

Vergaderjaar 2021–2022

**29 665**

## **Evaluatie Schipholbeleid**

**Nr. 437**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 september 2022

Conform mijn toezegging in de Kamerbrief van 18 februari jl.<sup>1</sup> wordt uw Kamer periodiek geïnformeerd over de voortgang van het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol (hierna: het Programma). De eerste voortgangsbrief heeft de Kamer op 21 april jl. ontvangen.<sup>2</sup> Hierbij ontvangt u de tweede voortgangsbrief.

#### **Stand van zaken Programma Omgeving Luchthaven Schiphol**

In de vorige voortgangsbrief werd stilgestaan bij de opzet van het Programma waarin langs diverse sporen wordt gewerkt om de verschillende opgaven in de Schipholregio in samenhang te bezien en tot oplossingen te kunnen komen. Op 24 juni jl. is in de Hoofdlijnenbrief Schiphol aangekondigd dat het kabinet heeft besloten om het maximum aantal toegestane vliegtuigbewegingen op Schiphol te beperken tot 440.000 per jaar.<sup>3</sup> Dit besluit is genomen om een nieuwe balans te kunnen vinden tussen het belang van een internationale luchthaven voor Nederland en de kwaliteit van de leefomgeving en vormt een belangrijk onderdeel van het Programma.

In deze brief wordt uw Kamer geïnformeerd over de reeds gezette stappen naar aanleiding van het kabinetsbesluit van 24 juni jl., over de stand van zaken en ontwikkelingen binnen het Programma, gevolgd door een vooruitblik op de zaken die uw Kamer de komende periode kan verwachten.

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

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 426.

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

## **Effectuering Kabinetsbesluit 24 juni jl.**

Zoals aangekondigd in de Hoofdlijnenbrief Schiphol dient een aantal directe en zorgvuldige vervolgstappen gezet te worden om het Kabinetsbesluit van 24 juni jl. te effectueren. Zo hebben bijvoorbeeld de eerste informele gesprekken plaatsgevonden met de Europese Commissie over het doorlopen van de Balanced Approach. Verder zijn de voorbereidingen gestart zodat het anticiperend handhaven kan worden beëindigd vanaf de start van het IATA winterseizoen 2023–2024.

Daarnaast is zoals aangekondigd in de Hoofdlijnenbrief aan Schiphol gevraagd om de slots waar geen historische aanspraak op kan worden gedaan op zo kort mogelijke termijn buiten de capaciteitsdeclaratie te houden, zodat deze slots niet meer kunnen worden uitgegeven door de slotcoördinator. De slotcoördinator (Airport Coordination Netherlands, ACNL) is ten slotte verzocht om te onderzoeken hoe in samenhang met de geldende regelgeving en procedures rond slotallocatie tot een reductie van het aantal vliegtuigbewegingen en het hiermee samenhangende aantal slots kan worden gekomen. Hierbij wordt ook ingegaan op de reductie van het aantal nachtbewegingen die het kabinet voornemens is vast te stellen. Ook is Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) verzocht de operationele voorbereidingen te treffen voor het terugbrengen van het aantal vliegtuigbewegingen tot 440.000 per jaar en het beëindigen van het anticiperend handhaven met behoud van het strikt preferentieel baangebruik.

## **Participatie, omgeving en communicatie**

### *Zienswijzeprocedure en quickscan*

In de vorige voortgangsbrief is uw Kamer ingelicht over de zienswijzeprocedure ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) en het groot aantal zienswijzen waarin zorgen zijn geuit over het gebruik van primaire en secundaire banen, vooral met betrekking tot overlast in de omgeving van de Zuidoosthoek. Hiertoe is een quickscan uitgevoerd om de werking van het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) in de Zuidoosthoek nader te onderzoeken en zo een beter beeld te krijgen van de factoren die een rol spelen bij de verdeling van vliegverkeer en hinder in dit gebied. Over de resultaten van de quickscan en de opvolging hiervan wordt uw Kamer binnenkort separaat per brief geïnformeerd.

### *Brieven SchipholWatch en ORS*

Op 28 maart 2022 ontving de vaste commissie voor IenW een afschrift van een brief van SchipholWatch aan de Eerste Kamer over de vorming en uitvoering van luchtvaartbeleid. Op 31 maart 2022 ontving de vaste commissie een brief van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) te Hoofddorp met een reactie op het hinderreductieplan van Schiphol. In de procedurevergaderingen van respectievelijk 6 april 2022 en 20 april 2022 werd door de vaste Kamercommissie verzocht om een reactie. Gezien de ontwikkelingen rondom het kabinetsbesluit van 24 juni jl. en de relatie tussen dit besluit en de thematiek van beide brieven, ontvangt u in deze voortgangsbrief een reactie op beide verzoeken.

In de brief van SchipholWatch wordt onder meer ingegaan op de bescherming van de volksgezondheid, leefomgeving, kwetsbare natuur en de rechtsbescherming. In de brief van de ORS wordt gesteld dat vermindering van de overlast van Schiphol alleen mogelijk is bij minder vluchten. De nadelige aspecten van luchtvaart die de bewoners adresseren zijn ook door het kabinet onderkend. In het coalitieakkoord is daarom aangegeven dat er aandacht moet zijn voor het verminderen van

de negatieve effecten van luchtvaart op mens, milieu en natuur. Het kabinetsbesluit van 24 juni jl. inzake beëindiging van het anticiperend handhaven en een reductie van het maximum aantal toegestane vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol raakt direct aan vraagstukken die SchipholWatch en de ORS in hun brieven adresseren. Echter, zoals ook eerder aangegeven zijn met dit besluit niet alle zorgen van tafel. Daar moet blijvend aan worden gewerkt, waarbij ook steeds het belang van een internationale luchthaven voor Nederland moet worden meegewogen.

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

Er is door negen bewoners een verzoek gedaan om gecompenseerd te worden voor de schade die is ontstaan door het beleid van anticiperend handhaven bij Schiphol (verzoek om nadeelcompensatie). De bewoners stellen in hun verzoek over de periode 2014 t/m 2019 schade te hebben geleden, waaronder verminderd woongenot door geluidsoverlast als gevolg van overschrijdingen van de grenswaarden geluidbelasting in de handhavingspunten bij de Aalsmeerbaan. De verzoeken om nadeelcompensatie zijn overeenkomstig de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019 voorgelegd aan een onafhankelijke adviescommissie. De adviescommissie heeft op 10 februari 2022 advies uitgebracht.

De afgelopen maanden heeft de adviescommissie een validatie van de in de eindadviezen gehanteerde methodiek uitgevoerd. Ook is tijdens een bijeenkomst, in aanwezigheid van de verzoekers, antwoord gegeven op een aantal opgekomen vragen over de gebruikte methodiek. Op basis van het advies, de terugkoppeling van de bijeenkomst en de aanvullende validatie worden momenteel de besluiten op de voorliggende negen schadeverzoeken voorbereid. Uw Kamer wordt hier in de volgende voortgangsbrief nader over geïnformeerd.

#### **Wijziging Luchthavenverkeerbesluit (LVB)**

Het Kabinetsbesluit van 24 juni jl. resulteert in een reductie van het aantal toegestane vliegtuigbewegingen in vergelijking met het aantal dat in het ontwerpLVB is opgenomen en die in de praktijk al werden gerealiseerd voordat de COVID-19 pandemie uitbrak. Door de relatie tussen de wijziging van het LVB en de verlening van een natuurvergunning aan Schiphol, kan niet met zekerheid worden voorspeld wanneer de wijziging van het LVB kan worden afgerond. De benodigde aanvulling van de passende beoordeling voor het verkrijgen van een natuurvergunning is namelijk tevens onderliggend aan het te wijzigen LVB, waarin het NNHS en het maximumaantal vliegtuigbewegingen worden vastgelegd. Het kabinetsbesluit heeft ook gevolgen voor de definitie van het voornemen en daarmee de in de milieueffectrapportage «Nieuw Normen- en Handhavingssysteem Schiphol» opgenomen resultaten en conclusies. Dit kan aanleiding zijn tot een nader verzoek om aanvulling van het milieueffectrapport.

Omdat het aantal vliegtuigbewegingen in het te wijzigen LVB wordt gereduceerd, is het doorlopen van een proces conform de EU-regelgeving voor capaciteitsbeperkingen vereist, de zogenaamde Balanced Approach. Onderdeel hiervan is ook de voorziene reductie van het nachtvolume van maximaal 32.000 naar 29.000 vliegtuigbewegingen per jaar.

#### **Geluid**

Uw Kamer is in de vorige voortgangsbrief geïnformeerd over de uitwerking van een conceptregeling geluidwerende voorzieningen (het

basispakket Geluid). In de tussenliggende periode zijn er stappen gezet wat betreft de uitwerking van de regeling, zoals onderzoek naar de omvang van de isolatieopgave en onderzoek naar hoe zo goed mogelijk kan worden aangesloten bij de eisen die in het verleden golden. Dat laatste is van belang omdat tegenwoordig met een andere geluidbelastingindicator wordt gerekend dan in het verleden. De eisen in de nieuwe regeling moeten gelijkwaardig zijn aan de eisen uit de eerdere regelingen. Daarnaast is aan omgevingspartijen het uitwerkingstraject toegelicht en is hiertoe ook contact gezocht met de luchtvaartmaatschappijen. Naar aanleiding van het kabinetsbesluit van 24 juni jl. om het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol tot 440.000 vliegtuigbewegingen te beperken, zal worden bekeken welke invloed dit heeft op de geografische afbakening van de regeling. Ik verwacht de regeling in oktober in consultatie te brengen en voor het eind van het jaar vast te stellen. Vanzelfsprekend wordt uw Kamer hierover geïnformeerd.

Voor de andere onderdelen van de geluidaanpak die ook in de eerste voortgangsbrief zijn opgenomen zijn eveneens stappen gezet. Binnen deze aanpak zal via drie sporen invulling worden gegeven aan het terugdringen van geluidshinder van luchtvaart:

- Sturingsmaatregelen om de geluidsbelasting van de omgeving aan de bron te verminderen;
- Gevolgbeperkende maatregelen zoals gevelisolatie;
- Innovatiegerichte maatregelen zoals geluidadaptief bouwen.

Er is onderzoek opgestart hoe en in welke mate maatregelen zoals vlootvernieuwing, operationele aanpassingen of beperkingen van het nachtvolume kunnen bijdragen aan het reduceren van de geluidbelasting, op welke termijn, en onder welke voorwaarden.

### **Natuurvergunning**

In de brief van 23 februari jl. is uw Kamer geïnformeerd dat Schiphol verzocht is de aanvraag voor een natuurvergunning en de bijbehorende passende beoordeling aan te vullen.<sup>4</sup> Naar aanleiding van het Kabinetsbesluit van 24 juni jl. is Schiphol verzocht in de aanvulling op de vergunningaanvraag rekening te houden met het Kabinetsbesluit, zodat het bevoegd gezag (de Minister voor Natuur en Stikstof) dit kan meewegen in de beoordeling van de vergunningaanvraag. Op basis van de aangeleverde en op te leveren informatie beoordeelt het bevoegd gezag de passende beoordeling in het kader van de behandeling van de vergunningaanvraag.

### **Gebiedsagenda NOVEX Schipholregio**

In de vorige voortgangsbrief is uw 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. In de brief van de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening van 17 mei jl. over ruimtelijke ordening van de fysieke leefomgeving wordt Schiphol als NOVEX-gebied aangewezen.<sup>5</sup> De NOVEX-aanpak benadrukt de stapeling van opgaven in het gebied en het belang om deze opgaven in samenhang te bekijken en keuzes te maken. Dit raakt direct aan de ontwikkeling van de aangekondigde gebiedsagenda. De gebiedsagenda vormt hiermee de concrete invulling van de NOVEX-aanpak voor de Schipholregio.

In de afgelopen periode is intensief gewerkt aan het maken van samenwerkingsafspraken tussen Rijk en regio die worden vastgelegd in een

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 421.

<sup>5</sup> Kamerstuk 34 682, nr. 92.

bestuursvereenkomst «intenties samenwerking NOVEX Schipholregio». In deze bestuursvereenkomst committeren Rijk en regio zich 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. De bestuursvereenkomst beschrijft de afspraken, vormt daarmee de start van de gebiedsagenda en wordt op korte termijn na het zomerreces officieel vastgesteld door middel van ondertekening door de betrokken partijen. Hierna begint de concretiseringsfase, waarin de afspraken uit de bestuursvereenkomst 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 Q2 2023 te hebben afgerond, conform de NOVEX-aanpak.

### **Besluitvorming**

Het vinden van een goed evenwicht tussen de verschillende publieke belangen in het gebied rondom Schiphol vraagt blijvende inzet en aandacht. De afgelopen tijd zijn, mede door het Kabinetsbesluit van 24 juni jl. verschillende stappen gezet. Over de vorderingen en het verdere tijdspad van het Programma wordt uw Kamer nader geïnformeerd in de eerstvolgende voortgangsbrief, voorzien eind dit jaar.

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