

Stand van zaken Schipholdossier

aan:	de raad van de gemeente Teylingen
datum:	19 mei 2022
zaaknummer:	Z-22-252223
portefeuillehouder:	Mevr. H.M.A. Hooij
behandelend ambtenaar:	Rozemarijn de Kwaasteniet
emailadres:	R.deKwaasteniet@HLTSamen.nl
telefoon:	14 0252

Inhoud mededeling

In deze raadsmemo treft u een weergave aan van de belangrijkste ontwikkelingen in het Schipholdossier.

Inleiding

Het vliegverkeer van en naar de Kaagbaan en de Aalsmeerbaan beïnvloeden het leefklimaat in en daarmee de ontwikkelmogelijkheden van de Duin- en Bollenstreek, van het Hollandse Plassengebied en die van het Groene Hart-gebied. De gemeenten in deze gebieden zijn daarom betrokken bij de ontwikkelingen rond Schiphol. Daarbij is Schiphol niet één dossier, maar een verzameling dossiers.

1. Overlegstructuur Schipholdossiers (*transitie van ORS naar IBO en MRS*)
2. Situatie door Covid-19-maatregelen (*tijdelijk minder hinder*)
3. Luchtruimherziening (*wijzigen vliegroutes*)
4. Luchthaven Verkeer Besluit ('LVB-1') (*beperking aantal nachtvluchten en vastlegging van het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel*)
5. Natuurbeschermingswet: natuurvergunning Schiphol (*stikstofproblematiek*)
6. Luchtvaartnota 2020-2050 (*ontwikkelrichting Schiphol, 2e Kaagbaan?*)
7. Luchthaven Verkeer Besluit ('LVB-2') (*groeimogelijkheden (middel)lange termijn*)
8. Programma Hinderreductie Schiphol (*vermindering geluidhinder, volksgezondheid*)
9. luchtvaart en CO2 (*klimaat*)
10. luchtvaart en (ultra)fijn stof (*volksgezondheid*)
11. Ontwikkeling Lelystad Airport (*reductie nachtvluchten op Schiphol; implementatie selectiviteitsbeleid*)
12. Aanvullingsregeling geluid t.b.v. de Omgevingswet (*cumulatieregeling en woningbouw*)

De gezamenlijke belangen van de bij deze dossiers betrokken gemeenten en provincies laten zich vatten in de centrale begrippen *duurzame connectiviteit* en *gezonde leefomgeving*.

Twee keer per jaar verzorgt de ODWH een update over de stand van zaken rond al deze dossiers. Zo'n update is uitdrukkelijk niet bedoeld als een introductie op de verschillende dossiers.

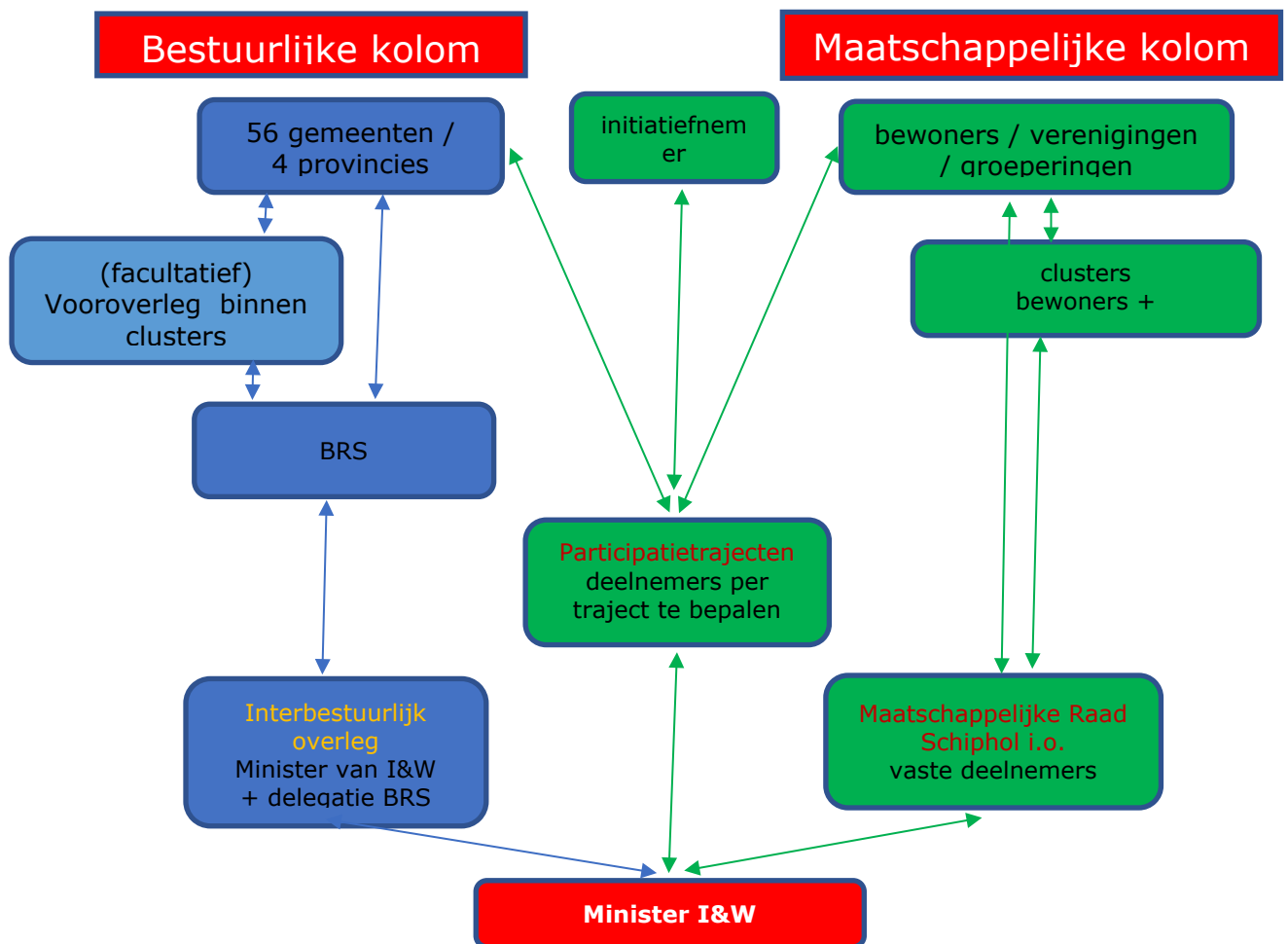
1. Overlegstructuur Schipholdossiers *transitie van ORS naar IBO en MRS*

Om hun belangen in de verschillende besluitvormingstrajecten te laten doorklinken, hebben gemeenten en provincies in de regio's rond Schiphol hun krachten gebundeld in de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS). Dit platform vormt sinds begin 2000 voor bestuurlijke partijen de opmaat naar het periodiek overleg met de betrokken ministeries, luchtvaartsector en bewoners in het Regioforum van de Omgevingsraad Schiphol (ORS).

Ingaande 1 januari 2022 is deze overlegstructuur gewijzigd. Er wordt thans onderscheid gemaakt naar het handelingsperspectief van de verschillende bij het overleg betrokken partijen. In het verlengde van dat onderscheid zijn het bestuurlijk en het maatschappelijk krachtenveld van elkaar gescheiden. Elke krachtenveld is thans doende een eigen, op dat handelingsperspectief toegesneden overlegstructuur vorm te geven. Bewoners en luchtvaartsector worden in het vervolg bij besluitvormingstrajecten betrokken via de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS). Deze MRS verkeert momenteel nog in een oprichtingsfase. Tot de oprichting een feit is, vinden de activiteiten plaats onder de vlag van de ORS die juridisch is blijven voortbestaan.

De BRS blijft het overlegorgaan van overheidsorganen in de periferie van Schiphol en wordt via het zogenoemde Interbestuurlijk Overleg (IBO) de officiële gesprekspartner voor het Rijk met deze bestuurslagen. Het is in essentie de formalisering van een al langer lopend informeel overleg dat was ontstaan als gevolg van het niet meer goed functioneren van de ORS.

Vanuit deze nieuwe wijze van governance is het Ministerie van IenW ook de participatie rond de verschillende dossiers aan het omschakelen. Het ministerie wil in het vervolg die participatie uitvoeren conform een vooraf vastgestelde basisparticipatiekwaliteit. In dat kader is door het Ministerie een eerste *klankbordgroep* bijeen geroepen om de situatie in de *Zuidoosthoek* te onderzoeken. Het gaat hierbij om feiten verzamelen over de geluidssituatie, vliegroutes, klachten etc. Op basis daarvan zal men de stand van zaken beoordelen en mogelijk ook naar oplossingen gaan zoeken.



2. Situatie door Covid-19-maatregelen

Tijdelijk minder hinder

Als gevolg van covid-19-maatregelen is vanaf maart 2020 het vliegverkeer enorm afgenomen. Om de gevolgen uit te drukken, worden de cijfers van het laatste "normale" jaar, 2019, als referentie gebruikt om de impact te duiden die deze crisis op het vliegverkeer heeft gehad. Duidelijk is dat 2020 en 2021 totaal afwijkende jaren zijn, qua aantal vliegtuigbewegingen, geluidhinder, klachtenpatroon en toekomstperspectief. Inmiddels trekt het weer aan, maar deskundigen gaan er van uit dat de luchtvaart jaren nodig heeft om volledig van de crisis te herstellen.

De crisis bood ook kansen: omdat ruimte vrijkwam in de lucht kon Schiphol makkelijker werken aan geluidarm vliegen (o.a. uitfaseren lawaaige toestellen en toepassen glijvluchten). Helaas blijkt toepassen van selectiviteitsbeleid niet te gebeuren: vrijkomende slots worden juist *meer* gebruikt voor vakantiebestemmingen, omdat de zakelijke markt niet snel aantrekt. De sturing die de slotcoördinator wilde uitoefenen is door de rechter op basis van internationale regelgeving geblokkeerd.

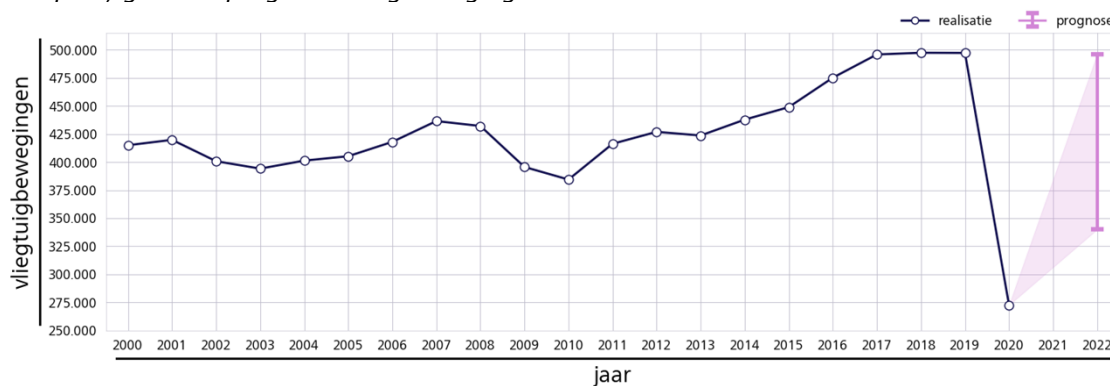
Schiphol in cijfers:

Schiphol	2021	2020	2019
reizigers	25,5 mln	20,9 mln	71,7 mln
vliegbewegingen	266.969	227.304	496.826
directe bestemmingen	296	316	332
vracht	1,66 mln ton	1,44 mln ton	1,57 mln ton
volledige vrachtluchten	23.996	23.782	14.156

De tijdelijke reductie van het aantal vliegbewegingen is niet evenredig over de verschillende start- en landingsbanen verdeeld. Door afspraken over preferent baangebruik ondervindt de Kaagbaan minder effecten van de (tijdelijke) afname van het totale aantal vliegbewegingen dan andere banen.

In deze herstelperiode van coronacrisis is er een grotere onzekerheid in de verkeersprognose dan normaal gesproken het geval is. Wat betreft 2022 wordt daarom gerekend met twee uitersten. De verwachting is dat het werkelijke aantal vliegbewegingen – met alles wat daaraan annex is – ergens daartussenin zal uitkomen.

Schiphol, gebruiksprognose vliegbewegingen voor 2022:



3. Luchtruimherziening *wijzigen vliegroute*

Op 13 januari 2021 heeft de minister de 'Ontwerp-voorkeursbeslissing Luchtruimherziening' gepubliceerd. Daarin staat op hoofdlijnen hoe de structuur en benutting van het Luchtruim verbeterd kan worden. In internationaal verband is gekeken naar de mogelijkheden om andere (efficiëntere) routes te vliegen. Vanaf circa 2023 is een herziening van de vliegroutes in het luchtruim boven Europa mogelijk. Men wil routes "rechter trekken" vanwege besparing van brandstof en tijd. Een belangrijk doel is ook om vliegtuigen hoger te laten vliegen, waardoor minder geluidhinder optreedt.

Ook wordt de mogelijkheid bekeken van vaste naderingsroutes, waarbij vliegtuigen in smalle corridors vliegen in plaats van verspreid. Dit kan leiden tot een verschuiving en concentratie van geluidhinder, met als uitgangspunt verminderen van geluidhinder. Een andere hinderbeperkende maatregel uit de Luchtruimherziening is, om het afwijken van vaste vliegroutes pas toe te staan *boven 1800 meter*, dat ligt nu op 900 meter. In de toekomst moet dit leiden tot strikter volgen van de routes; deze zijn immers ontworpen met het oog op het zoveel mogelijk voorkomen van hinder.

Een belangrijke verandering is ook dat passagiersvliegtuigen boven Brabant mogen gaan vliegen, waar nu nog een groot deel van het luchtruim alleen toegankelijk is voor de luchtmacht. Op die manier wordt een zgn. 'Vierde Fix' gemaakt: een aanvliegroute naar Schiphol vanaf het Zuidoosten. Dit kan flinke consequenties hebben voor het patroon van aanvliegroutes en dus voor geluidhinder op de grond. Deze routes worden echter pas in een later stadium ontworpen.

De BRS en onze regio hebben zienswijzen ingediend op het ontwerp voorkeursbesluit. Wij waren niet de enigen. Het ministerie ziet zich gesteld voor bijna 3.000 vragen/opmerkingen/ voorstellen die uit ingediende zienswijzen zijn gehaald. Over de voortgang van de beoordeling van deze zienswijzen en de besluitvorming over het voorkeursbesluit meldt de Minister van IenW aan de leden van de Tweede Kamer (brief 16/12/2021):

"Er is sprake van een beperkte voortgang. Dit is enerzijds het gevolg van de demissionaire status van het kabinet. Anderzijds is de herziening van het luchtruim ook een complex en langdurig proces dat zorgvuldige afstemming vereist met alle betrokken partijen. Dat betreft afstemming tussen civiele en militaire partijen en met internationale partners. De afgelopen zes maanden zijn voornamelijk gericht op het voorbereiden van verdere besluitvorming door een nieuw kabinet. Dat betreft het voorbereiden van de reactienota op de ingediende zienswijzen, het aanvullen van het plan-MER en het verder verwerken van de reacties in de concept Voorkeursbeslissing. Daarnaast is hard gewerkt aan het verkennen van verschillende ontwerpen voor de hoofdstructuur.

(...)

De definitieve Voorkeursbeslissing, de Reactienota en de aangevulde milieueffectrapportage kunnen door het nieuwe kabinet naar verwachting in de eerste helft van 2022 worden vastgesteld. Hiermee wordt de Verkenningsfase afgerond en start de Planuitwerkingsfase. Daarin wordt de Voorkeursbeslissing uitgewerkt in concrete luchtruimprojecten. Naar verwachting zal de Planuitwerkingsfase ten minste tot 2023 in beslag nemen."

4. Luchthaven Verkeer Besluit ('LVB-1')

beperking aantal nachtvluchten en vastlegging van het Nieuwe Normen en HandhavingsStelsel

Op 16 februari 2021 is een nieuw Luchthavenverkeerbesluit (in ontwerp) gepubliceerd. Het LVB-1 (werktitel) regelt de wettelijke verankering van het Aldersakkoord uit 2008 (dat loopt t/m 2020). De afspraken over vliegregels uit het Aldersakkoord worden al meer dan 10 jaar toegepast, dus in de praktijk wijzigt er niet veel. Het Aldersakkoord had echter geen wettelijke status en was dus niet handhaafbaar. Schiphol zit zodoende al 10 jaar in een gedoogsituatie.

In het LVB is o.a. het bestaande plafond van maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen vastgelegd. Nieuw is dat het maximum aantal nachtvluchten wordt verlaagd van 32.000 naar 29.000. Verder worden de 'preferentieregels' vastgesteld (o.a. welke banen worden prioritair gebruikt).

Om het LVB-1 te kunnen vaststellen, is door Schiphol een Milieu Effect Rapportage (MER) opgesteld. Diezelfde MER is ook onderlegger voor de voor de grondoperatie benodigde vergunning ingevolge de Wet natuurbescherming (zie p.5). Schiphol blijkt nog niet over zo'n vergunning te beschikken en heeft deze alsnog aangevraagd. Vanwege hun onderlinge samenhang zijn het ontwerp Luchthavenverkeerbesluit en de ontwerpbeslissing ingevolge de Wet natuurbescherming tegelijk in procedure gebracht. De BRS en onze regio hebben zienswijzen ingediend op het ontwerp LVB-1.

Bij het ministerie is de voortgang op dit dossier de afgelopen periode beïnvloed door de demissionaire status van het kabinet. In de tussentijd komen steeds meer signalen naar buiten dat het voorgenomen besluit niet kan worden gedragen door de MER vanwege gebreken aan de onderliggende stikstofberekeningen (zie ook p.5 en p.11).

5. Natuurbeschermingswet: natuurvergunning Schiphol ***stikstofproblematiek***

Het vergunningstelsel ingevolge de Wet natuurbescherming is het instrumentarium om activiteiten te reguleren die leiden tot stikstofdepositie in met name natuurgebieden. Bevoegd gezag is in dit geval het ministerie van LNV.

In 2019 bleek dat Schiphol nog niet over zo'n vergunning de beschikking had. Schiphol heeft daarom een vergunningaanvraag gedaan voor de grondoperatie. Die grondoperatie ziet o.a. op de stikstof die bij vliegtuigen vrijkomt vanaf het moment van landen of tot het moment van opstijgen, alsmede bij het taxiën en parkeren aan de gate. Dit hoort, net als alle voertuigen op het platform (en bijv. de verwarming van alle gebouwen), bij de Omgevingsvergunning van de luchthaven zelf.

De stikstofuitstoot vanaf het moment van opstijgen hoort dus niet bij de grondoperatie, maar bij de vluchtbewegingen zoals vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit (zie p.4). Het één is ondenkbaar zonder het ander en beiden leiden tot stikstofdepositie. Hierdoor zijn de procedures voor de natuurvergunning en die voor het LVB met elkaar verweven. De vergunningaanvraag met alle bijkomende rapporten is een verantwoordelijkheid van Schiphol. Het afgeven van een natuurvergunning vergt beoordeling van complexe vraagstukken, waaronder de emissie en depositie van stikstof die de te vergunningen activiteit met zich zal meebrengen. Dit vereist allerlei cijfermatige informatie om tot besluitvorming te komen.

Inhoudelijk valt over de aanvraag en de ontwerpvergunning het nodige op te merken. Zo ontbreekt een nieuwe Aerius-berekening. Verder springt de ruimhartige wijze waarop de historische rechten zijn berekend in het oog. Deze historische rechten zijn bepalend voor stikstofruimte die beschikbaar is voor groeiscenario's.

Het vergunningstelsel als zodanig is gericht op bescherming van natuurgebieden. Uit onze regio konden daardoor Nieuwkoop en Noordwijk, gemeenten met N2000-gebieden binnen hun grenzen, zich als belanghebbend met zienswijzen in deze procedure mengen.

Ook hier speelt dat de voortgang op dit dossier de afgelopen periode is beïnvloed door de demissionaire status van het kabinet. Maar in weerwil van dit vacuüm heeft de minister in voortgangsberichten aan de Tweede Kamer laten doorschemeren dat Schiphol definitieve berekeningen voor de stikstofdepositie moet gaan maken, op grond daarvan moet gaan bezien welke aanvullende maatregelen nodig zijn om deposities terug te dringen en dat hij een aanvulling op de aanvraag van de natuurvergunning verwacht.

Dit alles duidt er op dat de doorwerking van de stikstofregelgeving groter is dan door Schiphol en het ministerie aanvankelijk is aangenomen (zie ook p.4 en p.11).

6. Luchtvaartnota 2020-2050 ***ontwikkelrichting Schiphol, 2e Kaagbaan?***

De Luchtvaartnota gaat over heel Nederland (dus niet alleen Schiphol) en blikst vooruit tot 2050. Het is de visie van het kabinet op de verdere ontwikkeling van de luchtvaart in ons land, met een afweging tussen economie, milieu-aspecten, geluidhinder en veiligheid. De *definitieve* Luchtvaartnota is op 27 november 2020 gepubliceerd. Het stuk is weinig concreet maar geeft wel aan dat groei mogelijk moet zijn nadat hinderbeperking is gerealiseerd. Jaarlijks wordt een *groeitranché* vastgesteld op basis van de bereikte hinderbeperking in het voorafgaande jaar; de luchtvaartsector moet elke groeistap dus verdienen.

Het eerder door het kabinet benoemde plafond van 540.000 wordt in de Luchtvaartnota niet meer genoemd. Wel is concreet benoemd dat het aantal nachtvluchten in stappen naar beneden moet, eerst tot 29.000, daarna naar 25.000. Dit is al vastgelegd in het

Coronasteunpakket van de KLM, maar is nog niet bindend voor de andere vliegmaatschappijen.

Er komt geen nader onderzoek naar een luchthaven in zee, tenzij de markt dit oppakt. In de Nota is nog geen besluit genomen over het continueren van de *grondreservering* voor een Tweede Kaagbaan. Momenteel wordt nader onderzoek gedaan naar de mogelijkheden en effecten hiervan; de minister is voornemens hier een apart besluit over te nemen.

Tevens wordt nader onderzoek gedaan over het advies van de WHO om als hindernorm voortaan uit te gaan van 45 dB Lden, in plaats van 48 dB Lden.

De concrete uitwerking van de Luchtvaartnota zal gebeuren via een Uitvoeringsagenda. Deze agenda is adaptief en het is de bedoeling deze met enige regelmaat te actualiseren. Het coalitieakkoord van de regering legt nieuwe accenten voor de vervolgbesluiten met (nog) meer aandacht voor verduurzaming en leefomgevingskwaliteit. De accenten leiden tot aanvulling en aanscherping van de Uitvoeringsagenda. De aangepaste Uitvoeringsagenda zal pas later dit jaar bekend worden gemaakt.

7. Luchthaven Verkeer Besluit ('LVB-2') ***groeimogelijkheden (middel)lange termijn***

In 2019 schreef de minister aan de Tweede Kamer dat Schiphol verder mag groeien tot 540.000 vliegbewegingen. In de Luchtvaartnota wordt dit getal echter niet meer genoemd.

De beoogde groei kan pas plaatsvinden nadat het LVB opnieuw is aangepast (werktitel LVB-2). Vanwege de Coronacrisis is het LVB-2 (en dus groei boven 500.000) voorlopig nog niet aan de orde; vermoedelijk pas in combinatie met de herinrichting van het luchtruim, dus na 2023.

De randvoorwaarden en invulling van de methodiek voor het bepalen van de bereikte hinderbeperking (en dus de groeimogelijkheid) worden nog uitgewerkt door het ministerie. Naast geluidhinder is vooral *vliegveiligheid* beperkend voor groei.

8. Programma Hinderreductie Schiphol ***verminderen geluidhinder, volksgezondheid***

Schiphol heeft in maart 2020 het Programma Hinderbeperking gepubliceerd. De bedoeling van dit pakket aan maatregelen is om de komende jaren te komen tot enige vermindering van de geluidhinder, zie <https://minderhinderschiphol.nl/>

Enkele belangrijke maatregelen zorgen *overal* voor hinderbeperking: uitfasen van lawaaige toestellen, hoger aanvliegen en meer in glijvlucht landen. De uitvoerbaarheid van deze maatregelen is in belangrijke mate afhankelijk van de drukte in het luchtruim. In het pakket zitten ook maatregelen die leiden tot een geringe *verschuiving* van de hinder. De meeste van dit type maatregelen leiden tot minder gebruiken van de Aalsmeerbaan en Zwanenburgbaan, maar tot intensiever gebruik van de Kaagbaan. Momenteel lopen al onderzoeken die zich richten op hinderbeperking door de nachtvluchten naar de Zwanenburgbaan zuidzijde en starts vanaf de Aalsmeerbaan. De gezamenlijke gemeenten en provincies (de BRS) en andere stakeholders hebben brieven met opmerkingen naar Schiphol gestuurd. Standpunt van de BRS is dat niemand er op achteruit mag gaan, of dat compensatie wordt geboden.

Schiphol heeft circa 1000 reacties ontvangen en inmiddels verwerkt in het definitieve Programma Hinderreductie. Er zijn 16 acties toegevoegd aan het programma, dat vervolgens aan de minister is aangeboden.

Momenteel worden het ambitieniveau van het programma en de wijze waarop de consultatie heeft plaatsgevonden door IenW getoetst. De resultaten daarvan zullen door het ministerie zowel binnen de bestuurlijke als de maatschappelijke kolom (zie p.1) worden gedeeld en besproken.

9. Luchtvaart en CO2

klimaat

De Luchtvaart valt niet onder het klimaatakkoord (evenals de zeescheepvaart). Toch wil de sector een bijdrage leveren aan de klimaatdoelen en heeft daartoe een plan opgesteld voor een Nederlandse bijdrage. Het *Ontwerp akkoord van de luchtvaartsector voor klimaat* noemt de volgende doelen: 2 % CO2 reductie per jaar; CO2 neutrale groei vanaf 2020, 50% reductie in 2050 t.o.v. 2005 (onder voorbehoud van consensus in ICAO-verband), gebruik hernieuwbare brandstof 14 % in 2030, Zero-emissie grond-operatie in 2030.

Het sectorakkoord is overigens weinig concreet; niet wordt aangegeven hoe e.e.a. gerealiseerd gaat worden en door wie (welke vliegmaatschappijen). Het kabinet zet voorlopig in op prijsbeleid (tickettax 7,50 euro per 1 januari 2021). Een tickettax in EU verband is niet op korte termijn te verwachten.

10. Luchtvaart en (ultra)fijn stof

volksgezondheid

Het RIVM verricht een meerjarig onderzoek naar de gezondheidseffecten van ultrafijn stof (UFS) rond Schiphol. Het programma richt zich op de omwonenden in 31 gemeenten rondom de luchthaven Schiphol. In 2019 is het deelonderzoek naar de korte termijn effecten gepubliceerd. De eindrapportages van het onderzoek zouden medio 2021 verschijnen. De coronacrisis zorgde er echter voor dat de onderzoekers die werkzaam zijn op het ultrafijnstofproject minder beschikbaar waren voor het project dan van tevoren was ingepland. Hierdoor is oplevering van het onderzoek vertraagd. Vervolgens was de inschatting dat de eindrapportage eind 2021 gereed zou zijn. Dit werd aangepast naar het eerste kwartaal van 2022. Ook deze planning is niet gehaald.

Vooruitlopend op de publicatie van de eindrapportage heeft het RIVM onlangs bekend gemaakt dat het onderzoek heeft geleid tot nieuwe inzichten. In het verlengde daarvan is het model verfijnd waarmee het RIVM berekent hoeveel ultrafijn stof van vliegtuigen er in de omgeving van Schiphol is.

Door de verfijning worden de berekende niveaus van ultrafijn stof van vliegtuigen in de omgeving van Schiphol ongeveer dertig procent lager dan eerder berekend. Voor de verdeling van ultrafijn stof rondom Schiphol heeft de aanpassing geen gevolgen. Het is nog steeds zo dat er dichtbij Schiphol meer ultrafijn stof in de lucht is en verder weg van Schiphol minder ultrafijn stof van vliegtuigen in de lucht aanwezig is. De verbeterde manier van berekenen heeft geen invloed op de conclusies over acute gezondheidsklachten uit het "Onderzoek naar de gezondheidseffecten van kortdurende blootstelling aan ultrafijn stof rond Schiphol". Dit onderzoek maakte namelijk gebruik van de feitelijk gemeten niveaus van ultrafijn stof en niet van berekeningen.

11. Ontwikkeling Lelystad Airport

reductie nachtvluchten op Schiphol; implementatie selectiviteitsbeleid

Er bestaat een samenhang tussen de voorgenomen reductie van het aantal nachtvluchten op Schiphol en de ontwikkeling van Lelystad Airport. Na reductie naar 29.000 vliegtuigbewegingen in de nachtelijke periode, zoals opgenomen in LVB-1 (zie p.4) zou dit aantal in stappen worden verminderd naar 27.000 en dan tot 25.000, mede afhankelijk van de opening en ontwikkeling van Lelystad Airport, verdere ontwikkeling van Schiphol en de substitutie van vliegverkeer door treinen.

Het is de bedoeling dat Lelystad vooral vakantievluchten gaat accommoderen. Men start met 5.000 vliegbewegingen per jaar en bouwt dat langzaam op. De bedoeling is dat vliegmaatschappijen hun slots voor vakantieverkeer op Schiphol teruggeven aan de slotcoördinator en zodoende ruimte maken voor *zakelijk* vliegverkeer op Schiphol ('selectiviteitsbeleid'). De Tweede Kamer heeft dat als voorwaarde gesteld. De minister heeft daartoe een zgn. '*verkeersverdelingsregel*' gemaakt. Deze is na veel soebatten geaccordeerd door de EU (die wil juist vrije marktwerking). De rol en mogelijkheden van de slotcoördinator in deze lijken echter beperkt (zie p.2).

De opening van vliegveld Lelystad is uitgesteld tot na 2021 vanwege de crisis in de luchtvaart en de stikstofproblematiek.

Maart jl. is het nieuws naar buiten getreden dat Lelystad Airport nog geen natuurvergunning krijgt om als uitwijkvluchthaven van Schiphol dienst te mogen doen. Het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit zou de aanvraag daarvoor hebben afgewezen, omdat de berekeningen over de stikstofuitstoot niet klopten.

12. Aanvullingsregeling geluid t.b.v. de Omgevingswet cumulatieregeling en woningbouw

Het Rijk is voornemens om tegelijk met de invoering van de Omgevingswet de berekeningsmethode voor cumulatie van diverse geluidbronnen aan te scherpen. De insteek is het veel zwaarder meewegen van vliegtuiglawaai, met als gevolg een slechtere classificering van het woonklimaat. Ook gelden de regels voor een groter gebied dan de huidige LIB-5 contour. De cumulatieregeling is in feite een onderkenning van de ernst van vliegtuiglawaai.

Curieus genoeg bieden de cumulatieregels geen bescherming. Bij nieuwbouw brengen zij enkel een zwaardere motiveringsplicht met zich mee. Hoewel de ernst van vliegtuiglawaai dus wordt onderkend, leidt het niet tot normstelling. Daarmee wordt het aan gemeenten gelaten om zonder sturingsmogelijkheden op de bron een afweging te maken over de aanvaardbaarheid en gezondheidsrisico's van luchtvaartgeluid. Maar hoe deze afweging uiteindelijk zal worden gemaakt, het stelt grenzen aan de uitvoerbaarheid van de woningbouwopgave waar de streek voor staat.

Vanwege deze doorwerking op de woningbouwopgave is een koppeling aangebracht tussen inzet vanuit de Schipholproblematiek sec (verzorgd door de ODWH) en de inzet van de streek op de woningbouwopgave (verzorgd door Holland Rijnland). In BRS-verband is een lopend overleg met het Rijk over de voorgestelde regeling. De BRS – en daarmee ook de gemeenten in deze regio – stelt dat de nieuwe rekenregels voor geluid van tafel moeten en dat in plaats daarvan gezamenlijk een goed beschermingsregime moet worden uitgewerkt. In de tussentijd mag de omgeving niet onnodig op slot worden gegooid.

De staatssecretaris van I&W heeft dienaangaande in zijn voortgangsbericht aan de Tweede Kamer d.d. 16-12-2021, voor de korte termijn voorgesteld om de angel uit de voorgenomen cumulatieregeling te halen door de bestaande cumulatieregeling tijdelijk van toepassing te verklaren.

Maar uitstel is geen afstel. Op termijn zal de nieuwe regeling in werking treden en zal de diverse problematiek gaan opspelen. Het door de BRS eerder over deze regeling geformuleerde standpunt is daardoor nog steeds actueel.

13. Wat is er aan achtergronddocumentatie?

Op de website van de BRS zijn allerlei documenten (brieven, factsheets, position papers, zienswijzen) te vinden met betrekking tot bovenstaande Schiphol-dossiers.

https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Luchtvaart/Bestuurlijke_Regie_Schiphol

Ook de volgende websites zijn informatief wat betreft de verschillende Schipholdossiers:

www.omgevingsraadschiphol.nl
<https://www.luchtvaartindetoeekomst.nl/>
<http://www.bezoekbas.nl/>
<https://www.lvn.nl/omgeving/baangebruik>