

Vergaderjaar 2022–2023

**29 665**

## **Evaluatie Schipholbeleid**

**Nr. 450**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 december 2022

Conform de toezegging in de brief van 18 februari jl.<sup>1</sup> wordt de Kamer periodiek geïnformeerd over de voortgang van het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol. De tweede voortgangsbrief heeft de Kamer op 7 september jl. ontvangen.<sup>2</sup> Hierbij ontvangt u de derde voortgangsbrief.

In deze brief wordt de Kamer allereerst geïnformeerd over de effectuering van het kabinetsbesluit van 24 juni jl., zoals verwoord in de Hoofdlijnenbrief Schiphol<sup>3</sup>. Daarna zal worden ingegaan op de stand van zaken van de overige onderwerpen binnen het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol.

#### **Effectuering kabinetsbesluit 24 juni jl.**

Zoals aangegeven in de beantwoording van het schriftelijk overleg Hoofdlijnenbrief Schiphol<sup>4</sup> en toegelicht tijdens het Commissiedebat Luchtvaart op 6 oktober jl. (Kamerstuk 29 665, nr. 444), worden voor de effectuering van het kabinetsbesluit van 24 juni jl. een drietal sporen gevolgd. Binnen deze sporen zijn de afgelopen periode verschillende stappen gezet.

Spoor 1: beëindigen anticiperend handhaven met daarbinnen strikt preferentieel baangebruik.

Het anticiperend handhaven wordt beëindigd vanaf het winterseizoen 2023/24. Hierdoor wordt teruggevallen op het stelsel uit het vigerende Luchthavenverkeersbesluit (LVB) 2008. In dit LVB wordt uitgegaan van grenswaarden in de handhavingpunten voor de geluidbelasting. De

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 420.

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 437.

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 432.

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 440.

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

Om de regels voor strikt preferentieel baangebruik te laten gelden wordt een ministeriële regeling opgesteld die ook vanaf het winterseizoen 2023/2024 in zal gaan. Met strikt preferentieel baangebruik worden de start- en landingsbanen ingezet met zo min mogelijk hinder voor de omgeving. Inmiddels wordt de laatste hand gelegd aan de concept-regeling. Op korte termijn wordt deze openbaar geconsulteerd. Ook worden LVNL en ILT gevraagd de consequenties in kaart te brengen door respectievelijk het opstellen van een uitvoerings- en HUF-toets en wordt de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) om advies gevraagd. De resultaten hiervan worden betrokken bij het opstellen van de definitieve regeling. De verwachting is dat de definitieve regeling in het voorjaar van 2023 kan worden gepubliceerd.

#### Spoor 2: verankeren maximaal aantal vliegtuigbewegingen in het Luchthavenverkeerbesluit (LVB)

Het maximum aantal vliegtuigbewegingen moet worden vastgelegd in een gewijzigd Luchthavenverkeerbesluit (LVB). Hiervoor moet eerst de balanced approach-procedure worden doorlopen conform Verordening 598/2014.<sup>5</sup> Naar huidig inzicht kan de balanced approach-procedure in het vierde kwartaal van volgend jaar worden afgerond. Het streven is de verankering in de loop van 2024 te effectueren middels een wijziging van het LVB. Hiervoor is mogelijk een aanvulling van de milieueffectrapportage (MER) noodzakelijk. Aan Schiphol is gevraagd daarvoor een inventarisatie op te stellen. Vanuit mijn rol als bevoegd gezag voor de MER zal ik op basis van deze inventarisatie een besluit nemen over een nader verzoek tot aanvulling van de MER. De verwachting is dat dit besluit begin 2023 kan worden genomen. Na de aanvulling van de MER zal de ontwerp-LVB verder in procedure worden gebracht.

#### *Voortgang balanced approach-procedure*

De afgelopen periode is hard gewerkt aan de voorbereidingen voor het doorlopen van de balanced approach-procedure. Het geluidsdoel vormt onderdeel van het goed doorlopen van deze procedure. Er dient te worden getoetst welke maatregelen op het gebied van vermindering van het geluid aan de bron, ruimtelijke ordening/ontwikkeling, geluidarme procedures en/of operationele beperkingen benodigd zijn om dit geluidsdoel te halen. Ook dient er te worden getoetst op kosteneffectiviteit.

Inmiddels hebben er meerdere overleggen met de Europese Commissie plaatsgevonden. Dit moet uiteindelijk resulteren in de formele start van de balanced approach-procedure in december 2022. Voorafgaand aan deze

<sup>5</sup> Verordening (EU) nr. 598/2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak.

formele start vindt er ook nog een informatiesessie plaats. Deze Engelstalige informatiesessie is formeel geen onderdeel van de balanced approach-procedure, maar wordt georganiseerd om de sector en andere (internationale) belanghebbenden te informeren over het kabinetsbesluit, het beëindigen van het anticiperend handhaven en de balanced approach-procedure.

De eerste formele stap van de balanced approach-procedure is het technisch overleg met de sectorpartijen. Dit vindt plaats in december 2022. Begin 2023 krijgt dit technisch overleg nog één of meerdere opvolgende overleggen. Tijdens deze overleggen wordt de sector de mogelijkheid geboden om input te leveren en vragen te stellen. Daarna wordt gestart met de consultatietermijn van 3 maanden en zal notificatie plaatsvinden bij de Europese Commissie en de lidstaten. Deze notificatie zal naar verwachting plaatsvinden voor de zomer van 2023 en beslaat een periode van 6 maanden.

#### *Verzoek om reactie op artikelen in de Telegraaf*

Tijdens de procedurevergadering van de vaste commissie voor IenW van 9 november jl. is het kabinet gevraagd om een reactie op het bericht op de website van De Telegraaf «Brussel neemt besluit over krimp Schiphol, niet Nederland zelf».<sup>6</sup> Hierbij ontvangt de Kamer de gevraagde reactie. Ook ontvangt de Kamer hierbij een reactie op het bericht op de website van De Telegraaf «Air France KLM roept hulp president Macron in tegen krimp Schiphol», zoals verzocht in de procedurevergadering van 23 november jl.<sup>7</sup>

In het eerstgenoemde artikel spreekt de Directeur-Generaal Mobiliteit en Transport van de Europese Commissie, dhr. Hololei, (hierna: DG) over diverse aandachtspunten in relatie tot de verankering van het kabinetsbesluit in regelgeving. Er wordt onder andere ingegaan op de procedure, de impact op KLM en de rol van de Europese Commissie en Nederland.

Het vrije verkeer van goederen en diensten is een hoeksteen van Europese regelgeving. Het kabinetsbesluit van 24 juni jl. doet hier geen afbreuk aan.

Bij de verankering van dit besluit worden de principes, zoals in het artikel verwoord door de DG, vanzelfsprekend nageleefd. Zo zijn non-discriminatie, proportionaliteit en transparantie belangrijke uitgangspunten bij de effectuering van het kabinetsbesluit over Schiphol. Hierover is, ter voorbereiding op de balanced approach-procedure, ook meermaals overleg gevoerd met de Europese Commissie. Naast deze uitgangspunten hecht het kabinet waarde aan zorgvuldigheid bij het effectueren van het besluit. De balanced approach-procedure borgt dat het proces zorgvuldig wordt doorlopen. Overigens staat het Nederland als lidstaat vrij om een actief beleid inzake luchthavenplanning te voeren. Dit is inclusief het geven van aandacht aan de impact van de luchthaven op de omgeving. Dit gebeurt altijd in overeenstemming met de algemene beginselen van het EU-recht.

Voor wat betreft de impact van het besluit op de vliegtuigmaatschappijen onderzoekt de onafhankelijke slotcoördinator momenteel de wijze hoe gehandeld moet worden bij het niet kunnen honoreren van alle historische aanspraken op slots. Dit advies wordt in januari 2023 verwacht. De Kamer zal hier nader over worden geïnformeerd.

<sup>6</sup> «Brussel neemt besluit over krimp Schiphol, niet Nederland zelf» | Financieel | Telegraaf.nl.

<sup>7</sup> «Air France KLM roept hulp president Macron in tegen krimp Schiphol» | Financieel | Telegraaf.nl.

In een artikel in de Telegraaf getiteld: «Air France KLM roept hulp president Macron in tegen krimp Schiphol» wordt ingegaan op het kabinetsbesluit over Schiphol in relatie tot de afspraken tussen KLM en Air France bij de overname. Daarbij wordt aangegeven dat het kabinetsbesluit in zou gaan tegen de afspraken die bij de overname van luchtvaartmaatschappij KLM door Air France in 2003 zijn genomen. In die afspraken wordt gesteld dat de ontwikkeling van het aantal passagiers van de luchtvaartcombinatie gelijkwaardig op zowel Schiphol als luchthaven Charles de Gaulle moet plaatsvinden, het zogenoemde «multihub-systeem».

Het doel van de afspraken was het verkrijgen van een aantal waarborgen door de Nederlandse Staat van de fusiepartners Air France en KLM en de gefuseerde onderneming Air France-KLM. Het gaat hierbij dus om toezeggingen van de ondernemingen aan de Staat. Met het kabinetsbesluit over Schiphol kunnen Air France-KLM en KLM blijven voldoen aan de toezeggingen: «de ondernemingen kunnen door middel van hun netwerkontwikkeling en strategie blijven sturen op een gelijkwaardige hubontwikkeling van Schiphol en Parijs». Het besluit gaat dan ook niet in tegen de afspraken gemaakt tussen KLM en Air France bij de overname.

### Spoor 3: ontwikkeling nieuw normenstelsel voor de milieugebruiksruimte

Zoals aangegeven in de Hoofdlijnenbrief Schiphol wil het kabinet sturen op vermindering van de negatieve externe effecten van de luchtvaart, waaronder geluid(hinder). Een stelsel voor geluid dat hierin voorziet, geldt voor Schiphol en de regionale luchthavens van nationale betekenis. De voorkeur gaat uit naar een uniform stelsel en tegelijkertijd moet het voorzien in de verschillen die er zijn per regio. Het ontwikkelen van het stelsel is volop gaande maar zal nog de nodige tijd vergen. Dit najaar is gestart met een eerste ronde langs overlegorganen rondom luchthavens (ORS en CRO's) om de aanleiding en uitgangspunten van het stelsel te bespreken met omwonenden, de luchtvaartsector en andere betrokkenen. Het stelsel wordt ontwikkeld rekening houdende met inzichten verkregen uit de «Programmatisch aanpak meten (en berekenen) vliegtuiggeluid» en de bepalingmethoden voor vliegtuiggeluid en helikoptergeluid. Begin 2023 wordt u over de voortgang op deze geluidsdossiers geïnformeerd en wat dit betekent voor een nieuw stelsel.

### **Participatie, omgeving en communicatie**

Een betere leefomgeving rond Schiphol is een opgave waar veel partijen een rol in hebben. De Rijksoverheid streeft ernaar om provincies, gemeenten en andere betrokken partijen te betrekken bij de opgaven die voorliggen. Daarom wordt doorlopend gesproken met bewoners en andere belanghebbenden, bijvoorbeeld tijdens bijeenkomsten, werkbezoeken en regiofora. Een speerpunt van het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol is om vindbaar, aanspreekbaar en toegankelijk te zijn.

### Informatiesessie

Op 15 november jl. vond een informatiesessie over het kabinetsbesluit van 24 juni jl. en de vervolgstappen plaats. Hier waren circa 170 aanwezigen, waaronder omwonenden, luchtvaartmaatschappijen en medeoverheden. De sessie bestond uit een plenair deel gevolgd door een informatiemarkt. Daarbij gaven de medewerkers van het Ministerie van IenW uitleg over de uitwerking van het kabinetsbesluit van 24 juni jl. Zoals ook

in de hoofdlijnenbrief Schiphol aangegeven is het van groot belang alle stakeholders te betrekken bij de verdere uitwerking van het kabinetsbesluit.

#### Adviezen commissie Te Rijdt inzake verzoeken om nadeelcompensatie grenswaarden geluid

In de voorgaande voortgangsbrief is aangekondigd dat de Kamer nader wordt geïnformeerd over de besluitvorming omtrent de ingediende schadeverzoeken. De afhandeling van de schadeverzoeken heeft prioriteit, echter voor een zorgvuldig besluit is meer tijd nodig. Zodra er meer bekend is wordt de Kamer hierover geïnformeerd.

#### Transitie ORS naar MRS: werving nieuwe voorzitter MRS

Op 17 oktober is de Kamer geïnformeerd over de omvorming van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) naar de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS).<sup>8</sup> Hierna is de procedure gestart om een nieuwe voorzitter, als opvolger van dhr. Van Geel, te werven. In november jl. zijn meerdere kandidaten gedurende twee gespreksrondes beoordeeld aan de hand van de in het functieprofiel vastgelegde competenties, ervaringen, vaardigheden en casuïstiek. Het doorlopen proces heeft geleid tot de unanieme voordracht van dhr. Van Hijum als voorzitter van de MRS. Deze voordracht is op 16 december in het Regioforum van de ORS bevestigd. Het benoemingsbesluit wordt gepubliceerd in de Staatscourant.

#### Ministeriële regeling groot baanonderhoud 2023

Jaarlijks vindt baanonderhoud plaats op Schiphol. In 2023 is groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan voorzien. Als gevolg hiervan treedt gedurende de onderhoudsperiode een wijziging van het baangebruik op waardoor het verkeer in het gebruiksjaar 2023 anders zal worden afgewikkeld. Op grond van de Wet luchtvaart kan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat vrijstelling van regels voor baan- en routegebruik verlenen en vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten vaststellen indien ten gevolge van groot onderhoud van een baan het normale gebruik van een luchthaven naar zijn oordeel ernstig wordt belemmerd. Het betreft gevallen waarin als gevolg van groot onderhoud een baan enige tijd niet gebruikt kan worden, waardoor het luchtverkeer op een andere wijze moet worden afgehandeld. Voor gebruiksjaar 2023 zal een dergelijke ministeriële regeling op korte termijn worden vastgesteld met vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in het LVB. Ook bevat de regeling voor het gebruiksjaar 2023 vrijstellingen van de regels in het LVB met betrekking tot de inzet van banen- en routes en zijn tabellen opgenomen met de te volgen preferente baancombinaties tijdens groot onderhoud aan het banenstelsel op Schiphol.

De concept-regeling is via internet geconsulteerd en besproken met leden van de ORS. De internetconsultatie heeft in totaal 2233 reacties opgeleverd, waarvan 1801 openbare reacties. Omwonenden maken zich zorgen over de extra hinder die het baanonderhoud voor met name omwonenden van de Aalsmeerbaan en Buitenveldertbaan oplevert. De zorgen zijn begrijpelijk en herkenbaar. Daarom is bij het opstellen van de concept-regeling beperking van de extra overlast nadrukkelijk meegewogen. Mede naar aanleiding van de consultatie zijn de regels voor nachtelijke inzet van banen verduidelijkt en is de toelichting aangevuld. Veel van de inbreng ziet evenwel op de systematiek en die volgt uit de wet

<sup>8</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 443.

en het LVB. In het vigerende stelsel wordt middels het opstellen van een specifieke ministeriële regeling rekening gehouden met het groot baanonderhoud. Daarbij wordt opgemerkt dat onderhavige regeling ook complex is, omdat een belangrijk element van het nieuwe normen en handhavingssysteem Schiphol NNHS, te weten tabellen met preferente baancombinaties, dat (nog) geen deel uitmaakt van het vigerende LVB, is meegenomen. De inbreng uit de internetconsultatie is – los van de aanpassingen in de regeling – daarom vooral aanleiding naar het systeem voor baanonderhoud te kijken. Dit zal langs twee sporen gebeuren: het herijken van de baanonderhoudstrategie van Schiphol en herziening van de systematiek waarbij het streven is dat jaarlijks groot baanonderhoud kan worden uitgevoerd zo veel mogelijk binnen vooraf vastgestelde kaders. Herijking van de baanonderhoudstrategie is aan Schiphol en het is van belang dat dit in overleg met de omgeving plaatsvindt. Schiphol heeft aangegeven hiertoe bereid te zijn, waarbij Schiphol er op wijst dat het de verantwoordelijkheid van Schiphol is en blijft om invulling te geven aan een actuele baanonderhoudstrategie gelet op de internationale verplichtingen ten aanzien van veiligheid en certificering waar Schiphol aan moet voldoen. Herziening van de systematiek zal door het ministerie worden opgepakt in overleg met omwonenden en de sector. Dit kan in ieder geval gezien worden in het licht van uitwerking van het normenstelsel voor de milieugebruiksruimte conform de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni jl.

Ten aanzien van de ministeriële regeling groot baanonderhoud 2023 zijn ook Kamervragen gesteld door de leden Van Raan en Vestering (beiden PvdD) en door het lid Boucke (D66). De vragen van de leden Van Raan en Vestering zijn beantwoord op 5 december 2022.<sup>9</sup> De beantwoording van de vragen van het lid Boucke volgt spoedig.

## **Geluid**

Naast de hierboven genoemde vorderingen rondom de ontwikkeling van een nieuw systeemconcept geluid, wordt er op meer vlakken aan het thema geluid gewerkt.

### Isolatieregeling

De Kamer is in de vorige voortgangsbrief geïnformeerd over de uitwerking van de isolatieregeling. Deze regeling heeft als doel om woningen te voorzien van geluidwerende maatregelen. Woningen kunnen onder voorwaarden hiervoor in aanmerking komen. De belangrijkste voorwaarde is dat de geluidbelasting als gevolg van vliegverkeer ter plaatse van de woning 60 dB Lden of hoger bedraagt. Die geluidcontour is bepaald bij een volume van maximaal 440.000 vliegtuigbewegingen. De isolatieopgave voor de regeling bevat op basis van dit scenario circa 1.500 woningen. Op dit moment onderzoekt Rijkswaterstaat welke woningen precies onder de eerder genoemde voorwaarden vallen. Het uiteindelijke aantal woningen dat voor de regeling in aanmerking komt, kan daardoor nog veranderen.

De regeling wordt voor de jaarwisseling ter consultatie aangeboden. Na verwerking van de consultatiereacties kan de regeling definitief worden vastgesteld. Rijkswaterstaat zal de regeling vervolgens uitvoeren. Na vaststelling van de regeling wordt deze met een separate brief inclusief ondersteunende rapporten aan de Kamer aangeboden, waarin wordt ingegaan op de verdere planning.

---

<sup>9</sup> Aanhangsel Handelingen II 2022/23, nr. 931.

## Innovatie

Eerder is aangekondigd dat het kabinet als onderdeel van het terugdringen van geluidshinder gaat kijken naar innovatiegerichte maatregelen zoals geluidadaptief bouwen. Het ministerie inventariseert momenteel welke lopende innovatie initiatieven relevant zijn en potentieel hebben. Een innovatieaanpak geluidhinderbeperking luchtvaart voor dit programma volgt in de loop van volgend jaar.

## Onderzoek nachtsluiting

Zoals aangekondigd in de Luchtvaartnota 2020–2050 is het van belang om inzicht te krijgen in de meerwaarde en de implicaties van een (gedeeltelijke) nachtsluiting van Schiphol. Hiernaar zal in opdracht van het Ministerie van IenW onderzoek worden gedaan. Dit onderzoek bestaat uit grofweg twee componenten: de operationele effecten van een aantal scenario's van (gedeeltelijke) nachtsluiting en de effecten op de geluidsbelasting en hinder. Bij het formuleren van de vraagspecificatie is het ministerie bijgestaan door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). Het onderzoek start begin 2023. De Kamer zal op de hoogte worden gehouden van de resultaten.

## Quickscan Zuidoosthoek

In de vorige voortgangsbrief is de Kamer geïnformeerd over de quickscan die is uitgevoerd naar de effecten van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) in de Zuidoosthoek van Schiphol. Deze quickscan heeft plaatsgevonden voordat het kabinetsbesluit van 24 juni jl. is genomen. Het rapport van de quickscan is bijgevoegd als bijlage bij deze Kamerbrief.

## *Oplossingsrichtingen*

In het onderzoeksrapport worden een drietal oplossingsrichtingen aangedragen om de hinder in de Zuidoosthoek te kunnen verminderen. Daarnaast is in het gesprek met de klankbordgroep een vierde oplossingsrichting aangedragen. Deze oplossingsrichtingen betreffen:

1. Benutting capaciteit van de Kaagbaan;
2. De verdeling van verkeer over de Aalsmeerbaan en de Kaagbaan;
3. Grondmaatregelen (o.a. isolatie aan woningen);
4. Operationeel: beperken van intersectiestarts.

## *Vervolg*

Het ministerie zal de verschillende oplossingsrichtingen bestuderen op haalbaarheid, toepasbaarheid en uitvoerbaarheid. Hiervoor zal een tweetal onderzoeken plaatsvinden. Het eerste onderzoek richt zich op het benutten van capaciteit en de verdeling van verkeer en zal in samenspraak met LVNL en Schipholgroup worden verricht. Het tweede onderzoek, met betrekking tot de operatie van de luchthaven, wordt op dit moment uitgevoerd door de ILT. De resultaten hiervan worden begin 2023 verwacht.

Met betrekking tot maatregelen op de grond wordt er, zoals eerder in deze voortgangsbrief toegelicht, reeds gewerkt aan een isolatieregeling. Naar verwachting is deze regeling ook toepasbaar op de Zuidoosthoek. Bij het bestuderen van de verschillende oplossingsrichtingen zal expliciet het kabinetsbesluit van 24 juni jl. en de daaruit voortvloeiende effectuering worden meegewogen.

De Kamer zal middels de periodieke voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol worden geïnformeerd over de opvolging van bovenstaande oplossingsrichtingen, naar aanleiding van de uitkomsten van de verschillende onderzoeken. Ook worden de resultaten van de quickscan besproken met de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) en met een toelichting geplaatst op de website [luchtvaartindetoe-komst.nl](http://luchtvaartindetoe-komst.nl).

## **Natuurvergunning**

### Stand van zaken

Op 29 augustus jl. heeft Schiphol de vergunningaanvraag aangevuld. Schiphol is gevraagd de vergunningaanvraag nog verder aan te vullen op basis van het kabinetsbesluit van 24 juni jl. inzake het reduceren van het aantal vliegtuigbewegingen tot 440.000. Een besluit op de vergunningaanvraag kan pas worden genomen als alle daartoe benodigde informatie is aangeleverd. Het is van belang dat Schiphol zo spoedig mogelijk over de vereiste natuurvergunning beschikt. Echter, het bevoegd gezag (de Minister voor Natuur en Stikstof) hecht ook aan een zorgvuldig proces om tot vergunningverlening te komen.

De Kamer heeft diverse Kamervragen gesteld over de natuurvergunning en het treffen van mitigerende maatregelen door Schiphol. Deze vragen zullen zo spoedig mogelijk beantwoord worden. Ook zal er -conform het verzoek van de Kamer d.d. 6 december jl.- door het Kabinet ingegaan worden op de betrokken moties.

### Reactie verzoek lid Van der Plas inzake vacature

Op 15 november jl. is er tijdens het mondeling vragenuur een vraag gesteld door lid Van der Plas (BBB), inzake de opkoop van boerenbedrijven ten behoeve van stikstofruimte voor Schiphol (Handelingen II 2022/23, nr. 22, item 3). Tijdens de beantwoording is door Minister voor Natuur en Stikstof een reactie op de vacature beleidsmedewerker stikstof bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat toegezegd. Hierbij ontvangt u deze reactie.

De vacature behelst de werving van een beleidsmedewerker die onderdeel wordt van het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol. Hierbinnen richt men zich op de verschillende vraagstukken, waaronder stikstof, geluid en ruimte, in de Schipholregio om zo deze vraagstukken in samenhang te bezien. Binnen het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol zal de beleidsmedewerker zich onder andere bezig houden met het aspect stikstof. Een onderdeel hiervan is het volgen van het proces rondom de natuurvergunning voor Schiphol. Uiteraard is de beleidsmedewerker niet verantwoordelijk voor het «fixen» van deze natuurvergunning. Schiphol is immers als initiatiefnemer zelf verantwoordelijk voor het aanvragen van de natuurvergunning en het treffen van eventueel benodigde mitigerende maatregelen. Hierbij is de Minister voor Natuur en Stikstof bevoegd gezag.

## **Emissies, grondafhandeling en parallelle Kaagbaan**

### Emissies

In de Kamer is de afgelopen jaren in toenemende mate aandacht besteed aan de emissies van de luchtvaart en de gevolgen daarvan voor de lokale luchtkwaliteit, onder meer door de emissies van ultrafijn stof en zeer zorgwekkende stoffen (ZZS), ook in de omgeving rondom Schiphol.



Binnen het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol wordt toegewerkt naar normstelling voor de negatieve externe effecten van de luchtvaart, waaronder emissies, zoals ook in de Hoofdlijnenbrief Schiphol is aangekondigd. Binnenkort wordt de Kamer separaat per brief geïnformeerd over de diverse acties die momenteel lopen op dit gebied.

#### Voortgang beperking aantal afhandelaren

In de vierde update over zomerdrukke op Schiphol is de Kamer geïnformeerd dat gestart wordt met het traject om het aantal afhandelingsbedrijven op Schiphol te beperken<sup>10</sup>. Met betrokken partijen is afgesproken dat het ministerie en Schiphol samen het voortouw nemen. Het beperken van het aantal afhandelingsbedrijven is een besluit dat een grote impact kan hebben op bedrijven en werknemers op Schiphol. Daarom dient dit besluit zo goed mogelijk onderbouwd te worden. Om te zorgen voor een goede en onafhankelijke onderbouwing van de noodzaak van deze stap en het wenselijke aantal afhandelingsbedrijven op Schiphol, zet het ministerie een extern onderzoek uit. De periode tot het einde van het jaar wordt benut voor een ronde langs de betrokken partijen en het opstellen van een plan van aanpak voor de uitvoering van deze onderbouwing. Vervolgens is het streven om voor de zomer een conceptbesluit tot het beperken van het aantal afhandelingsbedrijven op te stellen dat aansluit bij de onderbouwing.

Verder heeft Schiphol op 31 oktober 2022 een zogeheten *License to Operate* vastgesteld voor alle op Schiphol in de bagageafhandeling actieve bedrijven. Het document bevat afspraken over onder meer gezondheid, veiligheid en gebruik van materieel. Deze set aan regels en afspraken is in samenspraak met de betrokken bedrijven opgesteld en zal per 1 januari 2023 van kracht zijn. Doel van Schiphol is om de werking van de *License to operate* nauwgezet te monitoren en jaarlijks aan te scherpen.

Naast bovenstaande ontwikkelingen zal op 1 januari ook de afgelopen zomer afgesloten sector-CAO voor de grondafhandeling van kracht worden. Daarmee wordt concurrentie op arbeidsvoorwaarden tussen de afhandelingsbedrijven beperkt. Met deze sector-CAO, de *License to operate* en het in gang gezette traject voor het beperken van het aantal afhandelingsbedrijven beschouw ik de motie Alkaya (SP) en Van der Molen (CDA) op dit punt afgedaan<sup>11</sup>.

#### Parallele Kaagbaan

Conform de toezegging aan het lid Boucke (D66) tijdens het Commissie-debat Vliegveiligheid van 15 september jl. (Kamerstuk 24 804, nr. 194), wordt de Kamer geïnformeerd over het proces met betrekking tot de parallelle Kaagbaan. Zoals al eerder aangegeven moet een besluit over de ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan integraal worden genomen. Dit onderwerp wordt hierom ook besproken in het kader van NOVEX Schipholregio. Momenteel worden er gesprekken gepland en gevoerd met partijen die betrokken zijn bij de parallelle Kaagbaan. Wanneer met de betrokkenen gesproken is worden de standpunten van deze partijen meegenomen in de overweging op basis waarvan het definitieve besluit genomen wordt.

---

<sup>10</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 438.

<sup>11</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 951.

Zoals toegezegd wordt het besluit over het continueren of schrappen van de ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan uiterlijk voor de zomer van 2023 genomen.

### **Gebiedsagenda NOVEX Schipholregio**

In de vorige voortgangsbrief is de Kamer geïnformeerd over de uitwerking van een gebiedsagenda waarmee Rijk en regio samen invulling gaan geven aan maatregelen om de leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio te verbeteren; de NOVEX-aanpak.

In de afgelopen periode is intensief gewerkt aan het maken van samenwerkingsafspraken tussen Rijk en regio. Deze afspraken zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst «intenties samenwerking NOVEX Schipholregio», die op 10 oktober jl. officieel is vastgesteld door middel van ondertekening door de betrokken partijen. In deze bestuursovereenkomst hebben Rijk en regio zich geëngaat aan het gezamenlijk uitwerken van verschillende nationale en regionale opgaven in het gebied. Bij deze gezamenlijke uitwerking staat centraal dat de partijen tot een integrale afweging van de verschillende opgaven komen, ten behoeve van het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit.

Op dit moment is de concretiseringsfase gestart, waarin de afspraken uit de bestuursovereenkomst in samenspraak met de stakeholders nader worden uitgewerkt. Dit moet ertoe leiden dat inzichtelijk is welke concrete keuzes en prioriteringen noodzakelijk zijn om gezamenlijk de leefomgevingskwaliteit te verbeteren. Het streven is om de concretiseringsfase eind tweede kwartaal 2023 te hebben afgerond, conform de NOVEX-aanpak.

### Ontwikkeling ruimtelijk beleid

Eerder is de Kamer geïnformeerd dat de Ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties samen met de Bestuurlijke Regiegroep Schiphol (BRS) een traject zijn gestart naar de herziening van het ruimtelijk beleid rond Schiphol. Met vaststellen van het Bestuursovereenkomst Intenties Samenwerking NOVEX Schipholregio is dit traject onderdeel gemaakt van de NOVEX Schiphol. De eerste stap in de herziening van het ruimtelijke beleid is het wijzigen van het Luchthavenindelingbesluit (LIB). In het eerste kwartaal van 2023 wordt u nader geïnformeerd over welke aanpassingen van het LIB wenselijk zijn. Daarna zal het proces worden gestart om de aanpassingen vast te leggen in wet- en regelgeving.

### **Besluitvorming**

Binnen het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol wordt blijvend gewerkt aan een goed evenwicht tussen de verschillende publieke belangen in de omgeving van luchthaven Schiphol. Over de verdere vorderingen en het verdere tijdspad van het Programma wordt de Kamer nader geïnformeerd in de eerstvolgende voortgangsbrief, voorzien in het voorjaar van 2023.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers