

Aan:
De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
t.a.v. mevrouw S.A.M. Dijkema
Postbus 20904
2500 EX 'S-GRAVENHAGE

Ons kenmerk
ORS16.101

Plaats, datum
Groningen, 29 november 2016.

Betreft: Plan van aanpak adviestraject ontwikkeling Schiphol 2030

Geachte Staatssecretaris,

In uw brief d.d. 13 september 2016 verzoekt u de Omgevingsraad Schiphol om vóór 1 december a.s. te komen met een plan van aanpak voor de ontwikkeling van Schiphol in balans met zijn omgeving. Daarbij wijst u op de twee adviesaanvragen en op uw verzoek om voortstellen tot aanpassing van de gehanteerde rekenvoorschriften te bespreken in de Omgevingsraad opdat er zo spoedig mogelijk een gedeeld inzicht kan ontstaan over de hinder en de effecten van hinderbeperkende maatregelen in de regio.

I. Opdracht korte en middellange termijn

Het verzoek dat u aan de Omgevingsraad Schiphol richt, bevat drie pijlers:

1. Korte termijn: implementatie Doc29, actualisatie gelijkwaardigheid en MER

In reactie op mijn verzoek bij brief d.d. 24 mei 2016 heeft u aangegeven dat er ten aanzien van de MER-resultaten over de introductie van het nieuwe geluidsstelsel een complicerende factor is opgetreden. Namelijk dat de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) op 25 augustus jl. een advies heeft uitgebracht waarin zij

een aanpassing van gehanteerde rekenvoorschriften adviseert alvorens tot een verdeling van de milieuruimte te besluiten. U geeft aan dat het departement een voorstel zal presenteren aan de delegaties. Daarbij plaatst u de oproep om mee te kijken en te denken over dit voorstel zodat op zo kort mogelijke termijn een gedeeld inzicht kan ontstaan over de hinder en effecten van hinderbeperking. Tevens geeft u aan daarbij graag in overleg te treden over de eventuele gevolgen die dit voorstel moet hebben, niet in de laatste plaats voor het MER en het LVB en voor de verdeling van de milieuruimte na 2020 op basis van de gerealiseerde hinderbeperking.

2. Adviesaanvraag middellange termijn Schiphol

Op 14 maart jl. heeft u een adviesaanvraag toegezonden waarin u vraagt om de nadere uitwerking van een aantal onderwerpen dat onderdeel uitmaakt van het nieuwe normen- en handhavingstelsel. In deze adviesaanvraag worden – mede op basis van de recente parlementaire behandeling van het wetsvoorstel voor het nieuw stelsel – ook de kaders meegegeven waarbinnen het uit te brengen advies zich dient te bewegen.

In de adviesaanvraag wordt aangegeven dat het advies zich dient toe te spitsen op drie onderwerpen:

- de concrete invulling van de 50/50-verdeling van de milieuwinst na 2020;
- de wijze waarop de toekomstbestendigheid van de normen op de regels van het nieuwe stelsel geborgd is, in het bijzonder de invulling van de vierde baan regel voor de periode na 2020;
- de invulling van de afspraak over het aantal nachtbewegingen, zoals eerder aangedragen vanuit de bestuurders- en bewonersdelegatie naar aanleiding van de feitelijke toename van het aantal nachtbewegingen naar 31.000 in de Gebruiksprognose 2016.

3. Adviesaanvraag wonen en vliegen op middellange termijn

Daarnaast heeft u ter uitvoering van de Actieagenda Luchtvaart een adviesaanvraag doen toekomen om een “gedragen middellange termijnoplossing voor wonen en vliegen waarmee de mogelijkheden worden aangereikt om zowel de ambities van het kabinet ten aanzien van de groei van de luchtvaart als het invullen van de woningbouwopgave in de regio rondom de luchthaven waar te kunnen maken. Daarbij dient zorg te worden gedragen voor een toereikend beschermingsniveau van de omgeving tegen geluidhinder. Nagegaan dient te worden op welke wijze het beter op elkaar afstemmen van ontwikkelingen in de lucht en ontwikkelingen op de grond meer mogelijkheden biedt voor ‘maatwerk’. voor de middellange termijn” tot stand te brengen. Het betreft het totale ruimtelijke plaatje – de contouren en de mogelijkheden daarbinnen – in relatie

tot luchtverkeer en vice versa". Dit adviestraject loopt parallel aan het ingezette adviestraject over de toekomstbestendigheid van het NHHS. Beide vraagstukken worden in samenhang met elkaar gezien.

II. Aanvaarding adviesopdrachten

In de Omgevingsraad zijn de adviesopdrachten en de daarin opgenomen kaderstellingen besproken. Daar heb ik aan de delegaties de vraag voorgelegd of zij de adviesaanvraag accepteren en bereid zijn om gezamenlijk de opgave die voorligt tot een oplossing te brengen in de Omgevingsraad. De bespreking heeft geleid tot de volgende positiebepaling van de Omgevingsraad:

1. Afspraken uit Aldersakkoorden staan

Alle partijen hebben benadrukt dat de afspraken over het nieuwe normen- en handhavingssysteem zoals deze in de Aldersakkoorden gemaakt zijn voor de middellange termijnontwikkeling tot en met 2020 onverkort staan. De grondslag voor deze regels is vastgelegd in het herziene artikel 8.17 van de Wet luchtvaart zoals deze eerder met (zeer) ruime meerderheden in zowel de Tweede als de Eerste Kamer is vastgesteld. De uitwerking daarvan is gegeven in het concept-LVB zoals die bij de Tweede Kamer ligt, waarop eerder door alle partijen akkoord is afgegeven als zijnde de uitwerking van de gemaakte afspraken aan de Alderstafel. Alle partijen hebben ook de wens te kennen gegeven om tot het moment van het bereiken van een nieuw akkoord *uitsluitend* op basis van deze *complete* set aan afspraken – die eerder bij herhaling door kabinet en Kamer met ruime meerderheden zijn onderschreven – vanuit het bevoegde gezag handhavend op te treden.

2. Kabinetsbesluit 'wonen en vliegen' voor korte termijn staat

Op 1 april 2016 heeft de Ministerraad ingestemd met het kabinetsbesluit 'Wonen en vliegen in de regio Schiphol'. Dit besluit is genomen na bespreking door u met alle betrokken partijen die ook in de ORS zijn vertegenwoordigd. De elementen uit dit kabinetsbesluit worden uiteraard integraal ten uitvoer gebracht.

Voor het gebied binnen de 20 Ke en de LIB4 zijn over zowel de ruimtelijke aspecten als de informatievoorziening, klachtenafhandeling en vrijwaring afspraken gemaakt. Die worden nu reeds verankerd, vooruitlopende op (en onafhankelijk van) het ORS-advies voor de middellange termijn. Deze maken dan ook geen onderwerp van bespreking uit in het ORS-adviestraject.

3. Omgevingsraad Schiphol

Het commitment is door alle partijen uitgesproken om in ORS-verband gezamenlijk tot gedragen voorstellen te komen die ter advisering aan het kabinet kunnen worden voorgelegd. Voor het belang en de urgentie hiervan zie verder hieronder bij punt 6. De ORS biedt het kader waarbinnen landelijke, provinciale en lokale overheden, sectorpartijen en omwonenden elkaar treffen om te zoeken naar voorstellen die recht doen aan ieders belang. Dit vindt plaats onder erkenning van ieders formele taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden en met inachtneming van de kaderstelling die in de opdrachtverlening door de Staatssecretaris is meegegeven.

4. Afspraken na 2020

Alle partijen achten het zinvol om nu afspraken te maken over de ontwikkeling van Schiphol in balans met zijn omgeving voor de periode na 2020. De adviesaanvragen worden daarbij door alle partijen aanvaardt. De kaders zoals meegegeven door de Staatssecretaris zullen daarbij door de partijen worden gerespecteerd.

Ten aanzien van de kaderstelling geldt één kanttekening van de zijde van de sectordelegatie. De delegatie van de luchtvaartsector heeft problemen met het onderdeel van de adviesaanvraag dat handelt over de verdeling van milieuruimte, die door de sector is gerealiseerd in de periode vóór 2020. De Staatssecretaris geeft in de adviesaanvraag aan dat deze ruimte in de verhouding 50-50 verdeeld moet worden tussen de sector en de omgeving. De sector plaatst daarbij de kanttekening dat deze ruimte geheel besteed zou moeten kunnen worden aan volumegroei op Schiphol. De Provincie N-Holland en de gemeente Amsterdam pleiten in hun brief d.d. 8 juni 2016 aan u voor het gezamenlijk zekerheid scheppen over de ontwikkeling op lange termijn “waarbij de invulling van de 50-50 regel aan de orde is die recht doet aan de Aldersafspraken van 2015”.

Mij lijkt dat de enige oplossing voor het 50-50-vraagstuk is, dat partijen in de Omgevingsraad zich gezamenlijk over deze kwestie buigen en dit integraal onderdeel laten uitmaken van het uit te brengen advies.

5. Verbreding scope middellange termijn

Verder heb ik vastgesteld dat partijen er op aandringen om de agenda van het gesprek te verbreden tot een verkenning van de contouren van een nieuw akkoord dat de periode tot 2030 in ogenschouw neemt. Wellicht dat dit perspectief de ruimte creëert die nodig is voor het oplossen van de onderwerpen uit de adviesaanvraag. Ik wil deze ruimte graag bepleiten. De eerste stap daarin is het definiëren van een

gemeenschappelijke agenda van de partijen voor de advisering over de middellange termijn ontwikkeling tot en met 2030.

In de zomer van 2015 is daartoe de aanzet gegeven door de presentatie van de bewonersvisie aan de Omgevingsraad. Door de bewoners is een notitie op tafel gelegd waarin verzocht wordt om een gezamenlijke verkenning naar vragen die gaan spelen na 2020. Daarin is door de bewoners aandacht gevraagd voor een selectieve luchtzijdige en landzijdige ontwikkeling om de ontwikkeling van het aantal gehinderden te beheersen bij het geven van ruimte op Schiphol aan de hubontwikkeling. Door het Rijk is toegezegd om inzicht te verschaffen in de manier waarop eerder gemaakte afspraken over selectiviteit vorm gegeven kunnen worden zodat zij in de praktijk ook uitvoerbaar zullen worden.

Vanuit de sectordelegatie is – naast de opmerkingen over de kaderstelling bij de adviesaanvraag door het Rijk – gevraagd het onderwerp kostenbesparing door een zo efficiënt mogelijk gebruik van luchtruim en baangebruik te agenderen.

Verder hebben bestuurders en bewoners aandacht gevraagd voor de beheersing van de ontwikkeling van het aantal nachtvluchten, mede in relatie tot de ontwikkeling van CDA's. Daarnaast hebben de provincie N-Holland en Amsterdam in de brief d.d. 8 juni 2016 aangegeven "graag en met voorrang" mee te werken om "op tijd zekerheid te hebben omtrent de lange termijn ontwikkeling van Schiphol".

De bestuurlijke delegatie heeft tevens bij herhaling het belang benadrukt om voor de middellange termijn te werken aan een robuuste ruimtelijke luchtruimstructuur en aan een consistent hinderbeleid dat in combinatie ruimte kan scheppen voor een slimme ruimtelijke ordening op de grond die de ontwikkeling van woningbouw faciliteert.

Ik wijs er in dit verband op dat in het akkoord van 2008 afspraken zijn gemaakt tot 2020 over het operationele concept (2+1-baangebruik) en hinderbeperkende maatregelen (zoals introductie van vaste naderingsroutes, CDA's en aanvliegen over zee) binnen de beperkingen in de voortgang van de ontwikkelingen in het luchtruimgebruik zoals die tot 2020 waren voorzien. Indien een verbreding van de agenda aan de orde is met een zichttermijn van 2030, zullen partijen ook opnieuw naar het operationele concept en de mogelijkheden voor een betere balans tussen de ontwikkeling van de luchthaven, de hinderbeperking en een stabiele ruimtelijke ontwikkeling moeten durven kijken in het licht van de (inter)nationale luchtruimontwikkelingen.

6. *Verbreding scope korte termijn*

Ook voor de korte termijn pleiten partijen voor een verbreding van de scope (zie de punten genoemd onder I.2). In toenemende mate knelt het 'rechtvacuüm' tussen het oude stelsel en het nieuwe stelsel. Dit raakt zowel de sector- als de omgevingspartijen.

In toenemende mate dreigen handhavingspunten uit het oude stelsel te worden overschreden, ook bij niet-preferente banen (zie brief Schiphol d.d. 24 augustus 2016). Het is steeds minder uit te sluiten dat de Inspectie hierop zal handhaven bij het uitblijven van een formeel besluit of een herzien handhavingskader, hoewel kabinet en Kamer zich inmiddels bij herhaling met ruime meerderheden hebben uitgesproken voor het nieuwe geluidsstelsel.

Daarnaast blijkt uit de evaluatie van de Gebruiksprognose 2015 dat het nachtplafond van 32.000 vliegtuigbewegingen is overschreden. Door het ontbreken van een publiek kader voor handhaving op de volumeplafonds heeft de omgeving geen bescherming tegen een dergelijke overschrijding van het volumeplafond waartoe kabinet en Kamer hebben besloten. Het is niet uit te sluiten dat deze situatie zich in het gebruiksjaar 2016 herhaalt.

Dit maakt het voor de partijen gemeenschappelijk zeer wenselijk om op korte termijn de afspraken zoals hierboven bedoeld te verankeren op een zodanige wijze dat nakoming van deze afspraken is garandeert. In dit licht is het te meer van belang dat alle partijen hebben uitgesproken onverkort achter de afspraken uit de Aldersakkoorden te staan (zie hierboven onder 1), die ook politiek bij herhaling zijn bekrachtigd. Alle partijen zijn dan ook bereid om vanuit hun eigen rollen en bevoegdheden zich maximaal in te spannen om bij te dragen aan de borging van de afspraken en daarover zo nodig met het Rijk als bevoegd gezag nadere (borgings)afspraken te maken.

Daarmee is de inhoudelijke basis voor het handhavings- of borgingskader op korte termijn gegeven. Zowel voor de omgeving als voor de sector geldt hierbij dat er voor het (anticiperend) handhaven op deze afspraken wel noodzakelijk is dat er perspectief dient te zijn op gezamenlijke afspraken over de ontwikkeling na 2020. Graag bespreken de partijen op zeer korte termijn langs welke weg hier op een uitvoerbare en handhaafbare wijze gevolg aan kan worden gegeven. Het initiatief ligt bij het Rijk als het formeel bevoegde gezag die inmiddels de eerste stappen heeft gezet om dit vraagstuk te bespreken.

III. Plan van aanpak

Bij het opstellen van de door u gevraagde agenda en plan van aanpak zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

1. *Totaalbeeld geluidsberekeningen (december-maart)*

Als uitgangspunt wordt genomen de toezegging die u aan het parlement heeft gedaan in de beantwoording van de schriftelijke vragen van mevrouw Belhaj:

“In lijn met het advies van de Commissie m.e.r. wil ik inzicht krijgen in de geluidseffecten indien deze berekend worden conform de nieuwste inzichten. Dit in aanvulling op het MER dat thans wordt opgesteld met de geluidsberekeningen volgens het Nederlands Rekenmodel. Daarbij hecht ik er aan om hierbij een totaalbeeld te krijgen. [uitwerking rekenmodel Doc29, actualisatie gelijkwaardigheid en berekening geluidsdeel MER op basis van Doc29]. Bij uitvoering van deze vervolgstappen zal ik de omgevingspartijen in de Omgevingsraad Schiphol nadrukkelijk betrekken. Bij het voorhangen bij de Kamer van de onderliggende regelgeving behorende bij het nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol zal de Kamer ook kunnen beschikken over de hierboven bedoelde aanvulling op het MER.”

Bij de planning in de agenda van de te zetten stappen, is dan ook als vertrekpunt genomen de tijd die volgens opgave van uw departement noodzakelijk is om de toegezegde inzichten ten behoeve van een totaalbeeld te komen op de drie cruciale onderdelen: implementatie van het nieuwe rekenmodel Doc29, de actualisatie van de gelijkwaardigheidscriteria als gevolg van deze implementatie, en de herberekening van het geluidsdeel van het MER op basis van Doc29 en de actualisatie van gelijkwaardigheid.

De inhoudelijke inrichting van Doc29 zal voor het einde van het jaar worden toegelicht. Tevens zullen partijen het protocol bespreken dat vastlegt langs welke weg gekomen wordt tot een actualisatie van de gelijkwaardigheidscriteria. Samen leidt dat tot een meer gedetailleerd projectplan voor de implementatie van Doc29 in de regelgeving (ministeriële Regeling Milieu Informatie) en de actualisatie van gelijkwaardigheidscriteria. Een en ander vindt plaats onder verantwoordelijkheid en aansturing van uw departement.

Parallel kunnen na de jaarwisseling op basis van de inhoudelijke inrichting van Doc29 door Schiphol als initiatiefnemer van het MER de aanvullende berekeningen

plaatsvinden voor het geluidsdeel van de MER. Met name de confrontatie van de geactualiseerde gelijkwaardigheidscriteria en deze aanvullende berekeningen zijn richtinggevend voor de parallel te voeren besprekingen over de middellange termijn ontwikkeling. Door deze confrontatie wordt namelijk duidelijk welke milieuruimte beschikbaar is uitgaande van de berekening van hinder en hinderbeperking met het nieuwe rekenmodel.

In deze aanvullende MER-berekeningen zullen door Schiphol de volgende twee elementen direct worden meegenomen zodat met het aangevulde MER ook een toereikende informatiebasis ontstaat voor de bespreking van de middellange termijn-ontwikkeling:

- a. De effecten van een invulling van de motie-Visser ten aanzien van zowel de milieuruimte als van de lokale effecten. Bij een invulling zal in ieder geval de informatie over de effecten moeten worden aangereikt van de variant waarbij de norm op 4^e baan geen volumebeperkend effect heeft en met behoud van de 2+1-slotuitgifte. Eventuele andere varianten kunnen in het parallelle traject over de middellange termijn ontwikkeling besproken worden en tot aanvullende berekeningen aanleiding geven.
- b. De omwonenden hebben gevraagd om een aanvullende indicatie of aan CDA-landingen zoals die overdag gevlogen worden eenzelfde hinderbeperkend effect mag worden toegeschreven als aan de CDA-landingen in de nacht. Deze vraag is voorgelegd aan de Commissie m.e.r. die bij mail d.d. 10 oktober 2016 een route heeft geschetst om hiervoor een indicatie te krijgen. Het is voor het gesprek over de verdeling van de milieuruimte van belang dat hierover uitsluitsel komt. Dit houdt in dat in de eerste twee maanden van 2017 deze aanvullende informatie kan worden gegenereerd en vervolgens kan worden gevalideerd door de Commissie m.e.r. om ook op dit punt te komen tot een robuuste feitenbasis.

De oplevering van dit totaalbeeld bepaalt het tempo om op een zorgvuldige wijze de vervolgstappen te kunnen zetten in de advisering over zowel de korte als de middellange termijn. Onder regie van uw departement zal de uitwerking van Doc29 plaatsvinden alsook de actualisering van de gelijkwaardigheidscriteria. De initiatiefnemer bij het MER draagt er in afstemming met het bevoegde gezag zorg voor dat parallel gewerkt kan worden aan de oplevering van de berekeningen met Doc29 en de genoemde aanvullende berekeningen voor het geluidsdeel van het MER. Door het bevoegde gezag en de initiatiefnemer bij het MER wordt voorzien dat de resultaten van deze onderdelen eind februari/begin maart kunnen worden ingebracht in de bespreking tussen de partijen.

2. Middellange termijn (2030)-afspraken (december-maart)

Parallel kan deze periode tot begin maart benut worden voor het maken van afspraken over de middellange termijn. Partijen hebben de bereidheid uitgesproken hieraan prioriteit in de agenda's te zullen geven. Nadat de Omgevingsraad op 28 oktober de beide adviesaanvragen formeel heeft aanvaard en nadat u in de vergadering van de Omgevingsraad van 29 november de adviesaanvragen en de urgentie daarvan nog eens hebt toegelicht, kan de bespreking van de visie en positiebepaling van partijen plaatsvinden.

Aan de delegaties zal worden gevraagd om eerst 'in eigen huis' tot een uitwerking van de visie te komen. Op basis van de bespreking hiervan zal een pakket van hoofdlijnen-afspraken worden vastgesteld, die in het voorjaar uitmondt in een nieuw akkoord over de ontwikkeling van Schiphol in balans met zijn omgeving in de periode tot en met 2030.

Om tot de invulling van het nieuwe akkoord over te kunnen gaan zijn twee elementen inhoudelijk randvoorwaardelijk:

- Het totaalbeeld rond de geluidsberekeningen inclusief de aanvullingen zoals beschreven onder punt 1.
- Inzicht in de uitvoerbaarheid en de handhaafbaarheid van het instrumentarium voor de implementatie van een verkeersverdelingsregel ('luchthavensysteem') zoals dat door het Rijk wordt ontwikkeld. Dit in samenhang met het stimuleringsbeleid zoals dit onder verantwoordelijkheid van de luchthavenexploitant wordt ingevuld. Er zal hierbij ook geborgd moeten worden dat de regionale velden Eindhoven en Lelystad de functie krijgen die in het Aldersakkoord beoogd is. De regiovelden dienen de afgesproken ruimte te bieden ten behoeve van de ontwikkeling van de hubfunctie van Schiphol.

Omdat de uitvoering van het selectiviteitsbeleid één van de richtingbepalende elementen is voor de ontwikkeling tot en met 2030 wordt uw departement verzocht de inzichten in de uitwerking van de verkeersverdelingsregel nog voor de jaarwisseling te delen met de stakeholders in de Omgevingsraad. Ditzelfde zal worden gevraagd aan Schiphol waar het gaat om de invulling van het stimuleringsbeleid.

3. Nieuw akkoord (maart-april)

Tot medio maart wordt de voortgang bepaald door:

- a. De mogelijkheid van het opzetten van een adequaat tussentijds handhavingsregime dat recht doet aan alle gemaakte afspraken in het nieuwe stelsel;

- b. Het tijdig opleveren van een functionerend Doc29 met bijbehorende actualisatie van gelijkwaardigheidscriteria (het huidige schema is ingevuld op basis van de projectplanning door het departement);
- c. de scherpste waarmee de delegaties voor de middellange termijn hun visies op tafel kunnen leggen, inclusief de invulling van het selectiviteitskader. Bij dit selectiviteitskaders is van belang de afspraken over selectiviteit uit het Aldersakkoord te implementeren.

Er vanuit gaande dat deze randvoorwaarden kunnen worden ingevuld, zullen de sector- en omgevingspartijen zich maximaal inspannen om de maanden maart en april te benutten om de hoofdlijnen-afspraken te vertalen en in te vullen naar een nieuw akkoord voor de periode tot en met 2030.

Indien – overeenkomstig het streven van een aantal partijen voor de periode na 2020 – in het nieuwe akkoord wijzigingen ten opzichte van het nieuwe stelsel worden overeengekomen die een nieuw MER vereisen dan kan deze opgestart worden, zodra de besluitvorming in kabinet en Kamer over het nieuwe akkoord over de toekomstige ontwikkeling is afgerond en het huidige concept-LVB rechtskracht heeft gekregen. Langs die weg wordt geborgd dat parallel ten spoedigste het LVB rechtskracht krijgt én afspraken voor de middellange termijn ontwikkeling op een zorgvuldige wijze worden geïmplementeerd.

Gegeven de stappen zoals in dit plan van aanpak toegelicht, ben ik voornemens u namens de Omgevingsraad in maart 2017 tussentijds te informeren over de positie van partijen ten aanzien van de in het schema voorziene keuzes op dat moment.

In het vertrouwen u met dit plan van aanpak van dienst te zijn, verblijf ik.

Met vriendelijke groet,

Hans Alders

Bijlage - Uitgangspunten en schema adviestraject

Uitgangspunten

1. De beantwoording van de schriftelijke Kamervragen van mevrouw Belhaj door de Staatssecretaris: “In lijn met het advies van de Commissie m.e.r. wil ik inzicht krijgen in de geluidseffecten indien deze berekend worden conform de nieuwste inzichten. Dit in aanvulling op het MER dat thans wordt opgesteld met de geluidsberekeningen volgens het Nederlands Rekenmodel. Daarbij hecht ik er aan om hierbij een totaalbeeld te krijgen. [uitwerking Doc 29, actualisatie gelijkwaardigheid en berekening geluidsdeel MER met Doc29]. Bij uitvoering van deze vervolgstappen zal ik de omgevingspartijen in de Omgevingsraad Schiphol nadrukkelijk betrekken. Bij het voorhangen bij de Kamer van de onderliggende regelgeving behorende bij het nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol zal de Kamer ook kunnen beschikken over de hierboven bedoelde aanvulling op het MER.”
2. Volgens opgave van het Rijk is de periode tot maart 2017 nodig voor de implementatie van Doc 29 en de ontwikkeling van de daarbij horende aangepaste gelijkwaardigheidscriteria.
De initiatiefnemer en het Rijk hebben laten weten dat parallel hieraan het MER-gedeelte geluidshinder op basis van Doc29 gemaakt kan worden, dat dan terzelfder tijd klaar is.
3. In het College van Advies d.d. 29 september hebben partijen bevestigd dat de huidige afspraken over het nieuwe geluidsstelsel met een werking tot in ieder geval 2020, zo spoedig mogelijk in de formele regelgeving moet worden opgenomen. De bewoners stemden daarmee in, onder de voorwaarde dat er een nieuw akkoord tot stand moet zijn gekomen voor de ontwikkeling van Schiphol tot 2030.
4. Partijen hebben de bereidheid uitgesproken om de voorliggende adviesaanvragen voor de middellange termijn met voortvarendheid ter hand te nemen. Een daaruit volgend hoofdlijnenakkoord voor de ontwikkeling van Schiphol tot 2030 zou eind februari 2017 gereed moeten zijn, waarna dit met de gegevens uit de herziene geluidsberekeningen in maart/april ingevuld kan worden tot een nieuw akkoord.

5. Een belangrijk element daarvan is een daadwerkelijk uitvoerbaar selectiviteitsbeleid. Het Rijk zal in de maand december 2016 inzicht verschaffen op welke wijze het denkt daarin te voorzien.
6. Mochten deze opgaven succesvol kunnen worden uitgevoerd dan kan in de loop van april 2017 een aangepast MER met een nieuw akkoord over de ontwikkeling van Schiphol tot 2030 aan de staatssecretaris worden aangeboden, die, indien akkoord bevonden, daarna aan de Kamer kunnen worden voorgelegd.
7. Afhankelijk van de keuze van de Kamer het Schipholdossier al dan niet controversieel te verklaren kan een nieuw LVB vóór het gebruikjaar van 2018 tijdig rechtskracht krijgen of niet.
8. Het is van groot belang dat er onder regie van het bevoegde gezag een uitvoerbare en handhaafbare borging van de eerder gemaakte afspraken wordt overeengekomen dat loopt tot het moment waarop het nieuwe LVB van kracht wordt.
9. Het herziene handhavingskader voorziet in handhaving op basis van alle regels van het overeengekomen stelsel en de overeengekomen caps van 500.000 bewegingen overdag en 32.000¹ bewegingen 's nachts.
10. De Staatssecretaris ontvangt als opdrachtgever conform haar verzoek van 13 september jl. "vóór 1 december a.s. (...) een integrale agenda en plan van aanpak voor de ontwikkeling van Schiphol in balans met haar omgeving". Het bijgevoegde schema is daarvan de ruggengraat.
11. Mocht het akkoord tot 2030 leiden tot een aanpassing van het geldende LVB dan kan dat in 2018/19 ter hand worden genomen inclusief het opstellen van een daartoe benodigd MER.

¹ Binnen ORS-verband wordt nog gesproken over het aantal nachtvluchten dat per jaar gevlogen mag worden: 29.000 of 32.000. Zie hiervoor het bovenliggende plan van aanpak voor het adviestraject.

