

Bijlage 1

Inzet BRS t.b.v. advisering minister door College van Advies

A) Wettelijke verankering van het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel, vastleggen al gemaakte afspraken en handhaving daarvan.

BRS zet in op de verankering van de Aldersafspraken inclusief – de juridische – borging van het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel (NNHS) in een Luchthavenverkeerbesluit (LVB) en een daarbij passend Luchthavenindelingbesluit (LIB). Daarmee komt een eind aan jarenlang gedogen en ontstaat er rechtszekerheid ook voor wat betreft de planologie op de grond. Dan kan er vanaf het gebruiksjaar 2020 ook formeel worden gehandhaafd. Selectief gebruik van de luchthaven waarbij het netwerkverkeer voorrang krijgt is voor ons uitgangspunt.

Het MER dient zo spoedig mogelijk op tafel te komen. Die immers levert de cijfermatige onderbouwing voor de verdere besluitvorming. Uit het MER zal blijken (a) in hoeverre bovenstaande afspraken realistisch zijn en (b) in hoeverre deze afspraken toekomstbestendig zijn met name voor wat betreft de regel voor de ‘vierde baan’ of dat deze regel in het kader van de motie Visser aanpassing behoeft.

Voor wat betreft de zogenaamde 50-50 % verdelingsregel voor toekomstige milieuruimte stelt het kabinet in het regeerakkoord 2017-2020 “De door de sector behaalde milieuwinst sinds het ingaan van het Aldersakkoord mag, conform de afspraken aan de Alderstafel, voor 50% worden benut voor groei van vliegverkeer. De overige 50% van de milieuwinst wordt gebruikt voor vermindering van de overlast voor omwonenden.”.

Uit het MER zal blijken hoeveel ruimte er wat dat betreft binnen de zogenaamde gelijkwaardigheidscriteria nog feitelijk beschikbaar is voor een verdere ontwikkeling van de luchthaven. Besluitvorming daaromtrent is nu niet aan de orde (zie hieronder onder B).

De BRS heeft met het kabinet in 2017 afspraken gemaakt over ‘wonen/vliegen’ (namelijk: waar gebouwd kan worden en onder welke voorwaarden). Die afspraken worden nu geïmplementeerd en gemonitord. Afgesproken is met het kabinet dat “partijen met elkaar in overleg gaan als er significante wijzigingen in de ontwikkeling van Schiphol zijn met (nu nog) niet voorziene effecten voor de geluidhinder en woningbouw” (zie brief IenM aan Kamer dd. 16 oktober 2017). Deze afspraken staan zolang er geen substantiële wijziging van de effecten van de luchtvaart op de grond aan de orde is. Wij gaan ervan uit dat dit beeld wordt bevestigd in het MER en er dus geen grond is voor advisering op dit punt door de ORS.

In de directe omgeving rond de luchthaven zijn er gebieden waar (strengere) ruimtelijke beperkingen vanwege Schiphol gelden en waar geen mitigerende maatregelen meer mogelijk zijn. Aandacht is nodig om verloedering en verpaupering van gebieden die als gevolg van de beperkingen ongebruikt blijven liggen (bv. lege kassen), te voorkomen. Daar waar bijvoorbeeld oorspronkelijke bedrijvigheid is gestaakt en de ruimtelijke beperkingen in de weg staan aan nieuwe toekomstbestendige ontwikkelperspectieven, zijn investeringen nodig om de leefbaarheid te waarborgen. De BRS wil hier samenwerken met Schiphol en afspraken maken over hun betrokkenheid hierbij.

Overigens is de BRS nog steeds van opvatting dat de ORS hier geen verdere taak heeft. De ORS is immers toegerust en richt zich met name op luchtvaart specifieke aspecten. In de RO lijn vindt een integrale wegging van alle ruimtelijk relevante aspecten en een daarop gebaseerde besluitvorming plaats.

Selectiviteit ten behoeve van het hubverkeer op Schiphol is uitgangspunt van eerder gemaakte afspraken en leidend voor de voor verdere besluitvorming over Schiphol. Daaraan is tot op heden onvoldoende invulling gegeven. Het Rijk heeft hierin de regie te nemen.

De ontwikkeling van Lelystad blijft essentieel voor het behoud van het hub netwerk van Schiphol. Openstelling van Lelystad in 2020 is daarom noodzakelijk om “schuifruimte” te bieden voor de selectieve ontwikkeling van Schiphol. Alternatieve sturingsmiddelen om dit te bereiken moeten worden onderzocht, als een “EU-proof” verkeersverdelingsregel niet mogelijk of effectief blijkt.

B) Geen vlucht naar voren

Wij willen geen besluiten nemen over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol na 2020 totdat de vraagstukken rond onderstaande thema’s zijn uitgekristalliseerd en in hun onderlinge samenhang kunnen worden beschouwd. Het zijn dan ook deze thema’s waarop wij van het Rijk een visie verwachten in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en/of de Luchtvaartnota.

CO2 en overige uitstoot van luchtverontreinigende stoffen.	Luchtvaart maakt nu nog geen deel uit van de Europese klimaatafspraken en het nationale Energieakkoord. In de Luchtvaartnota moet het kabinet adresseren welke maatregelen - al dan niet in Europees verband - genomen moeten worden om het terugdringen van CO2 door de luchtvaart te realiseren. Hiervoor worden concrete doelstellingen uitgewerkt. Ook de stikstofdepositie ten gevolge van de luchtvaart verdient aandacht. Daarnaast moet onderzocht worden of op Schiphol het prijsmechanisme (tariefstelling) bij het terugdringen van uitstoot een grotere rol kan spelen. Ook de substitutie van vliegtuig door trein voor de intra Europese korte afstanden moet in dit kader worden onderzocht.
Luchthaven in zee	De BRS ondersteunt het onderzoek naar een luchthaven in zee inclusief daarbij behorende infrastructuur en landzijdige functies.
(Ultra)fijnstof	In 2020 worden de eerste resultaten verwacht van het RIVM onderzoek naar ultrafijnstof. In de Luchtvaartnota moet worden aangegeven hoe hier verder mee om te gaan.
Geluidhinder is gebaseerd op berekeningen. De ervaring leert dat dit het wantrouwen van de omgeving vergroot. Onderzocht moet worden in hoeverre real time metingen van geluid een bijdrage kunnen leveren aan het herstel van vertrouwen van de omgeving.	De hinderbeleving is in de afgelopen jaren veranderd. Naast het geluidsniveau wordt met de sterke toename van het aantal vluchten (t.o.v. 2003) de intensiteit van de hinder steeds meer als knelpunt genoemd. De pauzes tussen de pieken zijn korter of zelfs afwezig. Daarmee ontstaat er een continue verstoring, de rustmomenten zijn weggevalen.

Veiligheid (OVV rapport)	Bij verdere duurzame ontwikkeling worden de aanbevelingen van het OVV in acht genomen. Dat betekent dat er een integrale veiligheidsanalyse beschikbaar dient te zijn. Inzichtelijk moet worden gemaakt wat dat betekent voor het strikt preferentieel vliegen en de (her) indeling van het luchtruim.
Gezondheid	Er moet onderzoek komen naar de lange termijn effecten van luchtvaart op Schiphol op de gezondheid. Het destijds stop gezette onderzoek in het kader van GES (gezondheidseffecten Schiphol) moet, onder aansturing van RIVM en GGD's, worden hervat.
Nachtvluchten	De BRS pleit voor het beperken van het aantal nachtvluchten, met het oog op de beperking van de slaapverstoring en de effecten daarvan op de gezondheid, zonder dat de hubfunctie in gevaar komt. Inzichtelijk moet worden gemaakt in hoeverre het verplaatsen van het nachtelijk verkeer naar elders of naar overdag mogelijk is. Wij vragen dat nu gestart wordt met een onderzoek naar een gedeeltelijke nachtsluiting.
Luchtruimherziening	Inzicht is nodig in de effecten van de herindeling van het luchtruim inclusief de introductie van een vierde fix en een eventueel ander operationeel concept voor de situatie op de grond. Hier ligt ook een relatie met de aanbevelingen van het OVV.
Mitigeren en compenseren	Er dient extra inzet te komen voor hinder beperkende dan wel compenserende maatregelen voor die gebieden die ten gevolge van de toegenomen inzet van vooral de secundaire banen onevenredig nadeel ondervinden.
Governance	Het Schipholdossier vraagt om een nadrukkelijke regie vanuit het Rijk (zie ook daarover het OVV rapport). Na afsluiting van de huidige advisering van de heer Alders dient een grondige evaluatie plaats te vinden van de werking van de ORS.

C) Tussen 2020 en uitvoering Luchtvaartnota/herziening luchtruim.

In deze tussenliggende periode moet het hub netwerk op Schiphol wel in stand kunnen blijven. Het hub netwerk is van groot belang voor de internationale concurrentiepositie van Nederland. Het is daarom

aan de sector om met, ook innovatieve, maatregelen te komen en aan te geven of er nog iets geregeld moet worden om die operatie niet in gevaar te brengen. Lelystad speelt daarin een belangrijke rol. Als zesde baan geeft Lelystad de benodigde schuifruimte in relatie tot Schiphol. De BRS wacht de reactie van de sector op dit punt af.