moet dus een geloofwaardige oplossing komen. Het is terecht als daartoe een oproep gedaan wordt. Balans is inderdaad belangrijk. Er zijn veel mensen die bij Schiphol hun brood verdienen.
De heer **Slettenhaar** vindt het belangrijk dat je kan waarmaken wat je belooft. Mensen hadden bepaalde verwachtingen, die nu echter door allerlei juridische en andere zaken tenietgedaan worden. Dat is ongelofelijk schadelijk. Daarom moet je geen politiek statement afgeven, maar uitgaan van het mogelijke. Iedereen wil minder hinder en dat de nachtvluchten aangepakt worden. Het economische belang moet daarmee in balans zijn. Dat was altijd de opstelling van de BRS.
De **voorzitter** wijst erop dat het niet gaat om de vliegbewegingen, maar om de emissie en het geluid. Daar moet wat aan gedaan worden. De focus moet liggen op vernieuwing van de luchtvloot met stillere vliegtuigen.
De heer **Breunesse** is het eens met de analyses die door vorige sprekers gemaakt werden. Hij wil graag het onderwerp 'Veiligheid in de lucht' agenderen voor de BRS, want daarvoor is tot op heden niet veel aandacht geweest. Hij denkt hierbij aan het incident van afgelopen zomer boven Assendelft, met een vliegtuig dat uit de baan was en waarbij parallel geland werd. Dat incident wordt nog onderzocht, maar het heeft geleid tot onrust onder de bewoners. Hij wil daarover graag een keer verdiepend doorpraten, misschien in een conferentie of een thematische sessie.

De **voorzitter** vindt dat een goed idee. Het zou goed zijn om de luchtverkeersleiding daarbij uit te nodigen. Zij vraagt welke vorm het beste in de agenda van de BRS-leden zou passen. Haar voorstel is om de verdiepende sessie achter de reguliere BRS-agenda te plakken, zoals ook vandaag gebeurt. Zij constateert dat de vergadering daarmee akkoord gaat.

Er wordt gepauzeerd van 10.03-10.12 uur.

**6a. Stand van zaken aanpassing LIB**
**6b. Toelichting opschorten van de experimenteerregeling**

Mevrouw **Groot** is directeur van het programma Omgeving Luchthaven Schiphol bij het ministerie van IenW. Met het krimpbesluit van de minister zou het in verschillende stappen toegaan naar minder vluchten op Schiphol. Uiteindelijk zou er gestuurd moeten worden op geluidsnormen voor de luchthaven, wat bepalend is voor het aantal vluchten dat kan plaatsvinden. Er is echter een kink in de kabel gekomen. Er was een driesporenbeleid, om te beginnen met het herstel van de rechtspositie van omwonenden. Daarvoor zou gestopt moeten worden met het gedoogbeleid rondom Schiphol dat al acht jaar gevoerd wordt.
De luchtvaartmaatschappijen staken daar echter via een kort geding een stokje voor. Uiteindelijk heeft het Rijk het hoger beroep glansrijk gewonnen. Het stoppen met anticiperend handhaven zou leiden tot 460.000 vluchten op Schiphol. Na publicatie van de regeling in het Staatsblad half september leek de zaak eindelijk beslecht. Men had echter niet gerekend met de Amerikaanse en Canadese overheid, als ook de Europese Commissie. Die laatste heeft meermalen gezegd dat Nederland niet de juiste procedure gevolgd had door te stoppen met anticiperend handhaven. Men vond dat Nederland voor een reductie van het aantal vliegbewegingen van 500.000 naar 460.000 een Balanced Approach moest doorlopen. Nederland heeft de redenering steeds omgedraaid. In het laatste LVB van 2008 passen omgerekend 410.000 vliegtuigbewegingen. Maak je er dus 460.000 mogelijk, dan is er geen sprake van krimp maar van groei, en dat mag. In de verordening staat ook dat geldende regelgeving altijd voorgaat. In hoger beroep werd IenW op dat punt in het gelijk gesteld.
Maar de Europese Commissie ziet dat anders. De Amerikanen zijn sowieso tegen iedere vorm van krimp en grijpen alles aan. De minister heeft ongeveer tot aan zijn laatste snik vastgehouden aan het krimpbesluit. Hij wilde dat niet opschorten. In het weekend van 13 november jl. hebben de Amerikanen echter retaliatie aangekondigd, dus eigenlijk 'wraak'. Er zijn maatregelen tegen Nederland aangekondigd die de KLM buitengewoon hard zouden treffen. Men zou niet meer op Amerika mogen gaan vliegen, terwijl dat het grootste deel van de markt is voor de KLM. De Amerikanen zeggen dat Nederland het luchtvaartverdrag tussen de EU en Amerika schendt, een verdrag waarin het recht op het gebruik van elkaars luchtruim is vastgelegd. Dat ontkent Nederland, met als argument dat luchtvaartrechten niet hetzelfde zijn als slots. Er is al lang sprake van schaarste op Schiphol. Er kwam bovendien een klacht van JetBlue bij die graag op Schiphol wil gaan vliegen. Dit alles maakte dat Amerika vond dat Nederland het luchtvaartverdrag schond.
Normaal gesproken zou via een Joint Committee, een vergadering van EU en VS, geprobeerd zijn om er in der minne uit te komen, maar in het weekend kreeg Nederland van de Europese Commissie te horen dat men van mening was dat de Amerikanen gelijk hadden. Nederland stond alleen. De Europese Commissie is nog bezig met de beoordeling van de Balanced Approach spoor 2 en zegt dat men spoor 1 daarbij wil betrekken. Als Nederland de krimp zou doorzetten, kon men er dus vanuit gaan dat het advies op de Balanced Approach spoor 2 negatief zou uitvallen. Dat advies is niet bindend, maar het wordt op die manier voor Nederland steeds moeilijker om de luchtvaartverdragen of banden met de overzeese partners goed te houden.
Dit alles maakte dat de minister met veel pijn in zijn hart eieren voor zijn geld heeft moeten kiezen. Men dient zich hierbij wel te bedenken dat de koers niet veranderd is. Dit is een kink in de kabel, maar niet meer dan dat. Het herstel van de balans in de leefomgeving staat nog steeds fier overeind, net als het herstel van de rechtspositie van omwonenden. Wel zal men zich moeten herbezinnen op de route daarnaartoe. En het wordt Nederland van alle kanten dus heel moeilijk gemaakt.

De heer **Bus** constateert dat de gekozen routes niet realistisch zijn gebleken. De vraag is nu hoe Europa aan de kant van Nederland blijft staan in de Balanced Approach-procedure. Amerika zal dezelfde houding aannemen en Europa klinkt evenmin enthousiast. Hoe realistisch is het dus?
Mevrouw **Groot** kan wat dat betreft geen garanties geven. Het belangrijkste voor de Balanced Approach-procedure is dat de juiste procedure gevolgd wordt. Samen met de landsadvocaat wordt de inhoud van de verordening bestudeert, met de vraag waarop de Europese Commissie mag adviseren en waarop die gaat adviseren. Verder speelt de huidige politieke situatie, met een demissionair

kabinet, en ook Brussel waar de Europese Commissie op zijn laatste benen loopt. De commissarissen worden na de verkiezingen volgend jaar vervangen, wat momenteel zorgt voor een soort vacuüm. Nederland kijkt breed van welke commissarissen steun verwacht mag worden. Met Timmermans was het wat makkelijker om ingang te krijgen, ook bij de 'groene beweging'. Met diens opvolger is contact opgenomen. Er is veel politiek contact met de commissarissen. Ambtelijk is Nederland wekelijks in Brussel te vinden om technisch de procedure goed te doorlopen.
Maar de Commissie vindt dat Nederland disproportioneel handelt door het jaartal 2024 te noemen. Dat vindt men te dichtbij. Dat jaartal is door Nederland heel nationaal bepaald, want men heeft in Nederland te maken met rechtszaken en Schiphol dat geen juridische basis had, en eerder ook geen natuurvergunning. Er moeten snel stappen gezet worden. Maar dat is dus te snel voor Brussel, dat ook denkt dat het geluidsprobleem met vlootvernieuwing volledig opgelost kan worden. Voor Nederland is het nu zaak om minutieus de procedure te volgen, maar zonder dat er een garantie gegeven kan worden. Mag Brussel iets zeggen over het jaartal, of over het geluidsdoel? Dat is nog een discussie.
De **voorzitter** merkt op dat de BRS graag actiever betrokken is bij alles wat gebeurt. Het moet allemaal door de bestuurders aan de omwonenden uitgelegd kunnen worden. Wat zou de BRS nog kunnen betekenen?
Mevrouw **Groot** antwoordt dat de luchtvaartmaatschappijen de weg naar Brussel heel goed weten te vinden. De verordening is ook heel beschermend voor de economische belangen. De problemen van omwonenden, de juridisch ingewikkelde situatie rond Schiphol en het groene verhaal landen maar moeilijk in Brussel. Een rol voor de BRS zou kunnen zijn om ook dat geluid in Brussel te laten horen. Over de manier waarop dat zou kunnen, gaat zij graag met de BRS in gesprek.
De heer **De Jager** vraagt of het de minister gaat helpen als er vanuit de regio een krachtig geluid openbaar wordt gemaakt. Verder vraagt hij of het volgens mevrouw Groot meer een juridisch verhaal is, of vooral een politiek- en machtsverhaal.
Mevrouw **De Groot** antwoordt dat het beide is. De ambtenaren van de Commissie benaderen het uitermate technisch-juridisch. Je kijkt naar de letter van de verordening en die volg je. Die benadering stopt bij de DG's. Daarboven wordt het wel degelijk politiek. Toen Schiphol met het achtpuntenplan kwam, betekende dat echt een steun in de rug voor Den Haag. Ook steunbetuigingen van de BRS helpen, waarbij het belang nationaal en in Brussel onderstreept wordt.
De heer **Breunesse** wil graag samen met Den Haag stappen zetten. Andersom vraagt hij zich af hoe het Rijk de BRS kan helpen om dit verhaal goed bij de bewoners over het voetlicht te brengen. Ook de lokale bestuurders willen aan de inwoners uitstralen dat de koers hetzelfde blijft. Maar toch: het is wéér niet. En wanneer dan wel? Hij vraagt hoe Den Haag de BRS kan helpen om dit verhaal kracht bij te zetten, ook in de regio en bij de bewoners.
De **voorzitter** tekent aan dat spoor 2 en 3 nog lopen. Kunnen die sneller? Kan daarover een beter verhaal verteld worden?
Mevrouw **De Groot** antwoordt dat de minister bij de MRS is geweest. Ook zij heeft een bezoek afgelegd. De contacten met de MRS zijn warm en frequent. Daar komt het verhaal wel over. En als gemeentebestuurders behoefte voelen aan ondersteuning bij het vertellen van het verhaal, dan staan haar collega's en zij daarvoor klaar. Kan het sneller? Bij spoor 2 is het antwoord dat je blij mag zijn als het binnen de deze tijd lukt. Nog sneller zou ten koste gaan van het zorgvuldig volgen van de procedure, wat leidt tot een rode kaart van Brussel. Zij zou graag versnellen op spoor 3, maar het is echt ingewikkelde materie. Je kunt het niet afraffelen. Er zal naar aanleiding van deze oproep opnieuw naar gekeken worden, maar zij kan niet garanderen dat het sneller kan. Er is ook nog een wetsprocedure aan verbonden die parlementair minimaal twee jaar duurt.
De heer **Nobel** wijst erop dat sommige zaken om de leefbaarheid te bevorderen eenvoudig zijn, zoals het instellen van een omgevingsfonds. Er komt een nieuw kabinet aan. Is het niet verstandig meer op dat soort eenvoudige maatregelen in te gaan zetten? Er kunnen ook veel stappen gezet worden op gebieden waarop je niet afhankelijk bent van Europa. Waar het hier om gaat, kan nog wel even gaan duren, dus waarom niet alle andere zaken naar voren halen?

**7. Toelichting op de consequenties van de opschorting voor de operatie**

De heer **Sondag** merkt op dat die eenvoudige maatregelen waarover de heer Nobel sprak een van de acht punten is van Schiphol. Voor de komende zeven jaar is er 10 miljoen euro per jaar toegezegd door Schiphol, dus een excessieve bijdrage. Voor de besteding daarvan is input vanuit de BRS en de MRS nodig. Ook de zeven andere punten verdienen misschien een wat explicietere steun van de BRS. Schiphol hoopte dat met de experimenteerregeling een juridische basis zou ontstaan om

juridisch houvast te bieden aan de buren, dus de omwonenden, die wederom aan het kortste eind trekken.
Het risico voor Schiphol, als onderneming met een balans van 6 miljard euro, wordt hiermee ook steeds groter. Het eigenbelang van Schiphol loopt dus in grote mate parallel met dat van de omgeving. Schiphol is dan ook vastberaden om dat belang tot onderdeel te maken van het handelen. Tot nu toe is het dus geen succes geworden, wat pijnlijk is, met name voor de buren. Raadsleden zullen hem vragen of het normaal is dat men in Amerika beslist wat Schiphol gaat doen. Dat is inderdaad bijzonder, maar het is juridisch extreem ingewikkeld. Het model van de luchtvaartregelgeving is gebaseerd op groei. Krimp bestaat daarbij niet. Of de Balanced Approach-procedure kansrijk is, moet nog maar blijken. Hij plaatst daar op basis van eigen informatie uit Brussel vraagtekens bij. Die twijfels deelt Schiphol met IenW. Schiphol denkt overigens dat het traject mét de nachtsluiting veel kansrijker is dan zonder.
En wat als ook dat Balanced Approach-traject afgeschoten wordt? Schiphol acht dat niet ondenkbaar. Maar Schiphol blijft vastberaden. Het achtpuntenplan, dat neerkomt op minder lawaaiige toestellen op Schiphol toelaten, het weren van private jets, en de sluiting van de nacht, blijft staan. In de acht maanden dat die punten naar buiten gebracht zijn, hebben ze tractie gevonden in het politieke domein. Het zou helpen als de door de verschillende instanties gebruikte vocabulaire uniformer wordt. Het hoeft niet per se een 'achtpuntenplan' te heten. Schiphol blijft een groot voorstander van de hub-functie. Hub heeft namelijk geen nacht nodig, geen general aviation en geen lawaaiige toestellen. Dat kan hij waar nodig uit komen leggen.
Op basis van de experimenteerregeling heeft Schiphol een capaciteit afgegeven voor het zomerseizoen van volgend jaar. Die zou nu op basis van het onderuit trekken van de experimenteerregeling moeten worden herzien. Het wijzigingen van de CapDec op dit moment vraagt ongeveer 114.000 time window-veranderingen per dag, in een slotallocatieproces dat al in de afgelopen week heeft plaatsgevonden. Het is bijna onmogelijk om in zo'n korte tijd een bestaande CapDec aan te passen. De belangrijkste bottleneck van Schiphol was security, en dat probleem is inmiddels opgelost. Andere tekortkomingen komen nu pas in zicht. De LVNL is daarvan een van de belangrijkste, die de capaciteit in de lucht regelt. Neemt die capaciteit in de lucht af, dan zal die ook op de grond afnemen. Het is nu de vraag wat de vergrijzing van de LVNL betekent, en of het voor het vierde jaar lukt om vakantiedagen van het personeel in te kopen. Wat gaat dat voor effect hebben op de capaciteit die nodig is om veilig te opereren?
Het lijkt erop dat er in het komend jaar een capaciteitsreductie van de pieken gaat komen, maar de invulling is nog onzeker. Als het niet lukt, komt er geen besluit over een aanvullend addendum. Dan blijft de CapDec van nu in stand, en die is 460.000. Dat heeft politieke betekenis. Overigens is er een groot aantal luchtvaartmaatschappijen dat zelf niet over de capaciteit beschikt. In ieder geval zal Schiphol 435.000 vluchten doen in 2023. De 460.000 was dus best een flinke groei. Nog meer zou heel veel van het systeem vragen.
De heer **Oude Kotte** hoort verschillende werkelijkheden. Hij vraagt of Schiphol de capaciteit heeft om voor volgend jaar meer dan 450.000 vluchten in te regelen.
De heer **Sondag** antwoordt dat Schiphol 460.000 vluchten heeft afgegeven. In september gaf Schiphol daar 'comfort' op af, en dat was ook echt zo. Maar daarna pas kwam de beperking van LVNL naar boven.
De heer **Oude Kotte** concludeert dat men eigenlijk afstevent op ongeveer een jaar.
De heer **Sondag** antwoordt dat er factoren meespelen zoals de douane, de LVNL. Er waren al scheurtjes in het systeem.
De heer **Van Duijn** probeert het achtpuntenplan van Schiphol uit te dragen. Twee weken geleden stuurde hij daarover nog een uitgebreide brief naar zijn raad. Die toonde begrip, maar het was wel 'eerst zien dan geloven'. Bestuurders moeten elke keer aan hun inwoners uitleggen wat er aan de hand is. Dan probeer je ze mee te nemen in een mooi toekomstbeeld dat geschetst wordt, maar er moet natuurlijk wel geleverd worden.
De heer **Sondag** is het daarmee eens. In een uitzending van Nieuwsuur zei hij: hoe moeilijker, langer en ingewikkelder het wordt, hoe slechter je het kunt uitleggen, en hoe bozer de omwonenden van Schiphol worden. En hoe ongrijpbaarder de uitslag van dit proces zal zijn. Het is een juridisch moeras. In Nederland wil je de belangen van anderen ook meenemen, en dat zou nu dus niet kunnen. Dat brengt voor de continuïteit van Schiphol grote risico's met zich mee. Hij wil dat risico niet lopen.
De heer **Hoekstra** ziet een aantal mooie dingen in het achtpuntenplan, maar over sommige punten maakt hij zich zorgen, omdat de consequenties ervan nog niet te overzien zijn. Hij denkt daarbij aan het verbod op nachtvluchten. Inwoners vinden het leuk dat het genoemd wordt, maar wat gebeurt er

vervolgens mee? Wat betekent het voor de omgeving? Dat wil je ook aan de inwoners uitleggen. Hij zou graag wat meer informatie krijgen over de consequenties van de maatregelen.
De heer **Sondag** gaat in op de angst dat het stoppen van de nachtvluchten betekent dat het aan de randen van de nacht drukker zou worden. Hij heeft daar al op geantwoord dat dit niet mogelijk is. Het kan niet omdat het al vol zit. Er kan niets meer bij. De problematiek van de LVNL van vandaag is eigenlijk dat het aan die randen van de nacht eigenlijk nog minder druk moet worden. Men gaat op de piek maximaal 64 vluchten doen, wat echt iets anders is dan de 74 die nu toegelaten worden. De nachtsluiting geeft dus gewoon rust en sluiting in die uren, behalve voor noodgevallen. Uiteraard zal Transavia gaan proberen om haar slotrechten op een andere manier in te vullen, maar daarvoor moet die maatschappij dan wel de dalen van de openingsuren van Schiphol opzoeken. Daar is de ruimte. Wettelijk kan daartegen niets gedaan worden. Maar in de pieken, waar Schiphol operationeel de capaciteit vaststelt, kan dat niet meer. De randen van de dag worden dus misschien niet lichter, maar zeker niet zwaarder.
Mevrouw **Groot** herhaalt dat 'krimp' niet voorkomt in de verordening in Brussel. Dat geldt ook voor de regelgeving in Nederland. Er ligt een concept-MER voor 500.000 vliegtuigbewegingen. Minder zou er dus altijd in moeten passen, maar toch werkt het niet zo. Er moet een nieuwe MER worden gemaakt voor een ander aantal vliegtuigbewegingen. Dat betekent dus dat de Nederlandse milieuregelgeving niet is ingericht op krimp. De nachtsluiting uit het achtpuntenplan van Schiphol klinkt goed. Toch is die niet in de notificatie opgenomen, omdat deze nog niet op impact is onderzocht. Dat gebeurt momenteel. Met ministerie voert een impactanalyse uit op de nachtsluiting.
De heer **Sondag** vindt dat wel wat laat. De minister zei in september al dat de nacht best kansrijk was. Hij zei dat het moest worden onderzocht. Nu is het in december en het onderzoek is nog niet begonnen. Er is haast geboden. Elk seizoen vliegt voorbij.
Mevrouw **Groot** voelt ook die haast, maar het moet wel mogelijk zijn. Iets anders is general aviation weren, iets wat volgens de huidige slotverordening niet kan. Den Haag kan er niet op sturen. De wijziging van de slotverordening van Brussel die in de maak is, werd door de Commissie teruggetrokken. Het ligt stil, iets wat te maken heeft met de aanstaande verkiezingen in Brussel. Deze Commissie gaat het niet meer doen. Sturen op vracht, stillere vliegtuigen etc. kan op dit moment allemaal niet.
De heer **Sondag** vraagt wanneer het onderzoek naar de nachtsluiting gereed is.
Mevrouw **Groot** kan dat niet zeggen.
De heer **Sondag** reageert dat het iets cruciaals is. Er komt begin volgend jaar een feedback op spoor 2.
De heer **Van den Heuvel** wijst erop dat de politieke wind in Den Haag mogelijk uit een andere hoek gaat waaien. Hoe zit dat met het achtpuntenplan van Schiphol? De opvolger van de heer Sondag is al aangekondigd. Gaat die over een jaar net zo enthousiast die acht punten bepleiten?
De heer **Sondag** antwoordt dat het iemand wordt zoals hij, met veel begrip voor de sector. Hij doet dit allemaal om Schiphol in stand te houden. Hij bepleit niet om de belasting te verhogen op vliegen om het aantal vluchten te verminderen. Het beleid dat nu gevoerd wordt is van de onderneming. De raad van commissarissen en de aandeelhouders hebben het gevalideerd.

**8. Afsluiting**

De **voorzitter** dankt de gasten voor hun komst. Op 8 februari is een nieuwe bijeenkomst van de BRS, dan in aanwezigheid van de minister.
Zij sluit de vergadering.om 11.00 uur.

**Bijlagen:**

- ANNEX 1: Aandachtspunten vanuit seminar BRS voor NOVEX Schipholregio.
- ANNEX 2: Aandachtspunten voor de uitvoering.

**VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 23 oktober 2024, van 13.30-14.54 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig: *Voorzitter:* Mw. E. Rommel, provincie Noord-Holland

H. van den Akker, gemeente Stichtse Vecht
R. Breeuwsma, gemeente Alphen aan den Rijn
Mw. H. van Buren, gemeente Amsterdam
E. Bus, gemeente Oegstgeest

R.J. van Duijn, gemeente Nieuwkoop
A. Elzakalai, gemeente Amstelveen
D. Grimbergen, gemeente Lelystad
Mw A. Heijstee-Bolt, gemeente Kaag en Braassem
F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
J.L. van den Heuvel, gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Mw. E. Koek, gemeente Teylingen
S.M. Nieuwland, gemeente Uitgeest
S. Nijssen, gemeente Oostzaan
J. Prins, gemeente Diemen
H. Romeijn, gemeente Leiderdorp
Mw. M. Ruigrok, gemeente Haarlemmermeer
P. Slettenhaar, gemeente Castricum
Mw. E. Spil, gemeente Ouder-Amstel
Mw. E. Stam, gemeente Heemstede
R. Vennik, gemeente Heiloo
R. van Wanrooij, gemeente Wormerland
K. van der Zwet, gemeente Lisse

Minister Madlener
Mw. H. Groot, Mw. M. Smit, K. Triest

5.1.2e
Ambtelijke ondersteuning

Afwezig m.b.

Verslag: 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

## 1. Opening

De **voorzitter** opent de vergadering om 13.30 uur en heet iedereen welkom, met bijzondere vermelding van de aanwezigheid van mevrouw Spil uit Ouder-Amstel en mevrouw Ruigrok van Haarlemmermeer, die voor het eerst hun opwachting maken. Mevrouw Ruigrok is ook de nieuwe vicevoorzitter van de BRS bestuurlijk.

Staande de vergadering wordt besloten om een rondvraag te houden na agendapunt 4.

## 2. Mededelingen

*Aflopen BOK en vervolg*

De **voorzitter** merkt op dat de nieuwe bestuursovereenkomst op 10 oktober jl. afgelopen is. De voortgang ervan is geborgd door het ontwikkelperspectief en het uitvoeringsprogramma. Het Rijk en de regio's zien daarom geen noodzaak voor een vervolg op de BOK.

*Organisatie van het halfjaarlijkse bestuurlijk gesprek tussen BRS, MRS, sector, Schiphol en IenW*

De **voorzitter** memoreert de motie van de VVD in de Tweede Kamer waarin de wens uitgesproken om een halfjaarlijks overleg te starten van de BRS, MRS, luchtvaartsector en Schiphol. De reden is dat de luchtvaartsector weinig aanwezig is bij vergaderingen van BRS en MRS. Bij een eerste samenkomst heeft de BRS aangegeven te willen doorgaan in de huidige overlegstructuur, dus BRS en MRS met

hun eigen overleg, zonder extra formeel overleg. Er is geen bezwaar tegen een halfjaarlijks informeel overleg. Het is nog niet zeker wat de minister met de motie gaat doen.

*Transitie Stichting Leefomgeving Schiphol (SLS) naar Omgevingsfonds per 1 januari 2025*
De **voorzitter** merkt op dat er een nieuwe raad van toezicht komt, waarin zij als voorzitter van de BRS plaats zal nemen. Later komt zij nog op dit onderwerp terug.

*Monitor uitvoeringsagenda NOVEX Schiphol (*
Er worden geen vragen gesteld naar aanleiding van de update die als bijlage meegestuurd is.

**3. Vaststellen verslag 16 mei 2024**
*Pagina 1*
Mevrouw **Van Buren** komt met een update over de Amsterdamse position paper die vorige week in de raad is vastgesteld. Naar aanleiding van de discussie over de position paper merkt zij op dat het Amsterdam uiteraard vrij staat om haar eigen positie te bepalen. De gemeente blijft wel aangesloten bij de BRS. Amsterdam wil zich nadrukkelijk niet focussen op eigen belangen, maar een breder perspectief kiezen en wil opkomen voor de belangen van de regio.In de position paper gaat het niet alleen over Amsterdam, maar om de brede leefomgeving.
De heer **Elzakalai** benadrukt dat de BRS altijd met één mond gesproken heeft. Altijd trad de BRS als eenheid naar buiten. Hij heeft een paar vergaderingen geleden de wethouder van Amsterdam gevraagd of de BRS-afspraken voor die gemeente leidend bleven, ook al kwam men met een eigen position paper. Hij kreeg daarbij steun van de rest van de vergadering. De wethouder antwoordde toen bevestigend. Dan bevreemdt het dat in de position paper echt heel andere dingen staan dan de afspraken die in BRS-verband gemaakt zijn. 5.2.1

5.2.1

De heer **Slettenhaar** geeft zijn steun aan de woorden van de heer Elzakalai. Als er verschillen zijn, moeten die in BRS-verband besproken worden. Hij is benieuwd of dit voor de gemeente Amsterdam een gewoonte gaat worden, of dat het iets eenmaligs is.
De heer **Van Duijn** heeft in de acht jaar dat hij zich met dit dossier bezighoudt altijd ervaren hoe belangrijk de eenheid van de BRS is. De BRS is een erg groot orgaan met veel gemeenten en provincies, en kan op die manier heel wat slagkracht inbrengen. Men hoeft het niet altijd met elkaar eens te zijn, maar het is goed als de eenheid gekoesterd wordt.
Mevrouw **Van Buren** wijst op de positie van Amsterdam, die verschillend is van die van andere gemeenten bij Schiphol. Amsterdam bezit 20,1% van de aandelen Schiphol en daarom zit zij ook bij aandeelhoudersvergaderingen van de luchthaven. Het is dan logisch je positie te bepalen. Zij snapt de reacties daarom niet. Zij heeft in de BRS al eerder aangekondigd dat Amsterdam haar eigen positie zal bepalen. Als wethouder heeft zij ook te maken met de Amsterdamse gemeenteraad. Zij heeft duidelijk gemaakt dat Amsterdam aangesloten wil blijven bij de BRS en de BRS-standpunten ondersteunt. Toch kan het ook zijn dat sommige gemeenten andere standpunten innemen, die ook in de BRS gewisseld worden. Daarna komt er een standpunt van de gehele BRS. Als men in deze vergadering vindt dat Amsterdam niet langer deel kan uitmaken van de BRS, hoort zij het graag. De gemeente blijft bij haar position paper. Die zal ook uitgedragen worden. Zij kan dan ook niet beloven dat Amsterdam dit niet nog eens zal doen.
De **voorzitter** wijst erop dat de heer Elzakalai bij dat laatste doelde op de telefoontjes van Amsterdam naar andere gemeenten. De heer Elzakalai benadrukte dat afwijkende standpunten besproken kunnen worden aan de BRS-tafel. Er kan dan open over gediscussieerd worden.
Mevrouw **Van Buren** ziet niets kwaads in het voeren van gesprekken met mensen in andere gemeenten die eenzelfde positie hebben ingenomen. Zij heeft destijds ook aangeboden om de position paper van Amsterdam te presenteren in de BRS en het gesprek erover aan te gaan. Daar bestond toen geen behoefte aan.
De heer **Elzakalai** heeft nooit gezegd dat Amsterdam zich terug zou moeten trekken uit de BRS. Dat zou hem ook heel onverstandig lijken. Het is prima als gemeenten met een eigen position paper komen, maar de BRS-standpunten moeten dan wel leidend zijn. Zo heeft hij dat eerder gezegd tegen mevrouw Van Buren, en die heeft er toen 'ja' op gezegd. Toch ziet zij in deze position paper dat er op

onderdelen wordt afgeweken van de BRS-standpunten. Als meer gemeenten dat zo doen, is de BRS haar slagkracht naar Den Haag kwijt. Hij wil graag de eenheid van de BRS bewaken.
Mevrouw **Van Buren** merkt op dat Amsterdam in haar position paper inderdaad andere standpunten heeft voor de manier om ergens te komen. Zij begrijpt dat men vindt dat de gemeente die niet mag uitdragen omdat ze niet het standpunt zijn van de BRS. Maar Amsterdam ondertekent toch ook de brieven van de BRS? Dat betekent alleen niet dat ze, ook als aandeelhouder van Schiphol, geen andere standpunten kan hebben. Die moet ze ook kunnen uitdragen en erover van gedachten wisselen met omliggende gemeenten.
De heer **Bus** heeft begrip voor de verschillende standpunten en hij begrijpt ook dat Amsterdam onder een vergrootglas ligt. Gemeenten en gemeenteraden nemen standpunten in en hijzelf probeert daarvoor dan steun te krijgen binnen de BRS. Hij probeert BRS-standpunten, waar hij achter staat, richting de standpunten van zijn gemeente te krijgen. Dat geldt toch ook voor Amsterdam?
De **voorzitter** hoort in ieder geval dat de gezamenlijke standpunten van de BRS door individuele gemeenten worden onderschreven. Verder proeft zij dat er BRS-breed aandacht is behoud van eenheid en dat er wil is om de bestuurlijke bijeenkomsten te benutten voor onderlinge afstemming en discussie.

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

**4. Binnengekomen stukken: reactie IenW op BRS brief onderhoud Zwanenburg baan**
De **voorzitter** vindt dat de meerwaarde van de BRS hiermee goed zichtbaar is geworden.

Verder wordt er geen opmerkingen gemaakt.

**4.a Rondvraag**
De heer **Elzakalai** herinnert aan de discussies in voorgaande jaren over het plannen van onderhoud door Schiphol. Vorig jaar hadden Amstelveen en Amsterdam daarvan te lijden, toen de Zwanenburgbaan in onderhoud was en de hele zomer de Buitenveldertbaan gebruikt werd. Voor de komende zomer krijgt de Buitenveldertbaan te maken met onderhoud, zodat dan weer andere banen gebruikt zullen worden. Opnieuw lijkt het te schorten aan een goede planning. Hij vraagt een brief namens de BRS aan Schiphol te sturen waarin gehamerd wordt op een betere planning.
De **voorzitter** heeft dit ook gesignaleerd. Er is daarom een gesprek hierover met IenW en Schiphol in voorbereiding.
Mevrouw **Ruigrok** sluit zich daarbij aan. Zij is ervoor dit bij Schiphol onder de aandacht te brengen met een gesprek, en ook met een brief.
De heer **Van Duijn** sluit zich er ook bij aan. De communicatie en planning van onderhoud door Schiphol is een drama.
Mevrouw **Van Buren** wijst erop dat met Schiphol afspraken gemaakt zijn waar de luchthaven zich opnieuw niet aan houdt. Vorig jaar is een redelijk strenge brief geschreven. Daar kan naar verwezen worden. Schiphol beloofde toen dat het niet weer zo zou gebeuren. Er zouden mitigerende maatregelen genomen worden. Maar het gebeurt dus gewoon weer. Het is dus goed namens de BRS een brief te schrijven.
De **voorzitter** concludeert dat er, naast het gesprek, een stevige brief voorbereid zal worden om naar Schiphol en IenW te sturen.

De heer **Van Duijn** merkt dat er in zijn gemeente de nodige onrust bestaat over de handhavingspunten, waar die een plek moeten krijgen en waar ze ingevuld worden. Veel inwoners hebben het idee dat de handhavingspunten op verkeerde plekken worden gezet. Misschien is het een idee over dit thema een presentatie te houden bij een volgende BRS-vergadering.
De heer **Bus** reageert dat de handhavingspunten onderdeel zijn van de discussie rondom NRD, MER en LVB. Hijzelf kon in zijn mailbox niet terugvinden wanneer de BRS gereageerd heeft op de NRD. In de kaderbrief lijkt het alsof er al gereageerd is. Er is inderdaad onrust onder omwonenden over met name de dichtheid van de handhavingspunten, de norm, en de wijze waarop aan het daadwerkelijke geluid getoetst kan worden. Hij vraagt dat onderwerp te agenderen voor de BRS, liefst gekoppeld aan een procedure die nog inbreng mogelijk maakt.
De **voorzitter** vindt het een goed punt. Het wordt geagendeerd voor de volgende vergadering.

Er wordt gepauzeerd van 13.53-14.00 uur.

## 5. Minister Madlener van ministerie IenW

### a. Opening

De **voorzitter** verwelkomt de minister bij deze vergadering.

Minister **Madlener** stelt zich voor aan de vergadering. Hij vindt dit een mooie regio met veel mensen en met groot economisch gewicht. De luchthaven ligt centraal in het gebied en heeft grote impact.
Hij heeft in zijn eerste maanden als minister gemerkt dat de sfeer tussen luchtvaartmaatschappijen en bewoners slecht en gespannen is. Er is wantrouwen. Daar wil hij proberen verbetering in aan te brengen; de sfeer en het overleg moeten verbeteren. Het is goed om te spreken met de bewoners die luidruchtig zijn als het gaat om de luchthaven, maar ook de andere bewoners mogen niet vergeten worden.
Er zijn ook mensen die meer sympathie voelen naar de luchthaven. De vele voordelen die de luchtvaart biedt, zowel maatschappelijk als economisch, omarmt hij. De luchtvaart is cruciaal voor de economie en voor deze regio. Veel mensen komen graag op de luchthaven, die vrijheid verschaft om allerlei plekken in de wereld te bezoeken.
De hinder is echter een keerzijde die niet uit het oog verloren mag worden. De verduurzaming van de luchtvaart schrijdt voort, maar gaat niet zo snel als met de elektrische auto's. Uiteindelijk zal de luchtvaart duurzaam worden, want de problemen ermee spelen over de hele wereld. Mensen willen contact met elkaar, dus ligt er de opdracht om het goede van het vliegen te behouden.
Er zijn ook grote economische belangen. Schiphol ligt in het centrum van het land en verzorgt verbindingen met de hele wereld. De belangen moeten van de rechter beter geborgd worden. Hij staat daar ook achter. Alle belangen moeten tegen elkaar afgewogen worden. De essentie van NOVEX is dat de kwaliteit van de leefomgeving van Schiphol verbeterd wordt, waarin de belangen van de internationale luchthaven vervlochten dienen te worden. Vandaar dat hij graag overlegt met alle stakeholders, waarbij de BRS een zeer grote rol speelt.
Het is belangrijk dat de contacten tussen de BRS en het ministerie goed blijven lopen. Graag hoort hij hier op welke punten dat beter kan. Het ministerie hecht eraan goed met elkaar te blijven spreken. De rechtsbescherming voor de omwonenden zal worden verbeterd.
Het doel van het vorige kabinet was om het geluid van Schiphol te reduceren met 20%. Dat doel neemt hij over, hoewel er een vertraging zal optreden van een jaar. Zijn boodschap naar de bewoners is dan ook dat het niet slechter, maar beter zal worden. De luchtvaartmaatschappijen willen groei, terwijl veel bewoners voor krimp zijn. Het kabinet zal niet alleen naar de luchtvaartmaatschappijen luisteren en kiest voor enige krimp. Zijn indruk is dat de luchtvaartmaatschappijen heel goed zien dat hun bestaansrecht in gevaar komt als zij alleen maar ruzie met omwonenden maken. Ze doen hun best om tot verbeteringen te komen en het gesprek met de omwonenden te bevorderen. Dat verstevigt het draagvlak. Als voorbeeld geeft hij de haven van Rotterdam, waar bedrijven zijn die ook overlast veroorzaken voor de omgeving. Toch is er draagvlak onder de omwonenden, wat komt omdat de haven van Rotterdam er veel aan doet. Men zoekt het gesprek met de bewoners en neemt de telefoon op als iemand belt over overlast.
Hij zoekt naar mogelijkheden om het directe contact, zoals bestond ten tijde van de Alderstafel, te herstellen. Dat wordt hem ook gevraagd in een motie van de Tweede Kamer. Zijn doel is dus om alle partijen, zoals bewoners en luchtvaart, aan tafel te krijgen.
Er is een start gemaakt met de Balanced Approach, een verplichting van de EU voor als je wilt krimpen. Hij verwacht de berekeningen in de eerste week na het herfstreces die moeten uitwijzen hoeveel vluchten mogelijk zijn binnen het doel van 17% geluidsreductie. Als die 17% gerealiseerd is, zal gekeken worden hoe de overige 3% ingevuld kan worden en hoe de afgesproken maatregelen gaan uitpakken. Hij verwacht daar veel goeds van, ook al is de scepsis onder bewoners logisch.
Handhaven op geluid is ingewikkeld, want het is ongrijpbaar, soms een beleving van mensen en niet zozeer een hard gegeven. Dat maakt de gesprekken ingewikkeld. Het vliegen moet ook veilig blijven; je kunt niet uitsluitend naar geluid kijken. Binnenkort verwacht hij duidelijkheid te krijgen over het aantal vluchten. Het aantal nachtvluchten wordt gereduceerd met 5000, wat een behoorlijk groot doel genoemd kan worden. Al met al hoopt hij op een goede relatie met de BRS.

### b. Het goede gesprek

De heer **Van Duijn** vertelt dat hijzelf uit de gemeente Nieuwkoop komt, in Zuid-Holland. Het Cluster Groene Hart daar vertegenwoordigt veel Zuid-Hollandse en Utrechtse gemeenten. Ook in zijn gemeente speelt de hinder van Schiphol. Zo zag hij in real-time metingen dat er net nog vliegtuigen met 70 dB(A) overkwamen. Hijzelf is opgegroeid in Aalsmeer, waar hij ook wethouder was. Hij woonde daar altijd dicht bij de luchthaven. Vroeger wilde men in Aalsmeer niet zeuren over de hinder van

Schiphol, want 'we vreten ervan'. Dat was ook nog zo in de jaren negentig. Nu is dat anders. Het sentiment is compleet omgeslagen. In de afgelopen vijftien jaar is het aantal vluchten zo sterk toegenomen dat bewoners geen rustmomenten meer hebben. Vliegtuigen komen en gaan zonder pauze. Mensen zijn er daarom anders over gaan denken. Dit komt tot uiting in de rechtszaak die de stichting RBV heeft gevoerd tegen de staat. Dat zijn mensen die daar opgegroeid zijn en vroeger misschien anders dachten over de luchthaven. Nu wenden ze zich omwille van de rechtsbescherming van omwonenden tot de rechter. In de gerechtelijke uitspraak daarop is het begrip 'fair balance' naar voren gekomen, waarbij het gaat over de specifieke eisen die Europa stelt aan de bescherming van de sector enerzijds, en anderzijds de omgeving. Hij vraagt hoe de minister daarnaar kijkt. Overigens is men in zijn eigen gemeente huiverig voor vliegtuigen die misschien iets stiller zijn, of dat het iets beter gaat in de operatie, terwijl dat in de praktijk gaat betekenen dat je meer van een klein beetje minder over je dak krijgt. Er zijn omwonenden die liever een uur volle bak met zware vliegtuigen hebben, als het daarna een paar uur stil is. Hoe ziet de minister dat?
Minister **Madlener** merkt op dat de groei van het vliegverkeer te maken heeft met de groei van de Nederlandse bevolking. Die groei zal doorgaan, want mensen willen meer vliegen. Toch is zijn boodschap dat de piek bereikt is. In 2019 was het een piekjaar qua aantal vliegtuigen. Nu is dat al een stuk minder. Met de Balanced Approach zal nog 20% extra geluid gereduceerd worden als het gaat om ernstig gehinderden. Toch gebiedt de eerlijkheid te zeggen dat Schiphol een drukke luchthaven blijft. Er blijven veel vliegtuigen komen. Het gaat in ieder geval qua geluidshinder de goede kant op. Hij belooft dat het niet teruggaat naar de piek van 2019. Sommige bewoners geven de voorkeur aan één uur zware vliegtuigen over hun dak om daarna meerdere uren rust te hebben. Maar dat zal niet iedereen zo voelen. Het blijft een beleving.

De heer **Slettenhaar** benadrukt het belang van de hubfunctie van Schiphol. Mensen die vroeger achter Schiphol stonden, worden inderdaad steeds kritischer. Dat heeft ook te maken met de soort vliegbewegingen. Het zijn steeds vaker charters, easyJet. Lelystad was bedoeld als een oplossing voor het soort vluchten met minder economisch nut. Hoe gaat het kabinet om met Lelystad? En in hoeverre wordt gekeken naar de selectiviteit, zodat de charters weg kunnen van Schiphol?
Minister **Madlener** antwoordt dat Lelystad inderdaad een kant-en-klaar vliegveld heeft. Er is echter nog geen commerciële luchtvaart mogelijk. Het zou zeker helpen een aantal van die chartervluchten naar Lelystad te verplaatsen. Hij streeft dat na, maar het ontbreekt nog aan een duidelijk politiek draagvlak daarvoor in de Tweede Kamer. In het uitgewerkte regeerprogramma staat dat het kabinet in 2025 hierover een beslissing zal nemen. Tegen die tijd wordt ook bekeken hoe men wil omgaan met die 3%. Wellicht kunnen die twee dingen gekoppeld worden. Het zou overigens maar gaan om een beperkte openstelling van 10.000 vluchten per jaar. Opening van Lelystad krijgt ook veel steun van Flevoland en Lelystad zelf.

De heer **Hoekstra** vraagt of er een plan B is voor het geval het verzoek voor de Balanced Approach-procedure niet wordt gehonoreerd. Aan welke maatregelen denkt de minister?
Minister **Madlener** antwoordt dat de Europese wetgeving, net als de Hoge Raad, zegt dat de Balanced Approach de aangewezen procedure is. Hij verwacht dat het goed afgewogen verzoek gehonoreerd zal worden, maar zeker is het inderdaad nog niet. Er is vooralsnog geen plan B.
Mevrouw **Groot** vergelijkt de huidige situatie met het tennissen met handboeien. De rechtszaken en vooral de uitspraak van de Hoge Raad maken dat het handelingsperspectief eigenlijk beperkt blijft tot de Balanced Approach. Een plan B is er niet.

De heer **Van den Heuvel** merkt op dat het niet goed is als rechters gaan bepalen waar, wanneer en hoeveel gevlogen mag worden. Het wordt er misschien niet makkelijker op voor de minister als er straks nog een procedure volgt bij de Raad van State over de Natuurbeschermingswet. Het kan nog erger worden. Uit de brieven van de minister blijkt dat de minister rechtsbescherming belangrijk vindt. De minister heeft gerekend met nieuwe gegevens. Maar de inwoners willen het meten. De minister maakt afspraken met Schiphol en de sector en dan zeggen de inwoners: die afspraken komt de sector toch niet na. Dat bleek in het verleden. En dan zou de minister in het uiterste geval een nieuwe Balanced Approach-procedure kunnen starten. Hij zit hier al heel wat jaren, en heeft de opstart van heel wat LVB's mogen spotten. Toch heeft hij er nog nooit een zien landen. Hoe ziet de minister dat?
Minister **Madlener** antwoordt dat die scepsis terecht is. Toch is dit verhaal wat anders. Het gaat van een gedoogsituatie naar een vastgesteld besluit. De mogelijkheden van handhaving worden daarmee oneindig veel groter, want nu is er geen handhaving. Het gaat dus qua geluid en qua handhaving de goede kant op. De rechtsbescherming wordt dus alleen maar beter. Er worden ook allerlei

maatregelen genomen. 5000 minder nachtvluchten is iets heel concreets. Er komt een handhavingsstelsel met handhavingspunten. Er wordt meer gemeten. De komst van nieuwe vliegtuigen zal worden afgedwongen. Airbus heeft hem verzekerd dat KLM en Air France wat dat betreft vooraan in de rij staan; de eerste vliegtuigen zijn al geleverd. Het gaat echt de goede kant op.

De heer **Nieuwland** is burgemeester van Uitgeest en heeft een vraag over nachtsluiting namens de regio Alkmaar, Bergen, Uitgeest, Castricum en Heiloo, IJmond en Haarlem en de gemeente Zaanstad. Nachtsluiting zou een heel goede basis kunnen zijn. Dat zou iets concreets zijn waardoor de inwoners gewoon nachten zonder geluidshinder hebben. Alle andere mogelijkheden, zoals ander type vliegtuigen of vermindering, komen neer op beleving die niet direct gevoeld of gezien gaan worden. Mensen hebben nu veel last van de nachtvluchten en met nachtsluiting laat je concreet zien dat je iets gaat doen. Als er 5000 minder nachtvluchten aangekondigd worden, rijst de vraag wat de minister onder de nachtperiode verstaat. En hoe kijkt de minister aan tegen het sluiten van het luchtruim in de nacht? Welke tijden zouden daartegenover kunnen staan?
Minister **Madlener** antwoordt dat nachtvluchten plaatsvinden tussen 23.00-07.00 uur. Hij heeft de nachtsluiting met veel partijen besproken en hoorde daarbij maar weinig enthousiasme. Een nachtsluiting maakt dat men meer aan de randen gaat vliegen. Er zijn allerlei varianten van nachtsluiting mogelijk, zoals het stilleggen van de luchthaven voor een paar uur in de nacht. Maar wat bereik je daarmee? Een nachtsluiting van 23.00-07.00 uur is in ieder geval niet aan de orde, want dat zou het einde zijn van Schiphol. Er wordt momenteel onderzoek gedaan naar vormen van nachtsluiting, waarvan de resultaten eind dit jaar verwacht mogen worden. Hij heeft er nu voor gekozen om 5000 nachtvluchten minder te doen, wat een concrete, forse reductie betekent. Maar stil zal het er 's nachts niet van worden.

Mevrouw **Ruigrok** merkt op dat in het coalitieakkoord van de gemeente Haarlemmermeer staat dat men op zoek is naar een aaneengesloten periode van rust in de nacht. De vraag is of Lelystad daarvoor van betekenis kan zijn.
Minister **Madlener** vermoedt dat dit heel moeilijk zal gaan. Lelystad zal niet echt een luchthaven voor nachtvluchten worden, wat ook te maken heeft met de drie slagen die gemaakt moeten worden om betaalbaar te kunnen vliegen op allerlei bestemmingen.
Mevrouw **Ruigrok** hintte niet op eventuele nachtvluchten voor Lelystad, maar bedoelde dat vakantievluchten van Lelystad een verlichting kunnen geven voor Schiphol, zodat men daar 's nachts minder hoeft te vliegen.
Minister **Madlener** antwoordt dat de opening van Lelystad voor 10.000 vluchten zeker impact zal hebben voor Schiphol. Hoe dat precies zal landen, staat nog te bezien. Zeker is het dat Lelystad voor een verlichting kan zorgen. Men dient er wel rekening mee te houden dat de 3% ook nog ingevuld moet worden. Dit gaat pas over een of twee jaar spelen.

De heer **Elzakalai** memoreert in verband met Kronenburg het goede contact met de voorganger van de minister. Iedereen binnen Amstelveen is heel enthousiast over de wijze waarop het ministerie omgaat met het dossier-Kronenburg, dat van groot belang is voor de grote hoeveelheid studenten die gehuisvest moeten worden. Voorheen was de minister van Wonen hierbij ook betrokken. Die wil er nu niet bij betrokken zijn, vanwege haar vroegere lobbywerk voor de partij die ter plekke geen woningbouw wil hebben. Hij vraagt de minister hiermee door te gaan en ervoor te zorgen dat de studentenhuisvesting ter plekke zo snel mogelijk van de grond komt. Snelheid daarbij kan geen kwaad.
Minister **Madlener** heeft die oproep gehoord. Mona Keijzer heeft een zware opdracht. Zij moet de huizen bouwen, de jongeren zitten nog bij hun ouders thuis, en de productie daalt alleen maar. Toch is hij terughoudend met het bouwen rondom de luchthaven; de problemen moeten niet erger worden. Hij is blij dat een tijdelijke oplossing voor de studenten is gevonden. Het moet komen van een creatieve oplossing. Zij grootste angst is dat het aantal klagers toeneemt.
De heer **Elzakalai** nodigt de minister uit om eens te komen kijken.

De heer **Bus** stipt aan dat wat er gebeurt soms moeilijk uit te leggen is aan de inwoners. De handhavingspunten dienen om te controleren of men zich houdt aan de gemaakte afspraken. De vraag is waarom men gekozen heeft voor een minder dicht netwerk van punten. Waarom wordt er ruimte tussen de handhavingspunten gecreëerd? Ziet de minister mogelijkheden om wat dat betreft in de komende periode nog keuzes te maken? Hij denkt daarbij aan mogelijke woningbouw op plekken

waar nu geen handhavingspunten gepland zijn. Kan men daar niet bij voorbaat rekening mee houden?
Minister **Madlener** verduidelijkt dat de handhavingspunten fictieve punten zijn die als berekeningstool dienen. Je berekent dan op dat punt het geluid. Het aantal handhavingspunten zal worden uitgebreid, zoals de rechter heeft opgedragen. Er wordt daarom gekeken naar een groter gebied, waarbij ook mensen verder weg van de luchthaven in hun buurt zo'n punt krijgen. Er wordt gestudeerd op de fijnmazigheid, waarbij het nu lijkt te gaan naar handhavingspunten per woonkern. In ieder geval wordt het aantal uitgebreid. Meten is voor veel mensen geruststellend en die kant wil hij dan ook opgaan. Het is alleen nu nog te vroeg om dat hier exclusief te gaan doen. Het is de bedoeling dat er over een aantal jaren een soort meetnet komt, zodat feitelijke waarden een grotere rol kunnen gaan spelen.
Mevrouw **Groot** voegt toe dat men werkt aan het uitbreiden van het aantal handhavingspunten, buiten de huidige contouren van Schiphol. Ook is men bezig met aanvullende hinderindicatoren, waarbij het met name gaat over zware piekbelastingen. In de Balanced Approach zit al een maatregel dat de zwaarste toestellen uit de nacht worden gehaald. Met dat soort maatregelen is men bezig.

Mevrouw **Van Buren** is blij met deze interbestuurlijke samenwerking, die ook genoemd wordt in het regeerakkoord. Zij vraagt hoe de BRS meer aan de voorkant betrokken kan worden. Wat betreft de handhavingspunten constateert zij dat er wantrouwen bestaat jegens de overheid, die zich toespitst op de individuele rechtsbescherming die de rechter heeft toegezegd en die het ministerie vormgeeft. De minister merkt op dat het logisch is dat het in de woonkernen gebeurt. Maar hoe krijgen de mensen die niet in de woonkernen wonen dan die individuele rechtsbescherming? Wat is de visie van de minister?
Minister **Madlener** antwoordt dat hij het punt snapt. Een handhavingspunt klinkt heel zwaar, en is het ook in de metingen. Maar in de praktijk komt het neer op een fictief punt waar gemeten wordt. Alle geluid waarmee een gebied te maken krijgt is te berekenen. Je zou dus met een kaart kunnen werken voor de communicatie. De LVNL wil zelf dat er gemeten wordt, maar dat kan technisch nog niet waargemaakt worden. Er wordt nu bekeken waar je het beste handhavingspunten kunt plaatsen. Oneindig veel van die handhavingspunten geeft ook geen rechtsbescherming, dus is gekozen voor een fijnmazig netwerk, fijnmaziger dan nu. De meeste mensen krijgen wel een beeld van hun situatie afgaande op een dichtbij gelegen handhavingspunt.
Mevrouw **Groot** licht verder toe dat de maximale afstand tot een handhavingspunt nu ongeveer 4,5 km is. Dat wordt iets van 2-2,5 km. Het is niet mogelijk om op elk dak een handhavingspunt te plaatsen.

Mevrouw **Van Buren** wijst erop dat Heathrow een nachtsluiting kent. Artikel 22 zegt dat de staat ervoor zorgt dat de burgers gezond kunnen leven. Er moeten dus maatregelen getroffen worden ter bevordering van de volksgezondheid. Uit verschillende onderzoeken blijkt dat de overlast 's nachts leidt tot slaapdeprivatie. Kinderen presteren daardoor slechter op school. Hoe staat de minister daartegenover? Het moet de overheid toch aan het hart gaan? Met een nachtsluiting van Schiphol wordt ernstige schade toegebracht aan Schiphol en de vliegmaatschappijen. Toch blijkt uit onderzoeken dat de hubfunctie van de luchthaven daardoor niet in gevaar komt. Vooral het businessmodel van Transavia zal door een nachtsluiting te lijden krijgen, omdat die maatschappij drie keer heen en weer wil vliegen. Hoe ziet de minister dat?
Minister **Madlener** antwoordt dat het kabinet wel hecht aan die hubfunctie. Die is belangrijk om Schiphol in de huidige vorm te laten voortbestaan. Het is duidelijk dat mensen last hebben van slaapdeprivatie; voor mensen die zich ergeren aan vliegtuiggeluid kan dat een grote rol gaan spelen in de nacht. Daarom probeert hij verbetering aan te brengen in het aantal ernstig gehinderden, waarmee naar men hoopt ook het aantal slaapgedepriveerden zal verminderen. Toch blijft staan dat de hinder die men ondervindt steeds groter wordt als iemand zich aan specifiek geluid, zoals bijvoorbeeld snurken, ergert. Hij kan dat probleem niet helemaal oplossen. In ieder geval is de geluidspiek geweest. Men gaat krimpen en minder herrie maken, waarbij de handhaving verbetert. Hij ziet veel winst voor de bewoners. En verder zal er samen een afweging gemaakt moeten worden tussen overlast en economisch belang. Hij hoopt dat mevrouw Van Buren het met hem eens is dat het in ieder geval de goede kant op gaat.

## 6. Sluiting

De **voorzitter** dankt de minister voor zijn aanwezigheid en sluit de vergadering om 14.54 uur.

**(CONCEPT)VERSLAG** **VERGADERING BRS BESTUURLIJK d.d. 12 februari 2026, van 09.30-11.42 uur, Dreef 3, Haarlem**

Aanwezig: *Voorzitter:* Mw. E. Rommel, provincie Noord-Holland
Dhr. J. Klopman, provincie Flevoland
Dhr. A. Weverling, provincie Zuid-Holland

Dhr. T.C.W.M. Alkemade, gemeente Noordwijk
Dhr. E. Bus, gemeente Oegstgeest
Dhr. A. Elzakalai, gemeente Amstelveen
Mw. A. Gamri, gemeente Heemskerk
Dhr. F. Hoekstra, gemeente Uithoorn
Mw. S. Klaassen, gemeente Beverwijk
Dhr. R. Luca, gemeente Woerden, ook namens gemeente Oudewater
Dhr. M. Marshall, gemeente Gooise Meren
Dhr. R. Oud, gemeente Uitgeest
Dhr. H. Prins, gemeente Diemen
Mw. M. Ruigrok, gemeente Haarlemmermeer
Mw. J. Schram, gemeente Castricum
Dhr. G. Slegers, gemeente Zaanstad
Mw. E. Spil, gemeente Ouder-Amstel
Mw. E. Stam, gemeente Heemstede
Dhr. R. Vennik, gemeente Heiloo

5.1.2e (secretaris BRS)
Ambtelijke ondersteuning

Mw. H. Groot (IenW)
Mw. A. Ahlers (IenW)

Verslag: 5.1.2e 5.1.2e / Vi.a.Vi Office Management

*Mevrouw Ruigrok neemt het voorzitterschap waar tot mevrouw Rommel arriveert.*

## A. Reguliere BRS-agenda

### 1. Opening
De voorzitter opent de vergadering om 09.34 uur.

De aanwezigen stellen zich aan elkaar voor.

### 7. Vaststellen verslag 4 december 2025
Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

### 6. Monitor uitvoeringsagenda NOVEX Schiphol
Er worden geen vragen gesteld.

### 4. Verzonden stukken
- **Internetconsultatie baanonderhoud**

Er wordt waardering over uitgesproken dat er actie is ondernomen naar aanleiding van de onduidelijkheden. De actie betrof de BRS-reactie van 18 december op de internetconsultatie Tijdelijke regeling onderhoud banenstelsel Schiphol 2026 en de aanvullende email naar aanleiding van mogelijke onjuistheden in de geluidsberekeningen die zijn gehanteerd bij de tijdelijke regeling voor het groot onderhoud aan het banenstelsel van Schiphol.

### 2. Ingekomen stukken
- **Bestuurlijke agenda Vliegverkeer Schiphol**

Er worden geen opmerkingen gemaakt.

- **Motie "Minder hinder Schiphol"**

De motie met betrekking tot preferent baangebruik is in provinciale staten van Zuid-Holland aangenomen. Dit zou moeten leiden tot een zienswijze op het nieuwe LVB Schiphol. Ook de vragen achter de vragen komen aan bod in de zienswijze. Hiermee is de motie afgehandeld.

*Mevrouw Rommel neemt het voorzitterschap over van mevrouw Ruigrok.*

- **Position paper nachtsluiting**

De voorzitter licht toe dit position paper geagendeerd te hebben om het proces van tot standkoming, deelname en verzending te bespreken. Een eventuele discussie over de inhoudelijke standpunten van dit position paper wordt meegenomen later dit jaar bij de herijking van de BRS-inzet.

Wat betreft proces:

5.2.1

Van de zijde van de indieners/initiatiefnemers van de position paper wordt naar voren gebracht dat de voorzitter al ruim een halfjaar geleden door de gemeente Amsterdam geïnformeerd is over de opstart van de lobby van de betrokken gemeenten. Amsterdam heeft ook de provincie geïnformeerd. 5.2.1

5.2.1

De gemeente Uitgeest is met een collegestandpunt over deze kwestie gekomen. Daarin wordt toegelicht dat Uitgeest deelneemt aan de BRS vanuit de overtuiging als BRS-regio richting het Rijk meer gewicht te hebben. Maar in deze brede samenwerking lopen de belangen uiteen: wat voor de een positief is, is voor de ander overlast. Het wordt problematisch als je doet alsof deze verschillende belangen er niet zijn. Het risico van deze samenwerking is dat het vaak tot middelmaat leidt, tot een standpunt waarmee eigenlijk niemand gelukkig is. Uitgeest ziet hiervan steeds meer de beperkingen en zal in de toekomst de eigen belangen vaker benoemen, voor zover ze onvoldoende terugkomen in de gezamenlijke BRS-inzet. Uitgeest zal dan zonodig vaker een eigen koers gaan varen. De BRS moet slagvaardiger worden, met een betere lobbystrategie richting Rijk met kaders, het stellen van prioriteiten, een gerichte en een betere communicatiestrategie.

5.2.1

De heer Oud meldt dat de gemeenten Castricum en Velsen (middels een motie) ook het position paper ondertekend hebben en vraagt dit op te nemen in het BRS-verslag. Daarmee zijn de moties op dit punt afgedaan. Verder zal de groep van 17 gemeenten die het position paper ondertekend hebben ook een gelijkluidende zienswijze op het ontwerp-LVB indienen, deze wordt voorbereid door gemeente Zaanstad. Alle andere bij de BRS aangesloten gemeenten worden uitgenodigd om deze zienswijze mede te ondertekenen. De gemeente Zaanstad zal de zienswijze daartoe delen.. De heer Slegers zal ook ten aanzien van de aangekondigde zienswijze transparantie betrachten. De zienswijze gaat alleen om het punt nachtsluiting en is aanvullend op de BRS-zienswijze Ook de gemeente Ouder-Amstel kondigt een zienswijze aan in verband met de groeimogelijkheid van 478.000 naar 500.000 vliegtuigbewegingen, wat gevolgen heeft voor toekomstige woningbouw van 1000 geplande woningen. Ouder-Amstel zal daarbij alles onderschrijven wat de BRS indient, dus de zienswijze is aanvullend in verband met het effect op de eigen gemeente. Op die manier blijft de BRS sterk.

Iedere individuele gemeente mag een eigen zienswijze indienen. Naar aanleiding hiervan wordt aandacht gevraagd voor de clusters die bestaan, en die ook gezamenlijke zienswijzen indienen. Dit is bestaande praktijk, Het cluster onder de Kaagbaan dient bijvoorbeeld een aanvullende zienswijze in. Als de basis het gemeenschappelijke BRS-standpunt blijft, en de zienswijzen dienen alleen als aanvulling, dan blijft de BRS sterk.

*Afspraken:*

- *Deelnemende BRS-gemeenten en clusters hebben de ruimte om met eigen zienswijzen te komen die inhoudelijk aanvullend zijn op de BRS-zienswijze en standpunten. BRS-leden dienen tijdig geïnformeerd te worden over individuele zienswijzen van BRS-leden en clusters Zo nodig kan dan ook een Teamsvergadering belegd worden om e.e.a toe te lichten.*
- *In de vergadering van september zullen de BRS-successen uit het verleden aan de orde komen. Ook zal dan een inventarisatie gemaakt worden van alle clusters, en van leden van de BRS die kunnen helpen om via de partijlijnen landelijk invloed uit te oefenen.*

5. **Zienswijze LVB**

- Input Zaanstad: Voor veel inwoners is een stuk van duizend pagina's niet te begrijpen, terwijl het LVB juist in het leven is geroepen om inwoners goed te informeren. Het zou te overwegen zijn om een samenvatting te maken van de belangrijkste punten, in plaats van zo'n omvangrijk stuk. Anders krijgt het bestuur de inwoners niet mee. De voorzitter wijst erop dat er drie informatiemarkten zijn geweest waar iedereen bij kon zijn. Verder zijn de punten die in het LVB moeten staan helder naar voren gebracht, ook op de website van IenW.
- De gemeente Uithoorn komt met twee punten van algemeen belang die ze graag terugziet in de zienswijze. Er staat nu bij 3.3: 'inclusief het herstel van slechte situaties rond de secundaire banen'. Dat zou wat scherper gesteld kunnen worden met een verbetering van *'met name de situatie rondom de secundaire banen'*. Verder zou het verhaal van de slaapverstoring aangescherpt kunnen worden. Dat er 'slaapverstoring' staat in plaats van 'nachtrust' is echt een verbetering. Maar Uithoorn heeft vooral last van slaapverstoring in de vroege avond, en de avond is voor kinderen de nacht. Op dat punt kan de tekst aangescherpt worden Verder kan de gemeente Uithoorn zich vinden in de zienswijze. Uithoorn zal ook individueel een (aanvullende) zienswijze indienen.
- Mevrouw Spil vraagt aandacht in het stuk voor de woningbouw in haar gemeente. De mogelijke groei naar 500.000 heeft invloed op de contouren van de gemeente. Het gaat duizend woningen schelen, wat strijdig is met de opdracht van andere ministeries om veel woningen te bouwen. Kan dat nog toegevoegd worden aan de zienswijze? De heer 5.1.2e antwoordt dat het genoemde onderwerp aan de orde komt in de zienswijze. Maar bekeken wordt hoe de inbreng van de gemeente Uithoorn meegenomen kan worden.
- De gebruikte referentiesituatie in de MER wordt vergeleken met de huidige situatie van anticiperend handhaven, en niet met het vigerend LVB van 2008. Ten onrechte wordt in de MER de indruk gewekt dat er alleen verbeteringen zijn. Meerdere BRS-leden maken hiertegen bezwaar.

*Afspraken:*

- *Er zal bekeken worden of het mogelijk is de inbreng van de gemeente Uithoorn mee te nemen.*
- *Er zal ambtelijk verder afgestemd worden over de vergelijking in de MER van de huidige referentiesituatie met de huidige situatie van anticiperend handhaven, in plaats van met het vigerend LVB van 2008 (het lijkt alsof er alleen verbeteringen zijn) en dat zal worden toegevoegd aan de zienswijze..*

**Balanced Approach-procedure**

. De Europese Commissie gaat deze procedure evalueren en start u met een informele consultatie Er komen in totaal twee consultatierondes: in het tweede kwartaal 2026 een formele en nu eerst een informele ronde die loopt tot 26 februari. Op die informele consultatie zal de BRS ambtelijk reageren. Voor de latere formele consultatieronde zal input van de BRS-leden gevraagd worden.

**Werkbezoek Schiphol**

5.1.2e 5.1.2e heeft de BRS-bestuurders uitgenodigd voor een werkbezoek op vrijdag 19 juni a.s.

Er wordt gepauzeerd van 10.48-10.57 uur.

**B. Gasten**

**C. Bezoek IenW**

*Gasten: Heleen Groot (IenW), Aniek Ahlers (IenW)*

Heleen Groot geeft een brede update met betrekking tot Schiphol aan de hand van slides (opgestuurd)

- In verband met de omvangrijkheid van de stukken (LVB, MER) biedt IenW aan om, als daaraan behoefte bestaat, nog een nadere toelichting te geven. Verwezen kan worden naar de technische briefing in de Tweede Kamer (25 minuten) over dit onderwerp, die nog terug te kijken is op de site van de Tweede Kamer.
- Passages in het coalitieakkoord roepen veel vragen op die met de nieuwe minister besproken zullen moeten worden.

*Vragen*
Gevraagd wordt wat er binnen de coalitie gebeurt met het idee van hoger naderen (als onderdeel van de Luchtruimherziening)?. Heleen Groot wijst erop dat dit alleen een coalitie-, en geen regeerakkoord is (want een minderheid). En er staat veel niet in zo'n akkoord. Op de vraag of de 50% verstilling in de nacht niet bereikt kan worden zonder Balanced Approach-procedure, antwoordt ze dat het pakket Balanced Approach van 1 november 2025 al gezorgd heeft voor een flinke verstilling. Met daarna 27.000 vluchten in de nacht zou je op papier een heel eind kunnen komen. Maar inwoners zullen dat niet merken omdat in praktijk al enkele jaren circa 25.000 vluchten in de nacht zijn, en niet 32.000 in het vigerende LVB. Zij is bereid nog eens in de BRS te komen praten over de voors en tegens van een nachtsluiting.

*Vervolg presentatie*

- Als het nieuwe LVB wordt vastgesteld, kan de gedoogsituatie grotendeels beëindigd worden. Het LVB geeft het wettelijk kader voor geluid en niet voor natuur. De natuurgedoogsituatie zit in de Omgevingswet. De natuurvergunning is door de rechter vernietigd, maar dat heeft niet te maken met door Schiphol genomen maatregelen. Dit zal vermoedelijk niet in september opgelost zijn. Pas als andere stikstofmaatregelen zijn getroffen, kan er verdergegaan worden, recent is voor 2 jaar een gedoogconstructie toegestaan.. Die stikstofmaatregelen worden niet benoemd in het coalitieakkoord. Wel zal waarschijnlijk in september een nieuw LVB kunnen worden vastgesteld, maar eigenlijk kan dat pas als er ook een natuurvergunning is. Men zou ervoor kunnen kiezen om te stoppen met gedogen op geluid en het LVB alvast vast te stellen.
- Het uitgangspunt van het nieuwe LVB is het pakket van de Balanced Approach. Die procedure moet zorgen voor 15% verstilling per etmaal. Dat is het uitgangspunt voor alles wat in dit LVB komt te staan. Er komen twee vormen van begrenzing in het LVB. Ten eerste de 478.000 vluchten, waarvan 27.000 in de nacht. Ten tweede het totaalvolume geluid dat de operatie op Schiphol mag produceren in een jaar.
- De 15% verstilling is het uitgangspunt voor het totaalvolume geluid en de handhavingspunten. Op enig moment zal die begrenzing gaan knellen voor Schiphol. Mocht het met het Balanced Approach-pakket niet op 15%, maar op 8% uitkomen, dan zal de operatie van Schiphol niet door kunnen gaan op de huidige manier. Het 'slot op de deur' is het totaalvolume geluid, naast de capaciteitsbeperking en de handhavingspunten.
- Met dit LVB wordt ook de procedure voor baanonderhoud aangepast. Het jaarlijkse, kleine onderhoud moet Schiphol binnen de grenswaarden realiseren. Voor groot baanonderhoud geldt een aparte regeling. Het tijdstip voor een regeling van afwijkende grenswaarden voor baanonderhoud is veel verder naar voren getrokken, want het moet voor de capaciteitsdeclaratie zitten. De mogelijkheid moet bestaan om bij een gebrek aan mitigerende maatregelen dit in laatste instantie ten koste te laten gaan van de capaciteit van Schiphol.
- Het zou heel mooi zijn als dit nieuwe LVB op 1 november 2026 in werking kan treden, want de handhaving op grenswaarden en handhavingspunten gaat per gebruiksjaar. Als die datum niet gehaald wordt, zal er iets van overgangsregelgeving moeten komen. Anders kan er niet over een heel jaar gehandhaafd worden.

- Wat betreft de Balanced Approach-procedure: er is een monitoring die op drie momenten in het jaar resultaten zal afgeven. Het is nu kort voor het eerste monitoringsmoment. De eerste rapportage zal op basis van prognoses zijn en ook met de BRS worden gedeeld. De tweede komt voor de zomer, en de derde aan het eind van het gebruiksjaar.
- Twee van de maatregelen in het pakket zijn van de KLM. De additionele vlootvernieuwing is nog meegerekend, en de inzet van de stilste toestellen van de KLM in de nacht, met verplaatsing van de luidruchtigste naar de dag. Het is echter niet gelukt om hierover een convenant af te sluiten met de KLM, iets wat de maatregel in rechte afdwingbaar had kunnen maken. Wel is er een brief van de KLM waarin die bevestigt dat men deze maatregelen absoluut zal treffen. KLM zegt toe dat er compenserende maatregelen worden getroffen voor nieuwe toestellen (in het kader van de vlootvernieuwing) die veel later dan gepland komen, zodat de 15% toch gehaald kan worden.
- Het LIB bepaalt de ruimtelijke contouren van de luchthaven, en dus ook welke beperkingen gelden als gevolg van de operatie op Schiphol. Er wordt gewerkt aan actualisatie van het LIB. De bedoeling is om het LVB om te zetten in een LIB, waarmee dus de ruimtelijke contouren van Schiphol zouden komen te passen bij dit LVB. Nu is dat niet zo. Hoe strenger de grenzen worden gemaakt, hoe minder ruimte er is voor het bouwen van woningen. Dat is een politieke afweging. Als de BRS hierop invloed wil uitoefenen, moet dat zijn bij de behandeling van het LIB. De tweede helft van dit jaar wordt dat actueel. Van belang voor de politieke discussie is de nieuwe ´dosis-effectrelatie´ die in de eerste helft van 2026 uitkomt, die aangeeft wat (vliegtuig)geluid doet met de gezondheid van omwonenden. Naar verwachting zal de politieke discussie na de zomer van 2026 gaan spelen.
- In het baanonderhoud 2026 zat een foutieve berekening. Schiphol heeft een dubbele invoer gedaan in het model, met als gevolg dat er rare grenswaarden uit kwamen. De fout is opgemerkt tijdens de zienswijzeprocedure en later hersteld. In de definitieve regeling staan de goede grenswaarden. De fout heeft geen invloed gehad op andere berekeningen dan het baanonderhoud 2026.

*Vragen*
Op een vraag over cumulatie van geluid, waar bijvoorbeeld Ouder-Amstel veel last van heeft, antwoordt Heleen Groot dat cumulatie een rol speelt bij woningbouwplannen. Het probleem is onder de Omgevingswet geplaatst. Een interbestuurlijke werkgroep probeert om het probleem zo goed mogelijk op te lossen. Het gaat voornamelijk om motiveringsverplichtingen van gemeenten bij woningbouwplannen in LIB 5-gebied. Er moet gemotiveerd worden dat er geen gezondheidseffecten zijn. Verder doen RIVM en de GGD gezamenlijk onderzoek naar de gezondheidseffecten van cumulatie. Ook de Gezondheidsraad doet er onderzoek naar.
Inwoners van Uithoorn vragen of er extra tijd kan worden gegeven voor de zienswijzeprocedure, gezien de geweldige hoeveelheid papier die op tafel ligt. Heleen Groot antwoordt dat de zes weken een wettelijke termijn is. IenW probeert de inhoud zo begrijpelijk mogelijk te maken. Er zijn drie informatiebijeenkomsten gehouden in de omgeving van Schiphol, maar storm loopt het niet.
Op een vraag van de heer Luca over koppeling van MER-toetsing en flora- en faunatoets antwoordt Heleen Groot dat normaal gesproken voor de MER gebruikgemaakt wordt van de passende beoordeling die in het kader van de natuurvergunning is gedaan. Er was echter geen natuurvergunning, dus is er een eigenstandig passende beoordeling gedaan op alle onderdelen. Of daar een flora- en faunatoets bij hoort weet zij niet, maar op alle onderdelen waarop een passende beoordeling moet worden gedaan, is dat ook gebeurd. Desgevraagd zegt zij toe uit te zullen zoeken van welke jaren de toetsingen gebruikt zijn. In het algemeen is vergeleken met twee referentiesituaties: het LVB van 2008 en de huidige gedoogsituatie van 500.000 vliegtuigbewegingen.

**D. Rondvraag en afsluiting**

Er wordt in verband met de tijd geen gebruikgemaakt van de rondvraag.

De voorzitter sluit het overleg om 11.42 uur.