

Vergaderjaar 2023–2024

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 496

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 maart 2024

Binnen het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol wordt gewerkt aan een nieuwe balans tussen het belang van een internationale luchthaven en de kwaliteit van de leefomgeving, specifiek voor omwonenden. Het Hoofdlijnenbesluit Schiphol is hierbij leidend.¹ De effectuering van dit besluit loopt middels drie sporen. Daarnaast lopen er diverse andere trajecten. De Kamer wordt periodiek geïnformeerd over de voortgang van het «Programma Omgeving Luchthaven Schiphol», middels de periodieke voortgangsbrief.² De zesde voortgangsbrief heeft de Kamer op 20 december 2023 ontvangen. Hierbij ontvangt de Kamer de zevende voortgangsbrief met een stand van zaken binnen de verschillende trajecten.

Op 20 maart 2024 heeft de rechtbank Den Haag uitspraak gedaan in de zaak van de Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV) tegen de Staat. Zoals aangegeven in de brief van het kabinet van diezelfde datum bestudeert het kabinet op dit moment de betekenis van dit vonnis voor de lopende trajecten en procedures.³ De uitkomst van kabinetsberaad kan van invloed zijn op de verschillende lopende trajecten en procedures, zoals die hierna in deze brief worden beschreven. Wanneer er meer bekend is, zal het kabinet de Kamer direct informeren.

Spoor 1 (beëindigen anticiperend handhaven in combinatie met voortzetten strikt preferentieel baangebruik)

Met spoor 1 van het Hoofdlijnenbesluit Schiphol wordt gewerkt aan het herstellen van de rechtspositie van omwonenden, door het anticiperend handhaven te beëindigen in combinatie met voortzetting van het strikt preferentieel baangebruik. Op 1 september 2023 is de Kamer geïnfor-

¹ Kamerstukken II 2021/22, 29 665, nr. 432.

² Kamerstukken II 2022/23, 29 665, nrs. 426, 437, 450, 471, 486 en 489.

³ Kamerstukken II 2022/23, 29 665, nr. 495.

meerd over het beëindigen van het anticiperend handhaven⁴ en vervolgens op 14 november 2023 over de voorlopige opschorting van spoor 1.⁵ Spoor 1 is opgeschoort in ieder geval totdat er een uitspraak is van de Hoge Raad in het cassatieberoep van de procedure tussen KLM c.s./IATA e.a. en de Staat. De planning van de Hoge Raad is dat op 5 april 2024 de Advocaat-Generaal advies uitbrengt. De datum van de uitspraak van de Hoge Raad is nog niet bekend, deze wordt in het tweede kwartaal van 2024 verwacht. De Kamer wordt geïnformeerd nadat de Hoge Raad uitspraak heeft gedaan. Hierna zal een nieuwe afweging worden gemaakt.

Spoor 2 (vastleggen van een lager aantal vliegtuigbewegingen in een te wijzigen Luchthavenverkeerbesluit)

Balanced approach-procedure

In de eerdere voortgangsbrieven is de Kamer meegenomen in de noodzaak om, in het kader van Europese verordening 598/2014, de balanced approach-procedure te doorlopen voor geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens. Dit om te komen tot realisatie van het gestelde geluidsdoel van minus 20 procent op het etmaal en minus 15 procent in de nacht. Vervolgens zijn potentiële maatregelen geïnventariseerd en zijn, conform de procedure, berekeningen uitgevoerd in het kader van doelbereik en kosteneffectiviteit van de maatregelen. Zodoende is er gewerkt aan het bepalen wat kosteneffectieve maatregelen zijn om het gestelde geluidsdoel te bereiken, ter voorbereiding op de consultatie. De Kamer is geïnformeerd over de start van de consultatieperiode.⁶ Vervolgens is de Kamer op 1 september 2023 geïnformeerd over de start van de notificatiefase van de balanced approach-procedure.⁷ Op 25 januari 2024 is de Kamer geïnformeerd dat er door de Europese Commissie naar aanleiding van de gestelde vragen en de gesprekken op onderdelen van het door ons voorgestelde pakket aan maatregelen nog aanvullende onderbouwing gevraagd is. Dit betekent dat de notificatiefase van de balanced approach-procedure meer tijd in beslag zal nemen.⁸ Dit is het gevolg van een intensief proces met de Europese Commissie waarin veel overleg plaatsvindt. Zoals aan de Kamer gemeld is de beoogde implementatiedatum voor de maatregelen van 1 november 2024 daardoor niet meer haalbaar, mede door de samenloop met de deadlines voor het slotallocatieproces. Ook de afgelopen periode is er veelvuldig contact met de Europese Commissie geweest. Zodra er meer duidelijkheid is over de vervolgstappen in de balanced approach-procedure zal de Kamer daarover worden geïnformeerd.

In de uitvoering van het Hoofdlijnenbesluit Schiphol, en specifiek bij het reduceren van geluid, dient het kabinet rekening te houden met verschillende internationale en EU wet- en regelgeving. Hieronder vallen de richtlijn omgevingslawaai en de Geluidsverordening. Tijdens de gesprekken met de verschillende organisatieonderdelen van de Europese Commissie heeft het ministerie aandacht gevraagd voor de ambitie vanuit het Hoofdlijnenbesluit Schiphol, die op meerdere aspecten aansluit bij de EU-doelstellingen op het gebied van milieu, klimaat en specifiek geluid. Ook in het verdere vervolg van de procedure zal hier blijvend aandacht voor worden gevraagd en blijven we scherp op de regelgeving in het

⁴ Kamerstukken II 2022/23, 29 665, nr. 481.

⁵ Kamerstukken II 2022/23, 29 665, nr. 488.

⁶ Kamerstukken II 2022/23 29 665, nr. 461.

⁷ Kamerstukken II 2023/24 29 665, nr. 481.

⁸ Kamerstukken II 2023/24 29 665, nr. 491.

kader van onze ambitie. Hiermee wordt ook invulling gegeven aan de motie Alkaya⁹.

Wijzigen Luchthavenverkeerbesluit (LVB)

Zoals in eerdere voortgangsbrieven aangegeven, wordt gewerkt aan het wijzigen van het huidige LVB. In dit kader wordt door Schiphol een actualisatie van de milieueffectrapportage (mer) uitgevoerd. Gezien de afhankelijkheid van de balanced approach-procedure, waarvan de uitkomsten zullen worden vastgelegd in het LVB, kan de ontwerp-wijziging van het LVB pas na het doorlopen van de balanced approach-procedure verder in procedure worden gebracht.

Op dit moment wordt tevens gewerkt aan het in kaart brengen van mogelijke opties om de uitkomsten van de balanced approach-procedure vast te leggen, mocht het proces tot wijziging van het LVB niet tijdig zijn afgerond om de resultaten van de balanced approach-procedure vast te kunnen leggen. De Kamer zal op de hoogte worden gehouden van de vorderingen omtrent het vaststellen van een gewijzigd LVB.

Impactanalyse (gedeeltelijke) nachtsluiting

In de vorige voortgangsbrief van het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol is de Kamer geïnformeerd over de impactanalyse naar een (gedeeltelijke) nachtsluiting van Schiphol. Een (gedeeltelijke) nachtsluiting kan zorgen voor een periode van minder nachtelijke geluidsoverlast voor omwonenden, voornamelijk bij de primaire Kaag- en Polderbaan. Aan de andere kant is in het grootste gedeelte van de nachtelijke uren op Schiphol een relatief klein aantal luchtvaartmaatschappijen actief. Een (gedeeltelijke) nachtsluiting kan – afhankelijk van tijdstippen en (rand)voorwaarden – een specifieke impact hebben. Het is daarom belangrijk om eerst een scherp beeld te hebben van de impact van een aantal varianten van (gedeeltelijke) nachtsluiting, voordat een besluit kan worden genomen. De impactanalyse moet inzicht geven in de effecten op de leefomgeving, zowel positief maar ook hinderverschuiving, en de economische effecten op de luchtvaartsector en eventuele bredere effecten. In deze impactanalyse wordt ook gekeken naar alternatieve maatregelen, waaronder het weren van meer lawaaiige toesteltypen in de nacht. De verwachting is dat de resultaten van de impactanalyse in de loop van het tweede kwartaal van 2024 met de Kamer kunnen worden gedeeld.

Toezegging aan het lid Van Dijk (NSC)

Tijdens de begrotingsbehandeling van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op 25 januari 2024 is aan het lid Van Dijk (NSC) toegezegd voor het volgende Commissiedebat Luchtvaart informatie met de Kamer te delen over de vraag of een nachtsluiting nog ingepast kan worden in de lopende balanced approach-procedure en hoe dat eruit zou kunnen zien.

Een (gedeeltelijke) nachtsluiting was geen onderdeel van het eerder geconsulteerde pakket aan maatregelen, en is dienovereenkomstig ook geen onderdeel van het huidige notificatiepakket aan de Europese Commissie. Dat betekent dat belanghebbenden nog niet de gelegenheid hebben gehad een zienswijze over een dergelijke nachtsluiting in te dienen. Ook de andere procedurestappen van de Balanced Approach zijn voor deze maatregel nog niet doorlopen. Indien op basis van de impactanalyse gekozen wordt voor het doorvoeren van een (gedeeltelijke)

⁹ Kamerstukken II 2022/23 31 936, nr. 1040.

nachtsluiting is het nodig om deze stappen alsnog te zetten, in overeenstemming met Verordening 2014/598, inzake de balanced approach-procedure. Op dit moment wordt met de Europese Commissie verkend hoe invulling kan worden gegeven aan deze procedure.

Spoor 3 (ontwikkeling normstelling voor de milieugebruiksruimte)

Stand van zaken systeemconcept geluid

In de toekomst wil het kabinet niet sturen op het aantal vliegtuigbewegingen, maar op vermindering van de negatieve externe effecten van de luchtvaart. Daartoe wordt via spoor 3 van het Hoofdlijnenbesluit Schiphol normstelling voor de milieugebruiksruimte uitgewerkt. Deze normstelling biedt perspectief aan de sector om zich te kunnen ontwikkelen, maar dit moet nadrukkelijk ook ten goede komen aan de omgeving.

In de vorige voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol is toegelicht dat er eind 2023 een eerste ambtelijke uitwerking van het stelsel op hoofdlijnen is opgeleverd. In de periode november 2023–april 2024 worden langs twee wegen reflecties opgehaald op deze eerste uitwerking. Ten eerste via technische botsproeven met betrokken partijen (LVNL, ILT, sector, medeoverheden) waarin wordt gekeken naar de uitvoerbaarheid. Dit traject is inmiddels bijna afgerond. De uitkomsten van de botsproeven worden meegenomen bij het schrijven van een tweede uitwerking van het stelsel. Het tweede traject is de nationale klankbordgroep waarin belanghebbenden (onder meer omwonenden, luchtvaartsector en bestuurlijke partijen) op de eerste ambtelijke uitwerking kunnen reflecteren. Na bijeenkomsten in november 2023 en februari 2024 komt de nationale klankbordgroep in april 2024 opnieuw bij elkaar. In de sessies hebben stakeholders uitgebreid aangegeven welke zorgen en aandachtspunten zij hebben, als ook wat hen aanspreekt in het voorstel. Wat hieruit onder meer naar voren komt is dat er breed draagvlak is om hinderreductie meer terug te laten komen in het stelsel. Ook de uitkomsten van de nationale klankbordgroep bijeenkomsten worden betrokken bij de tweede uitwerking van het stelsel. Hiermee gaan we de komende periode aan de slag. Over de precieze planning van die tweede uitwerking, als ook over de inhoudelijke inzichten die daar een plek in moeten krijgen, wordt de Kamer later dit jaar geïnformeerd.

Verdere trajecten

Actieplan geluid

Iedere vijf jaar moet het actieplan omgevingslawaai Schiphol worden geactualiseerd. Het actieplan bevat informatie over alle relevante wetgeving en beleid omtrent de geluidssituatie rond de luchthaven Schiphol. Ook bevat het actieplan de doelen die de overheid voor de komende vijf jaar heeft en de maatregelen die de overheid daartoe wil nemen. Voorafgaand aan de vaststelling van het definitieve actieplan wordt het ontwerpactieplan omgevingslawaai ter inzage gelegd. Van 20 december 2023 t/m 30 januari 2024 konden zienswijzen worden ingediend. In totaal zijn er 45 reacties binnengekomen. De komende periode zullen deze reacties van een antwoord worden voorzien en wordt het ontwerpactieplan op onderwerpen nog geactualiseerd. De Kamer zal worden geïnformeerd over de definitieve vaststelling en publicatie van het actieplan.

Voor de financiering en bekostiging van onder andere geluidwerende voorzieningen wordt een heffing geheven van luchtvaartmaatschappijen voor het landen met een civiel vliegtuig. De Regeling luchtvaartheffingen bepaalt hoe de exploitanten van de luchthavens de heffing innen en afdragen aan de overheid. Een wijziging van de huidige regeling is nodig omdat deze niet meer aansluit bij de huidige vlootsamenstelling. Daarnaast sluit de Regeling luchtvaartheffingen niet meer aan bij de manier waarop Schiphol nu de heffingen int. Op 4 maart 2024 is de internetconsultatie van de ontwerp wijziging van de Regeling luchtvaartheffingen van start gegaan.¹⁰ Belangstellenden zijn uitgenodigd om tot en met 2 april 2024 te reageren op alle onderdelen van de regeling en de toelichting. Na de inwerkingtreding van de wijziging is de eerste heffing die de nieuwe systematiek zal volgen de geluidsheffing ter bekostiging van de Regeling Gevelisolatie Schiphol 2023.

Wijziging Luchthavenindelingsbesluit (LIB)

In de vijfde voortgangsbrief is de Kamer geïnformeerd over de actualisatie van de ruimtelijke beperkingengebieden voor gezondheid en veiligheid rondom luchthaven Schiphol, die zijn vastgelegd in het Luchthavenindelingsbesluit (LIB). Dit betreft een tussentijdse actualisatie omdat de grenzen van de beperkingengebieden al langere tijd niet meebewegen met de ontwikkeling van de vliegoperatie. Een bredere herziening van het ruimtelijk beleid rondom de luchthaven is onderdeel van spoor 3. In de genoemde voortgangsbrief is aan de Kamer gemeld dat voor de zorgvuldigheid van het proces van de actualisatie een mer-beoordeling zou worden uitgevoerd. Deze heeft in het najaar van 2023 plaatsgevonden. Uit de voorlopige conclusie van de beoordeling blijkt dat aanzienlijke milieueffecten als gevolg van de voorgenomen actualisatie niet kunnen worden uitgesloten. Daarom moet voor deze actualisatie van het LIB een volledige mer-procedure worden doorlopen.

Het uitvoeren van een volledige mer-procedure heeft als gevolg dat de initiële planning, waarbij werd uitgegaan van een actualisatie van de beperkingengebieden per 1 januari 2025, niet meer haalbaar is. Er wordt bezien of het reeds gestarte mer-traject voor de wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) in spoor 2 mogelijkheden biedt om een tussentijdse actualisatie van de beperkingengebieden in het LIB te realiseren. Een definitief besluit om het LIB tussentijds te actualiseren volgt bij oplevering van het LVB MER, wanneer ook meer duidelijkheid is over de voortgang van de uitvoering van spoor 2 en spoor 3 van het Hoofdpijnenbesluit Schiphol.

Grondafhandeling

Op 10 juli 2023 is de Kamer geïnformeerd over het voorgenomen besluit om het aantal grondafhandelingsbedrijven op Schiphol te beperken tot drie.¹¹ In deze Kamerbrief is gesteld dat een definitief besluit in het najaar van 2023 genomen zou worden. Het afgelopen najaar is dit voorgenomen besluit getoetst door het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) en aangeboden ter internet-consultatie om tot een definitief besluit te kunnen komen.

Na zorgvuldige afweging is een principebesluit genomen om het aantal grondafhandelingsbedrijven op Schiphol te beperken tot drie. Deze

¹⁰ https://www.internetconsultatie.nl/wijziging_regeling_luchtvaartheffingen/b1.

¹¹ Kamerstukken II 2022/23, 29 665, nr. 479.

beperking geldt uitsluitend voor de categorieën bagage- en platformafhandeling van passagiersvliegtuigen. Het aantal van drie afhandelingsbedrijven volgt uit het advies uit het eerder met de Kamer gedeelde onderzoeksrapport van SEO, Universiteit van Antwerpen en To70.¹² Verwacht wordt dat met de invoering van deze beperking een belangrijke bijdrage geleverd kan worden aan verbetering van de situatie in de grondafhandeling op Schiphol.

Op basis van de reacties op de internetconsultatie is besloten dat de beperking niet geldt voor de categorie vracht- en postafhandeling noch voor de afhandeling van vrachtvliegtuigen. Hiervoor is gekozen nadat vrachtpartijen aannemelijk hebben gemaakt dat een beperking tot operationele problemen zou kunnen leiden. Ook de afhandeling van General Aviation (waaronder privévluchten) valt buiten de beperking. Het besluit ziet niet op vracht- en zelfafhandeling, maar het streven naar kwaliteitsverbetering geldt ook daar onverkort. Schiphol streeft naar hogere (kwaliteits)standaarden voor alle op Schiphol actieve partijen. Alternatieve mogelijkheden om dit te borgen zullen worden verkend en indien nodig ingezet.

Op dit moment wordt gewerkt aan de uitwerking van dit principebesluit, middels een Concretiserend Besluit van Algemene Strekking en bijbehorende nota van toelichting. Het definitieve besluit zal op korte termijn worden gepubliceerd. Hierna zal Schiphol een marktconsultatie en een Europese aanbesteding starten.

Parallele Kaagbaan

Het besluit om de ruimtelijke reservering voor de parallelle Kaagbaan op te heffen is op 12 juni 2023 met de Kamer gedeeld.¹³ De opheffing neemt onzekerheid weg in het gebied rond de ruimtereservering en biedt perspectief voor de leefbaarheid van de omgeving van Schiphol. Om het besluit te kunnen verankeren is een wijziging van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) nodig. Zoals gemeld in de vijfde voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol heeft het voorgenomen besluit van 20 juni 2023 tot en met 1 augustus 2023 ter consultatie gelegen.¹⁴ De reacties op de internetconsultatie zijn voor het merendeel ondersteunend aan het voorgenomen besluit om de ruimtereservering op te heffen en hebben niet geleid tot nieuwe inzichten of argumenten. Op 16 oktober 2023 is het ontwerpbesluit toegezonden aan de Eerste en Tweede Kamer. Beide Kamers hebben niet van de mogelijkheid gebruik gemaakt zich uit te spreken over het ontwerpbesluit. Op 20 december 2023 is het voorgenomen besluit aanhangig gemaakt bij de Raad van State. Op 21 februari is advies ontvangen van de Raad van State. Het kabinet verwacht nog voor de zomer van 2024 een definitief besluit te kunnen nemen.

Emissies

Het is van het grootste belang dat iedereen zijn of haar werk onder gezonde en veilige omstandigheden kan uitvoeren. De Arbouwetgeving is daarbij leidend. Wat de blootstelling van platformpersoneel aan vliegtuigmotoremissies betreft, heeft de Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA) in januari 2024 een definitief besluit op het handhavingsverzoek van de FNV genomen. Het definitieve besluit is gepubliceerd in de Staatscourant van

¹² Analyse Grondafhandeling Schiphol, 55.

¹³ Kamerstukken II 2022/23, 29 665, nr. 474.

¹⁴ Kamerstukken II 2022/23, 29 665, nr. 486.

26 januari 2024. De NLA heeft eisen tot naleving opgelegd aan Schiphol en de andere werkgevers van de platformmedewerkers.

lenW vertegenwoordigt het Rijk in het door de luchtvaartsector ingestelde Vliegtuig- en Dieselmotoremissies Stakeholder Platform (VDME SP), als onderdeel van het VDME samenwerkingsverband. Daarin blijft lenW in gesprek met de verantwoordelijke werkgevers over het treffen van de benodigde maatregelen om de blootstelling van platformmedewerkers aan emissies van vliegtuigen en grondgebonden dieselapparatuur- en voertuigen, te minimaliseren. Ook zet lenW in op duurzaam taxiën, over de voortgang hiervan is de Kamer per brief van 11 oktober 2023 geïnformeerd.¹⁵

Overigens zullen de meeste maatregelen die de sector treft om de blootstelling van platformmedewerkers aan emissies te verminderen, ook de luchtkwaliteit in de omgeving van Schiphol ten goede komen, al wordt de luchtkwaliteit daar vooral bepaald door andere bronnen, zoals wegverkeer. De Kamer is per brief van 21 december 2023 hierover geïnformeerd.¹⁶

Baanonderhoud

Schiphol voert regelmatig onderhoudswerkzaamheden uit aan haar start- en landingsbanen om deze in een goede en veilige conditie te houden. Onderhoudswerkzaamheden zijn van groot belang voor een veilig en adequaat functioneren van Schiphol. Medio februari 2024 zijn groot-schalige onderhoudswerkzaamheden aan de Kaagbaan gestart. Hiervoor heeft Schiphol toestemming gevraagd om af te mogen wijken van regels met betrekking tot het baan- en routegebruik in het LVB. Die toestemming is verleend middels de «Tijdelijke regeling groot onderhoud banenstelsel Schiphol 2024».¹⁷ Zoals ook eerder aan de Kamer aangegeven, zijn er serieuze zorgen geuit door de omwonenden over de extra geluidsoverlast als gevolg van het baanonderhoud.¹⁸ Dit is begrijpelijk, zeker ook gezien het feit dat de Kaagbaan een zogenoemde «primaire baan» is.

Ook op het thema baanonderhoud is het van belang om te komen tot een betere balans tussen Schiphol en haar leefomgeving, indachtig het Hoofdlijnenbesluit Schiphol. Daarom is het uitgangspunt voor de toekomst dat er niet zonder meer vanuit kan worden gegaan dat vrijstellingen of vervangende grenswaarden voor groot baanonderhoud zonder passende mitigerende maatregelen worden verleend. Schiphol is opgeroepen om samen met LVNL en luchtvaartmaatschappijen te bezien welke noodzakelijke aanpassingen doorgevoerd moeten worden om passende mitigerende maatregelen in het vervolg mogelijk te maken, waaronder eventuele aanpassingen in de capaciteit. Hiermee wordt ook invulling gegeven aan de motie Koerhuis c.s.¹⁹ lenW en Schiphol staan in contact over het toekomstig baanonderhoud.

Start Evaluatie NNHS

Na ervaring van meer dan 10 jaar met het Nieuw Normen- en Handhavingssysteem (NNHS) zijn omwonenden van Schiphol niet meer onverdeeld positief over het stelsel. Dit met name vanwege het ontbreken van voldoende lokale bescherming tegen hinder, alsmede individuele

¹⁵ Kamerstukken II 2023/24, 31 936, nr. 1114.

¹⁶ Kamerstukken II 2023/24 31 936, nr. 1137.

¹⁷ <https://www.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2024-4851.html>.

¹⁸ Kamerstukken II 2023/24, 29 665, nr. 494.

¹⁹ Kamerstukken II 2022/23, 31 936, nr. 1031.

rechtsbescherming. De regionale en lokale gevolgen voor de geluidhinder wijken volgens omwonenden aanzienlijk af van de verwachtingen die ten tijde van de invoering van het stelsel bestonden.

Het Ministerie van IenW heeft aan de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) toegezegd een evaluatie uit te voeren naar de werking van het NNHS. De verwachting is dat de eerste resultaten hiervan dit jaar bekend zijn. De uitkomsten worden betrokken bij de besluitvorming over een wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) en de ontwikkeling van het nieuwe stelsel regulering vliegtuiggeluid. IenW werkt bij deze evaluatie samen met de MRS. Ook andere partners, zoals Schiphol, de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), de luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en luchtvaartmaatschappijen zullen worden betrokken bij deze evaluatie.

Werkprogramma Maatschappelijke Raad Schiphol

De MRS is een onafhankelijk adviesorgaan, met als doel te adviseren over het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio door overlast en hinder van de luchtvaart terug te dringen.

Hiertoe zijn in het werkprogramma van de MRS drie inhoudelijke programmalijnen uitgewerkt. Dat zijn meerjarige trajecten waaraan de MRS gaat werken met daarbinnen concrete activiteiten. Het gaat om de volgende drie programmalijnen:

1. Balans luchtvaart en leefomgeving
2. Verbeteren van de operatie
3. Verbeteren inrichting van de leefomgeving

In programmalijn 1 richt de MRS zich op advisering richting het Ministerie van IenW om daarmee bij te dragen aan een nieuwe balans tussen Schiphol en haar leefomgeving. Een voorbeeld van een activiteit van de MRS binnen deze programmalijn is haar inbreng bij de ontwikkeling van het nieuwe stelsel regulering vliegtuiggeluid. In programmalijn 2 adviseert de MRS over de luchtvaart- en luchthavenoperatie, met ook hier als doel de hinder te verminderen. Hieronder vallen bijvoorbeeld de adviezen van de MRS over het groot baanonderhoud aan de Kaagbaan en de Gebruiksprognose Schiphol 2024. In Programmalijn 3 ligt de focus op advisering over de inrichting van de leefomgeving, hieronder valt bijvoorbeeld advies op het gebied van de gebiedsagenda NOVEX Schipholregio.

Tot slot

De Kamer zal op de hoogte worden gehouden over de voortgang om te komen tot een nieuwe balans tussen Schiphol en haar leefomgeving.

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