

Vergaderjaar 2018–2019

31 936

Luchtvaartbeleid

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 646

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER-
STAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 juli 2019

Onze verbinding met de wereld is waardevol en belangrijk voor onze open economie, maar het behoud van het wereldwijde netwerk van bestemmingen is geen vanzelfsprekendheid. In het Regeerakkoord is voor luchtvaart afgesproken dat het Kabinet de beperking van de hinder voorop stelt en dat de luchthaven Schiphol perspectief houdt op groei. De focus wordt gelegd op hinderbeperking in plaats van het aantal vliegbewegingen. Hierdoor wordt gewerkt aan een betere leefomgeving en luchtkwaliteit, terwijl de sector met slimmere en schonere vliegtuigen ruimte kan creëren voor groei van het aantal vluchten. Zo houdt Schiphol perspectief op groei.

De richting van de ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart op de lange termijn zal worden gegeven in de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020–2050 die na de zomer verschijnt. De uitwerking daarvan in concrete instrumenten vindt vaak plaats in internationaal kader en zal tijd kosten. Vooruitlopend op deze uitwerking is echter ook voor de eerste jaren na 2020 duidelijkheid nodig over de ontwikkeling van Schiphol en de verbetering van de leefomgeving rond Schiphol. Dit biedt duidelijkheid aan de omgeving en de sector en het stelt Schiphol in staat om tijdig en zorgvuldig de vereiste onderzoeken uit te voeren en de benodigde procedurestappen te zetten voor de besluitvorming. Tijdig perspectief voor de komende jaren en voor de langere termijn is van belang om de luchtvaartsector in staat te stellen de benodigde investeringen in veiligheid, innovatie en duurzaamheid te doen.

Bij de vormgeving van mijn beleid laat ik mij leiden door het Regeerakkoord, beschikbaar onderzoek, de resultaten uit de verschillende participatietrajecten, het verslag van de voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol (ORS), de heer Alders, en het advies van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (RLI). Dit geeft een goed beeld van wat er leeft rond luchtvaart in Nederland. Veel mensen maken gebruik van het vliegtuig voor werk, vakantie of familiebezoek en hechten daar veel waarde aan. En

dankzij het uitgebreide netwerk kunnen vanaf Schiphol veel verschillende bestemmingen rechtstreeks worden bereikt, wat van belang is voor de concurrentiepositie van Nederland. Bovendien werken vele duizenden mensen bij bedrijven in de luchtvaart of luchtvracht of bij bedrijven die hiervan afhankelijk zijn. Maar de luchtvaart brengt voor mensen ook hinder met zich mee. Voor hen zijn de lusten en de lasten niet meer in balans. Daarbij ligt de luchthaven Schiphol in een stedelijke regio die belangrijk is voor het vestigingsklimaat en de concurrentiepositie van Nederland, met hoge groei en een grote woningbehoefte. Ook is aan de orde gesteld dat de negatieve klimaateffecten van luchtvaart beperkt moeten worden. Recent zijn ook de PAS-problematiek en de eerste effecten van onderzoek naar de effecten van ultrafijn stof in beeld gekomen.

Kortom, het moet anders. En dat ga ik ook doen. Kwaliteit komt centraal te staan in het luchtvaartbeleid. Ik zet mij in voor een nieuwe balans tussen de kwaliteit van de leefomgeving en de kwaliteit van ons netwerk van internationale verbindingen. Daarvoor zijn heldere afspraken, duidelijke regels en strikte handhaving noodzakelijk. Van ongeclausuleerde groei kan niet langer sprake zijn. Groei moet de komende jaren op Schiphol stapje voor stapje worden verdiend nadat overlast voor omwonenden aantoonbaar is afgenomen. Dit is ook het perspectief voor de Luchtvaartnota.

In deze brief schets ik de drieslag waarmee ik invulling geef aan het nieuwe perspectief:

- Korte termijn: verankeren van de regels;
- Middellange termijn: groei verdienen door aantoonbare hinderbeperking met aanvullende maatregelen ter verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving;
- Lange termijn: de Luchtvaartnota geeft richting met een nieuw perspectief.

Deze drie lijnen geven inzicht in mijn ambitie en hetgeen u de komende maanden kunt verwachten. Tevens is dit een reactie, op het verslag van de voorzitter van de ORS¹ en het advies van de RLI «Luchtvaartbeleid. Een nieuwe aanvliegroute»² zoals toegezegd aan uw Kamer.

Korte termijn: verankeren van de regels

In de periode tot en met 2020 zal ik, zoals eerder aangegeven aan uw Kamer³, zorgen voor het zorgvuldig juridisch verankeren en strikt handhaven van het nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS) met een maximum van 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar op Schiphol en een maximum van 32.000 vliegtuigbewegingen in de nacht. Hiermee komt een einde aan de huidige situatie waarin door de ILT anticiperend wordt gehandhaafd op het vliegen volgens de regels van het NNHS. Ik kies daarbij ook voor het juridisch verankeren van een aangescherpte vierdebaanregel, zoals opgenomen in het verslag van de voorzitter van de ORS, waarop zal worden gehandhaafd.

Voor het verankeren van het NNHS zal na de zomer een eerste wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit in procedure worden gebracht (hierna: LVB-1). Ten behoeve daarvan wordt de MER afgerond en beoordeeld. Ik zie momenteel of daarop aanvullingen nodig zijn betreffende de stikstofdepositie. Dit naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State over de PAS. Zodra de MER ten behoeve van het LVB-1 gereed is, zal

¹ Kamerstuk 29 665, nr. 353

² Kamerstuk 31 936, nr. 590

³ Kamerstuk 29 665, nr. 357

ik uw Kamer informeren. Het LVB-1 zal vervolgens bij uw Kamer worden voorgehangen en parallel start een zienswijzeprocedure. Na afronding daarvan en beoordeling door de Raad van State zal het LVB-1 in werking treden.

Middellange termijn: groei verdienen door aantoonbare hinderbeperking

De eerste jaren na 2020 vormen een overgangperiode waarin we werken in lijn met het perspectief van de Luchtvaartnota, tot dit perspectief in concrete bruikbare instrumenten is uitgewerkt. In deze overgangperiode werken we volgens een systematiek waarin onder strikte voorwaarden groei mogelijk is. Het is belangrijk dat de sector vanaf 2021 weer perspectief heeft om te kunnen groeien. De connectiviteit met de rest van de wereld, die op een hoog niveau staat dankzij de hubfunctie van Schiphol, is belangrijk voor onze open economie. Vanaf Schiphol kan nu naar ruim 300 bestemmingen worden gevlogen. Daardoor is Nederland via Schiphol direct verbonden met 52% van het wereldwijde economisch potentieel en bijna 80% van het Europese economische potentieel, gemeten in Bruto Binnenlands Product.

Groei is ook van belang voor de concurrentiepositie van Schiphol. Groei kan alleen als dit aantoonbaar veilig kan en als dit gepaard gaat met aantoonbare reductie van de overlast en verbetering van de leefomgevingskwaliteit. Hiervoor wordt een tweede wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit (hierna: LVB-2) voorbereid, onderbouwd met een passende MER en veiligheidsanalyse en in samenhang met een pakket maatregelen dat op korte termijn moeten leiden tot concrete reductie van de overlast en verbetering van de leefomgeving rond Schiphol.

Veiligheid op één

Veiligheid staat op één. Schiphol kan zich alleen verder ontwikkelen als dit aantoonbaar veilig kan. Zoals eerder aan uw Kamer⁴ is aangegeven wordt een onafhankelijke evaluatie van de implementatie van de aanbevelingen van de OVV uitgevoerd. En zoals toegezegd zullen deze evaluatie van de OVV-aanbevelingen en separaat onderzoek van het NLR moeten aantonen dat veiligheidsrisico's integraal en structureel voldoende zijn aangepakt en of, en met welke maatregelen, de voorgenomen ontwikkeling van Schiphol zoals voorgesteld in LVB-2 de komende jaren aantoonbaar veilig kan plaatsvinden. Dit wordt gedaan door een actualisatie van de integrale veiligheidsanalyse die het NLR eerder heeft uitgevoerd, rekening houdend met de ontwikkeling van Schiphol in de komende jaren en de maatregelen die de sector heeft genomen en nog neemt. Zowel de evaluatie als de actualisatie worden dit jaar uitgevoerd en zullen afgerond zijn voordat ik het LVB-2 aan uw Kamer zal voorleggen.

Aanpak schadelijke emissies

Ongeacht de verdere ontwikkeling van Schiphol is het van belang om de uitstoot van schadelijke emissies door de luchtvaart, zoals CO₂, stikstof en (ultra)fijnstof, aan te pakken. Mijn aanpak voor de reductie van de CO₂-uitstoot heb ik beschreven in de brief over duurzame luchtvaart.⁵

Uit het onderzoek van het RIVM waarover de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat uw Kamer onlangs heeft geïnformeerd blijkt dat kortdurende blootstelling aan ultrafijn stof gezondheidseffecten kan

⁴ Kamerstuk 29 665, nr. 357

⁵ Kamerstukken 31 936 en 32 813, nr. 585

hebben. Het is nog niet duidelijk wat de effecten van langdurige blootstelling aan ultrafijn stof zijn.⁶ Dit wordt onderzocht in de volgende module van het onderzoek. Eind 2021 verwachten we de eindresultaten van het meerjarig onderzoeksprogramma te kunnen toesturen. De tussenresultaten benadrukken het belang van het verder bevorderen van de luchtkwaliteit in Nederland. Schiphol neemt het initiatief om, samen met luchtvaartmaatschappijen en andere betrokken stakeholders, een actieplan voor de reductie van ultrafijn stof op te stellen, deze zal eind 2019 gereed zijn.

Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State van 29 mei jl. over de PAS worden de consequenties voor het beleidsterrein van de luchtvaart bekeken, inclusief verstandige vervolgstappen. Hierbij wordt ook gezien wat dit specifiek betekent voor de MER ten behoeve van het LVB-1 en LVB-2.

Aantoonbare hinderreductie

Het aantal ernstig gehinderden en de hinder in de nacht rond Schiphol moet omlaag. De ruimte die er nu nog is tussen het huidige aantal ernstig gehinderden en de geldende normen voor ernstig gehinderden mag niet volledig worden gebruikt voor de groei van het handelsverkeer. Met andere woorden: het «volvliegen van de gelijkwaardigheid» is niet aan de orde. In plaats daarvan moet het aantal mensen dat op basis van de huidige systematiek als ernstig gehinderd wordt aangemerkt ieder jaar aantoonbaar omlaag. De sector kan groei verdienen door aantoonbare reductie van de hinder. Dit kan bijvoorbeeld door vlootvernieuwingen, aanpassing van de vliegprocedures en door minder te vliegen in de nacht.

In het LVB-2 wordt deze aanpak juridisch verankerd. Voor de eerste jaren na 2020 worden groeistappen vastgelegd. Om een stap te kunnen zetten moet het aantal ernstig gehinderden als gevolg van het handelsverkeer aantoonbaar worden gereduceerd. Momenteel wordt onderzocht wat ambitieuze en haalbare stappen hiervoor zouden kunnen zijn. Ieder jaar zal worden beoordeeld of aan de reductie van het aantal ernstig gehinderden en de regels van het stelsel is voldaan, om op basis daarvan te besluiten of voor een volgend jaar een beperkte groei van het aantal vliegtuigbewegingen is verdiend. Dit als overgang naar een nieuwe systematiek voor de lange termijn die in vervolg op de Luchtvaartnota zal worden uitgewerkt.

Minder nachtvluchten

Vermindering van de hinder kan bijvoorbeeld worden bereikt door een stapsgewijze reductie van het aantal nachtvluchten. De exacte omvang van deze reductie voor de komende jaren wordt verder uitgewerkt. De ambitie is om te komen tot een substantiële beperking van het aantal nachtvluchten.

Meer hinder in de randen van de nacht door verschuiving van nachtvluchten zal niet worden toegestaan. Er wordt gezien of hiervoor aanvullende regels nodig zijn. Voor de lange termijn wordt in het kader van de Luchtvaartnota onderzocht of een meer fundamentele aanpassing van het nachtrecht van Schiphol nodig is. Hierbij worden zoals toegezegd aan uw Kamer ook de ervaringen bij luchthavens elders in Europa betrokken.

⁶ Kamerstuk 30 175, nr. 337

Concrete maatregelen

Ik hecht er aan dat de hinderreductie als gevolg van bijvoorbeeld vlootvernieuwing en reductie van het aantal nachtvluchten ook gepaard gaat met concrete en zichtbare maatregelen voor de omgeving, die ook aansluiten bij hoe de hinder door omwonenden wordt beleefd. Daarom vraag ik Schiphol om samen met andere partijen uit de sector en de omgeving nog dit jaar een uitvoeringsplan hinderreductie op te stellen. Ten behoeve van dit plan dienen concrete voorstellen te worden beoordeeld die door de sector en omgevingspartijen zijn gedaan, en waarvan een – niet limitatieve – opsomming is opgenomen bij het verslag van de voorzitter van de ORS. Ook is het belangrijk dat concreet wordt gekeken naar de top-20 van klachten over Schiphol en welke maatregelen genomen kunnen worden om deze klachten aan te pakken. Hierbij kan onder andere gedacht worden aan hogere en/of andere aan- en uitvlieg-routes, vermindering van de inzet van secundaire banen en het creëren van rustmomenten.

Naast het uitvoeringsplan hinderreductie is ook verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving nodig. Daarvoor vraag ik Schiphol om samen met andere partijen uit de sector en de omgeving een concreet voorstel uit te werken voor een Omgevingsfonds. Vanuit dit fonds zal bijvoorbeeld moeten worden geïnvesteerd in het aanpakken van individuele schrijnende situaties als gevolg van het vliegverkeer, het beter/verder isoleren van huizen in de directe omgeving van Schiphol en het ontwikkelen van gebieden rond Schiphol waarvoor bouwbeperkingen gelden op grond van het Luchthavenindielingsbesluit (LIB).

Wonen/vliegen

Nederland staat voor een grote verstedelijkingsopgave, deze raakt in het bijzonder de grote stedelijke regio's met de grootste druk op de woningmarkt. De Schipholregio/Metropool Regio Amsterdam is er hier één van. De uitdaging voor de toekomst is om wonen en vliegen goed te combineren zodat de leefomgevingskwaliteit echt wordt verbeterd. In de Luchtvaartnota wordt dit verder uitgewerkt. Daarbij betrekken we ook expliciet de suggesties die zijn opgenomen in het verslag van de voorzitter van de ORS. Bijvoorbeeld dat er een verduidelijking moet komen van de verantwoordelijkheden tussen de sector (hinder door vliegen) en de gemeenten ((nieuwe) hinder door bouwen in de nabijheid van waar wordt gevlogen). Hiervoor wordt inzichtelijk gemaakt of er in wet- en regelgeving kan worden toegewerkt naar een heldere verantwoordelijkheidsverdeling voor het treffen van maatregelen om geluidsoverlast te verminderen.

Met betrekking tot de contouren van de gebieden in het Luchthavenindielingsbesluit Schiphol (LIB) kies ik er voor om, buiten een aantal noodzakelijke aanpassingen in verband met de (vlieg)veiligheid⁷, de LIB contouren niet te actualiseren in het kader van LVB-2. Van enkele actuele ontwikkelingen, zoals de aanbevelingen van de WHO over geluid, de uitkomsten van het onderzoek naar ultrafijn stof, de discussie over meten versus berekenen van vliegtuiggeluid en de herindeling van het luchtruim, kan niet worden uitgesloten dat deze effect zullen hebben op de LIB-contouren en de bijbehorende regels. Het nu al aanpassen van de contouren zou daarom mogelijk onwenselijke consequenties hebben en kan de mogelijk-

⁷ In verband met de bescherming van de vliegprocedures en het voorkomen van verstoring van luchtverkeersleidingsapparatuur, is het noodzakelijk om de beschermingsvlakken in het Luchthavenindielingsbesluit Schiphol aan te passen. Het betreft een technische wijziging van de bijlagen.

heden om te komen tot een toekomstbestendig beleid ten aanzien van wonen/vliegen beperken. Wanneer meer duidelijkheid is over de consequenties van voornoemde actuele ontwikkelingen kan worden bezien of aanpassing van het LIB gewenst is. Daarnaast wordt, in overleg met betrokken partijen, gekeken of er vooruitlopend daarop in specifieke gevallen mogelijkheden zijn om te komen tot maatwerkafspraken voor beperkte ontwikkeling waar dit nu niet is toegestaan en afspraken voor locaties waar dit nu wel is toegestaan, maar het bij wijziging van de contouren later mogelijk niet meer gewenst is.

Kwalitatieve groei

De stapsgewijze ontwikkeling die op deze wijze mogelijk wordt gemaakt moet zoveel mogelijk benut worden om de netwerkqualiteit van Schiphol te ondersteunen. De aanpak in het kader van het selectiviteitsbeleid zoals geschetst in mijn brief van 17 januari 2019⁸ is hierbij leidend. Om tot een maximale bijdrage aan de versterking van de netwerkqualiteit op Schiphol te komen, is het doel om Lelystad Airport zo snel mogelijk te openen om zodoende op korte termijn een deel van de vakantievluchten te kunnen verplaatsen van Schiphol naar Lelystad Airport. Op deze manier wordt op Schiphol ruimte gecreëerd voor verkeer dat de mainportfunctie ondersteunt. Hierbij is de veronderstelling dat Lelystad zo snel als mogelijk open gaat. Over de stappen die hiertoe genomen worden heb ik u 2 juli jl. geïnformeerd. Schiphol Group is gevraagd middels een gerichte marktbenadering en aantrekkelijke faciliteiten te zorgen dat Lelystad Airport zich actief richt op het aantrekken van airlines die op Lelystad vakantievluchten willen aanbieden, zodat deze airlines zich op Schiphol kunnen richten op hubgebonden vluchten.

De Europese Commissie gaat naar verwachting vanaf 2020 werken aan een nieuwe slotverordening. Nederland zal zich binnen de EU inspannen om ervoor te zorgen dat deze aanpassing ertoe leidt dat er meer ruimte ontstaat om nationaal selectiviteitsbeleid te voeren.

Veiligheids- en milieuonderzoek ten behoeve van LVB-2

Om een goede integrale veiligheidsanalyse en MER te kunnen maken ten behoeve van het LVB-2, is een concrete bandbreedte nodig van het aantal vliegtuigbewegingen op basis waarvan analyses en berekeningen gemaakt kunnen worden.

In de integrale veiligheidsanalyse zal worden gerekend met een bovengrens van 540.000 vliegtuigbewegingen. Dat is namelijk het aantal vliegtuigbewegingen waarvan de luchtverkeersleidingsorganisatie (LVNL) eerder heeft aangegeven dat dit binnen de huidige luchtruimstructuur, het huidige afhandelingsconcept en met de huidige piekruurcapaciteit een ontwikkeling van Schiphol door LVNL kan worden ondersteund⁹. Ditzelfde aantal zal ik eveneens hanteren voor het onderzoeken van de milieueffecten in de MER. De door Schiphol te verdienen groeirimte in de komende periode zal daarom binnen de bandbreedte van 500.000 en 540.000 vliegtuigbewegingen dienen te liggen. Dit betekent niet automatisch dat Schiphol tot 540.000 kan gaan groeien. Elke groeistap zal verdiend moeten worden. Hoeveel groei er ieder jaar maximaal te verdienen valt, werken we de komende maanden uit.

⁸ Kamerstuk 31 936, nr. 574

⁹ Kamerstuk 29 665, nr. 287

Lange termijn: Luchtvaartnota geeft richting met een nieuw perspectief

In vervolg op mijn brief van december 2018¹⁰ informeer ik u waar ik sta bij de voorbereiding van de Ontwerp-Luchtvaartnota. Zoals verzocht door uw Kamer wordt daarbij een PlanMER procedure gehanteerd. Deze biedt een helder kader voor formele participatie en geeft structuur aan het in kaart brengen van te verwachten beleidseffecten.

In het voorjaar heeft de eerste inspraakronde plaatsgevonden op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD), met het bijbehorend advies van de commissie MER. Daarnaast heeft de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (RLI) op mijn verzoek advies uitgebracht over de ontwikkeling van de Luchtvaart in Nederland «Luchtvaartbeleid. Een nieuwe aanvliegroute». In vervolg op de inspraak op de NRD wordt momenteel de Nota van Antwoord voorbereid.

Daarnaast is een zogenaamd hoekpuntendocument uitgewerkt dat de basis vormt voor de PlanMER. In aanvulling op de formele inspraakprocedure is dit document besproken met maatschappelijke stakeholders in de Klankbordgroep Luchtvaartnota en op een aantal punten aangepast. Hierin zijn drie invalshoeken van het maatschappelijk debat in kaart gebracht. Deze worden momenteel via de PlanMER getoetst op brede welvaartseffecten. Daarnaast wordt ter vergelijking de situatie in 2018 beschreven.

De eerste invalshoek is «normeren», en sluit aan bij het advies van de RLI. Hierbij bepalen de normen het kader voor het luchtvaartbeleid. De tweede invalshoek is het versterken van het verbindingennetwerk in de wereld dat bijdraagt aan de economische concurrentiepositie. Vanuit dit perspectief ligt het voor de hand om luchtvaart in Nederland zoveel mogelijk te accommoderen en te concentreren, in combinatie met verbetering van de leefomgeving en bereikbaarheid. De derde invalshoek is de verdeling van luchtvaart over Nederland. Daarin staan de ontwikkelkansen rondom regionale luchthavens centraal. Deze drie beleidsopties zijn met nadruk uitersten, de randen van het speelveld en gelden in het bijzonder voor de civiele luchtvaart. De resultaten worden conform de spelregels van de PlanMER afgezet tegen een referentievariant waarin het huidige beleid wordt voortgezet.

De resultaten van de PlanMER zullen, naast relevant onderzoek en inzicht in de wensen en zorgen van belanghebbenden, worden gebruikt bij de voorbereiding van de Ontwerp-Luchtvaartnota, die dit najaar voor inspraak wordt voorgelegd.

Ik vind het belangrijk dat er een actuele visie komt op de luchtvaart die recht doet aan de wensen en zorgen van mensen en de sector voldoende ontwikkelperspectief biedt om ook op de lange termijn te kunnen investeren in veiligheid, innovatie en duurzaamheid. Er zijn heldere voorwaarden en regels nodig voor de ontwikkeling van de civiele luchtvaart in de toekomst. Die afspraken worden zoveel mogelijk vastgelegd en zullen strikt worden gehandhaafd. Dit moet bijdragen aan onderling vertrouwen.

Conform het Regeerakkoord zijn «slim en duurzaam» het uitgangspunt. Veiligheid is de voorwaarde voor alles en er wordt door alle betrokken partijen gewerkt aan continue verbetering van deze veiligheid. Het gaat vervolgens om een evenwichtige balans tussen afname van hinder en het

¹⁰ Kamerstuk 31 936, nr. 570

economisch belang. Kwaliteit is het uitgangspunt voor groei en die groei kan de sector verdienen door een aantoonbare afname van hinder. We zetten in op optimale verbinding met de belangrijkste economische centra in de wereld en bezien hoe luchtvaart past binnen het totale mobiliteitsstelsel. Dat is nodig voor onze open economie en de positie van Nederland als handelsland.

De CO₂-uitstoot van de internationale luchtvaart, die momenteel verantwoordelijk is voor ongeveer 2–3% van de totale wereldwijde CO-uitstoot, is de afgelopen decennia sterk toegenomen en de sector heeft een aantal afspraken gemaakt om deze in de toekomst te beperken. Prognoses van overheden en private partijen op mondiaal, Europees en nationaal niveau laten echter nog een verwachte groei zien van het mondiale vliegverkeer en een toename van de CO₂-uitstoot. Daarom neem ik samen met de sectorpartijen op een drietal sporen maatregelen om de CO₂-uitstoot van de luchtvaart te verminderen: 1) duurzamer vliegen, 2) compenseren van uitstoot in andere sectoren en 3) alternatieven voor vliegen. Hierover bent u in februari geïnformeerd.¹¹

Daarnaast wordt ingezet op verbetering van leefomgeving en gezondheid. Ik zal bezien hoe geluidsnormen beter recht kunnen doen aan de beleving van hinder, en daartoe maken we zo mogelijk al gebruik van inzichten uit onderzoek dat daarover nu al plaatsvindt. We maken afspraken met provincies en steden over het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en de samenhang tussen wonen en vliegen. Daarbij nemen we nieuwe wetenschappelijke inzichten mee, bijvoorbeeld over de mogelijke effecten van ultrafijn stof. Voor wat betreft de mogelijke effecten van stikstofdepositie wordt de recente uitspraak van de Raad van State over de PAS betrokken.

Het Rijk voert daar waar mogelijk regie op het optimaal inzetten van de capaciteit binnen het totale luchthavensysteem (nationale en regionale luchthavens) en trekt onder meer in het kader van Single European Sky op met andere landen om hierop meer sturing te kunnen geven. Innovaties dragen bij aan het ontwikkelen van nieuwe en duurzame alternatieven binnen of voor de luchtvaart. We maken ons klaar voor onbemand vliegen. Er wordt gekeken hoe het Rijk beter invulling kan geven aan de regierol met het oog op het behartigen van de publieke belangen. Tevens worden de participatievormen tegen het licht gehouden en wordt bezien hoe we met onderling vertrouwen invulling kunnen geven aan de toekomst van de luchtvaart.

Vervolgstappen

Samenvattend zet ik hieronder de vervolgstappen op een rij. Meer specifieke informatie zal gepubliceerd worden op de website: www.luchtvaartindetoekomst.nl

Korte termijn Schiphol; LVB-1:

Het MER wordt momenteel afgerond en beoordeeld. Bij deze beoordeling wordt eveneens bezien of en zo ja welke aanvullingen nodig zijn naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State over de PAS. Na de zomer, als er een goedgekeurd MER is, stuur ik het LVB-1 samen met dit MER naar uw Kamer. Parallel aan deze voorhang start de formele inspraakprocedure.

¹¹ Kamerstukken 31 936 en 32 813, nr. 585

Middellange termijn Schiphol; LVB-2:

De komende tijd ga ik met betrokken partijen in gesprek over de in de brief geschetste aanpak voor de middellange termijn. Dat doe ik met de delegaties van de ORS en door de organisatie van enkele inloopavonden in de regio Schiphol. Ik zal uw Kamer hierover in het najaar informeren, uiterlijk gelijktijdig met de start van de voorhang van LVB-1.

In het komende half jaar worden de onafhankelijke veiligheidsanalyses uitgevoerd en wordt een concreet voorstel voor het LVB-2 uitgewerkt. Schiphol is aan zet om de MER ten behoeve van het LVB-2 op te stellen, deze zal ik daarna in mijn rol als bevoegd gezag beoordelen. Met de sector en omgevingspartijen werken we komend half jaar ook het uitvoeringsplan hinderreductie en daarnaast werkt de sector het Omgevingsfonds uit. Als dit gereed is zal ik dit pakket samen met het LVB-2 voorleggen aan uw Kamer. Dan start ook de formele inspraakprocedure voor het LVB-2.

Lange termijn; Luchtvaartnota:

De Ontwerp-Luchtvaartnota verschijnt, samen met de plan-MER en de Nota van Antwoord na de zomer. Dan start de formele inspraakperiode, waarna de Luchtvaartnota wordt vastgesteld en aangeboden aan uw Kamer.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga