adecs
airinfra consultants



Van vraag naar realiteit

De feitenbasis voor de evaluatie van het Nieuw Normen- en Handhavingsstelsel Schiphol (NNHS)

adecs
airinfra consultants

Van vraag naar realiteit

De feitenbasis voor de evaluatie van het Nieuw Normen- en Handhavingsstelsel Schiphol (NNHS)

Colofon

Opdrachtgever	:	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Bestemd voor	:	Bescherming persoonlijke levenssfeer
Auteur(s)	:	Adecs Airinfra Consultants
Controle door	:	Bescherming persoonlijke levenssfeer
Datum	:	7 oktober 2025
Ons kenmerk	:	i&w250412rap/sM/rV/kd
Versie	:	2.2
Opgesteld door	:	Adecs Airinfra Consultants BV
Adres	:	Castellum | Gebouw A | 2e etage Loire 196 | 2491 AM | Den Haag
Telefoon	:	+31 (0)85 00 711 00
E-mail	:	info@airinfra.eu
Website	:	www.airinfra.eu
KvK nummer	:	54629179

Zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van de opdrachtgever of Adecs Airinfra Consultants BV is het niet toegestaan deze uitgave of delen ervan te vermenigvuldigen of op enige wijze openbaar te maken.

Samenvatting

Introductie

De Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) heeft bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) het verzoek neergelegd om het Nieuw Normen- en Handhavingsstelsel Schiphol (NNHS) te evalueren. Voordat deze evaluatie plaatsvindt heeft de MRS behoefte aan een vooronderzoek naar de feitenbasis van het NNHS. Het doel van dit vooronderzoek is daarom om de beschikbare informatie rondom het NNHS in kaart te brengen. Het onderzoek geeft zo een feitelijk beeld van hoe het NNHS is ontstaan en hoe het zich heeft gevormd vanaf de start van het NNHS tot heden.

Onderzoeksvragen

- Hoe is het NNHS tot stand gekomen?
  - Hoe is de keuze voor het ontwikkelen van het NNHS tot stand gekomen?
  - Hoe is het NNHS vormgegeven gedurende de ontwikkeling van dit nieuwe stelsel?
- Welke partijen zijn betrokken geweest bij de totstandkoming van het NNHS?
- Wat is de feitelijke rol van de ORS (als voorloper van de MRS) hierin geweest?
- Welke beleidsbrieven en (beslis)nota's zijn er gestuurd naar de Kamer die betrekking hebben op het NNHS?
- Welke wijzigingen zijn er geweest nadat het NNHS van kracht is geworden en door wie zijn deze wijzigingen geïnitieerd en geïmplementeerd?

Methode

Het opstellen van de feitenbasis is uitgevoerd in drie afzonderlijke fasen (informatiefase, analysefase, controlefase). De informatie is afkomstig uit publiek beschikbare bronnen, met name adviezen en documenten beschikbaar vanuit de MRS (inclusief haar voorlopers) en alle kamerstukken beschikbaar met betrekking tot het NNHS. Wij hebben alle beschikbare informatie geplaatst op een tijdslijn om de totstandkoming van het NNHS inzichtelijk te maken. Daarnaast is alle beschikbare informatie doorgenomen om te komen tot een directe beantwoording van de overige onderzoeksvragen. De conceptrapportage is voorgelegd aan de begeleidingscommissie met vertegenwoordigers van de opdrachtgever (IenW) en ook de MRS.

Tijdslijn – Totstandkoming NNHS

In 1995 is de Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving (PKB) vastgesteld. Dit besluit legt vast dat Schiphol mag uitbreiden met een nieuwe start- en landingsbaan, de Vijfde baan of 'Polderbaan'. De PKB legt ook milieunormen vast waarbinnen de groei van de luchtvaart moet plaatsvinden. In 1998 besluit het kabinet dat de PKB moet worden vervangen, wat leidt tot de zogenoemde Schipholwet[1] en twee Luchthavenbesluiten namelijk: Luchthavenverkeersbesluit (LVB) en het Luchthavenindelingbesluit (LIB). Belangrijk uitgangspunt voor dit beleid was dat de bescherming aan de omgeving gelijkwaardig is aan de milieunormen van het PKB uit 1995.[2]

Op 20 februari 2003 treden de Schipholwet en de Luchthavenbesluiten in werking. Belangrijk onderdeel van de Schipholwet is het vigerende normen- en handhavingsstelsel op basis van grenswaarden voor de geluidsbelasting in handhavingspunten. Deze grenswaarden zijn vervolgens vastgelegd in het LVB van

[1] Wet tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol ('Schipholwet'), 27 juni 2002, Staatsblad 2002, 374.

[2] Brief VenW bij het 'plan van aanpak aan voor de evaluatie van het Schipholbeleid', 18 juni 2004, Kamerstuk 29665, nr. 1.

2003, nadat in de milieueffectrapportage (MER) Schiphol 2003 is getoetst dat aan de beoogde gelijkwaardige bescherming ten opzichte van het PKB wordt voldaan. In 2004 is vervolgens een nieuw LVB vastgesteld met een rectificatie van de milieunormen om een invoerfout te herstellen.[2]

Op 23 februari 2006 wordt het rapport "Evaluatie Schipholbeleid" gepubliceerd, een bundeling/samenvatting van de verschillende onderzoeken en adviezen binnen het evaluatietraject. De hoofdvraag van de evaluatie is of de Schipholwet en Luchthavenbesluiten de beoogde bescherming bieden aan omwonenden. Onderdeel van deze evaluatie Schipholbeleid is de evaluatie van het vigerende normen- en handhavingsstelsel. Het kabinet constateert dat sommige adviezen niet of moeilijk verenigbaar zijn. Het kabinet zal dus keuzes moeten maken.[3] Het kabinetsstandpunt Schiphol dat volgt op 25 april 2006 richt zich op de wijziging van het LVB om te komen tot een betere benutting van de milieuruimte en maatregelen voor de hinderbeperking.[4] Het kabinetsstandpunt richt zich concreet op de korte termijn (KT – tot 2010) en middellange termijn (MLT – tot 2020). Onderdeel van de aanpak is één overlegtafel met, op dat moment, vertegenwoordigers van de BRS, CROS, Schiphol, LVNL, KLM en ambtelijke vertegenwoordiging Rijk, onder leiding van een onafhankelijke voorzitter namelijk dhr. Alders ('Alderstafel').[5] De overleggen aan de Alderstafel zijn ingericht met het idee dat de zogenoemde 1e ring (directe deelnemers aan de tafel) de belangen behartigen van de 2e ring (achterban). De Alderstafel start december 2006 met de eerste gesprekken. Alle adviezen van dhr. Alders in het vervolg van het proces zijn uitgebracht op basis van de beschikbare (milieu)onderzoeken en overleggen, al dan niet voorbereid in werkgroepen, aan de Alderstafel.

Medio 2007 brengt dhr. Alders het KT-advies uit voor het actualiseren van de geluidnormen van het vigerende stelsel.[6] Andere onderzochte beleidsopties voldoen niet. Het kabinet wil dit KT-advies overnemen en het LVB in lijn met het advies aanpassen wat uiteindelijk leidt tot het gewijzigde LVB in 2008.[7,8] Na oplevering van het KT-advies wordt gestart met de MLT m.e.r.-procedure en het adviestraject.[9] Binnen de m.e.r.-procedure wordt aandacht besteed aan de afweging van verschillende operationele concepten. Tegelijkertijd wordt de verbetering van het normen- en handhavingsstelsel verkend.

De Tweede Kamer dringt tijdens een algemeen overleg op 6 februari 2008 aan op een nieuw normen- en handhavingsstelsel Schiphol (NNHS).[10] Het vigerende stelsel wordt als complex ervaren en brengt weinig inzicht. De Kamer wenst een NNHS dat flexibeler, transparanter en beter uitlegbaar is. De Alderstafel wordt gevraagd om een advies over het NNHS op te nemen in het MLT-advies. Het kabinet benadrukt op 17 april 2008 dat het voorstander is van een nieuwe systematiek, waarbij tot aan 2020 ruimte is voor groei en dat na 2020 de milieuwinst evenredig ten goede komt aan extra ruimte voor de sector en hinderreductie.[11]

---

[3] Ministerie van VenW, Evaluatie Schipholbeleid: Eindrapport, februari 2006, Kamerstuk 29665, nr. 24, bijlage 1.
[4] Ministerie van VenW, Kabinetsstandpunt Schiphol, april 2006, Kamerstuk 29665, nr. 28, bijlage 1.
[5] Brief VenW over uitwerking en uitvoering van het kabinetsstandpunt Schiphol, 25 oktober 2006, Kamerstuk 29665, nr. 39.
[6] Brief dhr. Alders over uitkomsten van het overleg over Schiphol, 13 juni 2007, Kamerstuk 29665, nr. 48, bijlage 1.
[7] Brief VenW over benutten beschikbare milieuruimte, 25 juni 2007, Kamerstuk 29665, nr. 49.
[8] Besluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met betere benutting van de milieuruimte en wijziging van de uitvliegroutes in oostelijke richting vanaf de Zwanenburgbaan, 18 september 2008, Staatsblad 2008, 390.
[9] Brief dhr. Alders inzake evaluatie ontwikkeling Schiphol en de regio, 5 oktober 2007, Kamerstuk 29665, nr. 70, bijlage 1.
[10] Verslag van een Algemeen Overleg, 12 maart 2008, Kamerstuk 29665, nr. 84.
[11] Brief dhr. Alders over de toekomst van Schiphol en de regio voor de middellange termijn (tot en met 2020), 1 oktober 2008, Kamerstuk 29665, nr. 108, bijlage 1.

Op 1 oktober 2008 is het MLT-advies opgeleverd door dhr. Alders.[11] Het MLT-advies wordt gepresenteerd als één geheel en ondeelbaar en bevat afspraken over de capaciteit op Schiphol (510.000 vliegtuigbewegingen), drie convenanten met betrekking tot hinderbeperkende maatregelen en een verkenning van het NNHS. Het MLT-advies geeft vier uitgangspunten voor het NNHS en concludeert dat de beleidsoptie Vliegen volgens afspraak (VVA) aansluit bij de wensen van de partijen aan de Alderstafel. Het VVA is gebaseerd op het afhandelen van verkeer volgens regels ten aanzien van (voorkeurs-)gebruik van de luchthaven in combinatie met een begrenzing in aantal vliegtuigbewegingen en/of een geluidsbudget.

De uitwerking van het VVA in combinatie met de rest van het advies, leidt tot een tiental uitgangspunten voor het NNHS.[12] Op hoofdlijnen adviseert dhr. Alders een concept met strikt preferentieel baangebruik, grenzend aan de verkeersomvang op jaarbasis, aantalsnormen voor hinder (woningen, ernstig gehinderden, ernstig slaapverstoorden, plaatsgebonden risico) en dat de eis van gelijkwaardigheid van kracht blijft. Belangrijk is ook dat voorafgaand aan het gebruiksjaar een operationeel plan (gebruiksprognose) wordt opgesteld waar de CROS advies over geeft aan de Rijksoverheid. Het systeem wordt getest in een twee jaar durend experiment binnen de context van het aantal vliegtuigbewegingen dat toen werd gerealiseerd.

Het MLT-advies wordt na oplevering nader uitgewerkt en uitgevoerd aan de Alderstafel. De Tweede Kamer heeft middels een motie gevraagd om uitvoering te geven aan het advies.[13] De partijen aan de Alderstafel zijn op 19 augustus 2010 klaar met de voorbereiding van het tweejarig experiment NNHS en geven het advies om per 1 november 2010 te starten.[14] Het kabinet ondersteunt dit advies.[15] Bij het advies wordt afgesproken om een driemaandelijkse monitoringsrapportage op te stellen met oog op de naleving van de regels. Het kabinet is voornemens om gedurende het experiment, op advies van dhr. Alders, het NNHS op basis van een MHG in plaats van aantalsnormen verder uit te laten werken. In voorbereiding op het experiment publiceert de Inspectie voor VenW de 'Beleidsregels handhaving experiment NNHS Schiphol' met regels over de handhaving ten tijde van het experiment.[16]

Het experiment start op 1 november 2010 en duurt twee jaar, waarbij wordt afgesproken om het NNHS tussentijds en na afloop van het experiment te evalueren. Gedurende het experiment wordt de status en voortgang besproken in verschillende rapportages, zoals de jaarverslagen van de Alderstafel en de driemaandelijkse monitoringsrapportages. Op 31 oktober 2012 loopt het experiment met het NNHS af en volgt officieel een periode van evaluatie en advies en vervolgens besluitvorming door het kabinet.[17,18] Bij een positief advies van dhr. Alders en een formeel besluit van de Tweede Kamer kan het NNHS in wet- en regelgeving worden vastgelegd. In afwachting van deze besluitvorming hebben alle partijen aan de Alderstafel afgesproken om de operatie uit te blijven voeren volgens de regels van het experiment met het NNHS. Ook de informatievoorziening (monitoringsrapportages, gebruiksprognoses en evaluaties) en de beleidsregel vanuit de Inspectie worden voortgezet.

---

[12] Brief dhr. Alders over toelichting normenstelsel VVA, 19 september 2008, Kamerstuk 29665, nr. 108, bijlage 2.
[13] Brief dhr. Alders over werkprogramma Schiphol en omgeving, 20 mei 2009.
[14] Brief dhr. Alders m.b.t. de uitwerking advies van de Alderstafel over een nieuw normen- en handhavingstelsel voor Schiphol, 19 augustus 2010, Kamerstuk 29665, nr. 152, bijlage 76677.
[15] Brief VenW over advies Alderstafel inzake experiment nieuw normen- en handhavingstelsel Schiphol, 20 augustus 2010, Kamerstuk 29665, nr. 152.
[16] Inspectie Verkeer en Waterstaat, Beleidsregels handhaving experiment nieuw normen- en handhavingstelsel Schiphol, 26 oktober 2010, Staatscourant 2010, nr. 16670.
[17] Brief dhr. Alders inzake status nieuwe normen- en handhavingstelsel, oktober 2012, Kamerstuk 29665, nr. 179, bijlage 190189.
[18] Brief IenM over stand van zaken Alderstafel Schiphol, 23 oktober 2012, Kamerstuk 29665, nr. 179.

Op 8 oktober 2013 levert dhr. Alders het eindadvies voor het NNHS op naar aanleiding van de evaluatie van het experiment met het NNHS.[19] Dhr. Alders concludeert dat het uitvoeren van de verstrekte opdracht, namelijk het uitwerken van het NNHS en het tweejarig experiment, succesvol is verlopen. Het stelsel is in praktijk uitvoerbaar en leidt tot minimale verschuiving van hinder in de omgeving binnen de context van het aantal vliegtuigbewegingen in gebruiksjaar 2011 en 2012. De rechtsbescherming is gelijkwaardig of beter aan het vigerende stelsel. Dhr. Alders adviseert daarom het NNHS vast te leggen in formele wet- en regelgeving, in een LVB in combinatie met de Regeling milieu-informatie (RMI) luchthaven Schiphol. Het kabinet deelt de conclusies van de Alderstafel over het NNHS en is voornemens om het positieve advies over te nemen.[20] Uit de evaluatie blijkt ook dat de omgeving soms ervaart dat er niet strikt preferentieel gevlogen wordt. Deze klachten zijn naar oordeel van de Alderstafel niet weg te nemen door aanpassingen in het geluidstelsel. De evaluatie leidt wel tot een advies en uitwerking van een verbeterd baanprognosemodel en een concrete aanpassing van de preferentietabel voor het concept-LVB (vanwege inzet Buitenveldertbaan). Het kabinet publiceert op 1 december 2014 het wetsvoorstel voor de invoering van het NNHS op basis van het eindadvies over het experiment met de NNHS.[21]

Dhr. Alders geeft op 29 januari 2015 een aanvullend advies over een aanpassing op het NNHS zodat de groei van Schiphol boven 470.000 vliegtuigbewegingen niet beperkt wordt door de zogenoemde vierde baanregel.[22] Dhr. Alders adviseert een verhoging van de dagnorm en introductie van een hardheidsclausule voor de vierde baanregel met een verlaging van de capaciteit, van 510.000 naar 500.000, op Schiphol als tegemoetkoming voor deze verhoging van de norm op secundaire banen.

Op 13 maart 2015 neemt het kabinet het aanvullende advies van dhr. Alders over en start de procedure om te komen tot een nieuw LVB met bijbehorend MER.[23] Het kabinet besluit op 26 oktober 2015 een overschrijding van de grenswaarde in één handhavingspunt over het gebruiksjaar 2014 te gedogen, doordat de overschrijding het gevolg is van het nakomen van afspraken vanuit het NNHS.[24] Dit markeert de start van het 'anticiperend handhaven' in afwachting van de formele vastlegging van het NNHS. Begin 2019 laat de Omgevingsraad Schiphol (ORS, opvolger Alderstafel) weten dat partijen binnen de ORS niet in staat zijn om tot een gezamenlijk advies te komen voor de toekomst van het NNHS na 2020 met een balans tussen economische activiteit en kwaliteit van de leefbaarheid.[25] Op 24 februari 2021 publiceert het kabinet het ontwerp-LVB in combinatie met het MER NNHS 2020.[26] Deze ontwerpwijziging van het LVB is de definitieve uitwerking van de wetswijziging voor de invoering van het NNHS. Het ontwerp-LVB heeft niet geleid tot een definitief gewijzigd LVB, vanwege het ontbreken van een natuurvergunning.[27] Vanwege recente ontwikkelingen rondom, onder andere, gerechtelijke uitspraken en de balanced approach-

[19] Brief dhr. Alders met eindadvies n.a.v. de evaluatie van het experiment met het NNHS, 8 oktober 2013, Kamerstuk 29665, nr. 190, bijlage 255046.
[20] Brief IenM met reactie op advies normen- en handhavingstelsel Schiphol, 8 oktober 2013, Kamerstuk 29665, nr. 190.
[21] Wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de invoering van een nieuw normen- en handhavingsstelsel voor de luchthaven Schiphol en enige andere wijzigingen, 1 december 2014, Kamerstuk 34098, nr. 1-3.
[22] Brief dhr. Alders over de groei van Schiphol, 29 januari 2015, Kamerstuk 29665, nr. 210, bijlage 455371.
[23] Brief IenM met reactie op het advies van de Alderstafel inzake Nieuwe Normen- en Handhavingsstelsel Schiphol (NNHS) regel vierde baan, 13 maart 2015, Kamerstuk 29665, nr. 212.
[24] Brief IenM over overschrijding grenswaarde geluid Schiphol gebruiksjaar 2014 en experimenteerregeling gebruiksjaar 2015, 26 oktober 2015, Kamerstuk 29665, nr. 220.
[25] Brief dhr. Alders over een toekomstbestendig NNHS, 30 januari 2019, Kamerstuk 29665, nr. 353, bijlage 871681.
[26] Brief IenW over ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met de invoering van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel, 16 februari 2021, Kamerstuk 29665, nr. 399.
[27] Brief IenW over hoofdlijnen Schiphol, 5 juli 2022, Kamerstuk 29665, nr. 432.

procedure is inmiddels een nieuw m.e.r.-traject gestart voor een volledig nieuw voornemen tot wijziging van het LVB.[28]

Aanvullende onderzoeksvragen

› *Welke partijen zijn betrokken geweest bij de totstandkoming van het NNHS?*

De volgende partijen zijn tijdens het opstellen van de volledige tijdslijn (1995 – 2023) geïdentificeerd als partijen betrokken bij de totstandkoming van het NNHS:

- De Staten Generaal (Nederlands Parlement);
  - De Tweede Kamer en Eerste Kamer;
- Het Kabinet:
  - Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en diens voorgangers;
    - Directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme zaken (DGLM) en diens voorgangers;
    - Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en diens voorgangers;
  - Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en diens voorgangers;
  - Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur en diens voorgangers;
- Raad van State;
- Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS), Alderstafel en de opvolgers Omgevingsraad Schiphol (ORS) / Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS). Partijen die zitting hebben worden los benoemd als ze relevant zijn;
- Luchthaven Schiphol;
- Luchtvaartmaatschappijen;
- Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL);
- De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS);
- Provincies;
- Gemeenten;
- Omwonenden;
- Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.);
- Onderzoeksinstanties/adviesorganisaties vanuit het Rijk, bijvoorbeeld het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM);
- Universiteiten (hoogleraren);
- Private onderzoeks- en adviesbureaus;
- Belangenbehartigers, bijvoorbeeld Verbond van Nederlandse Ondernemingen en Nederlands Christelijk Werkgeversverbond (VNO-NCW).

› *Wat is de feitelijke rol van de ORS (als voorloper van de MRS) hierin geweest?*

De ORS is niet betrokken geweest bij de ontwikkeling van het NNHS omdat het pas in 2015 is opgericht toen de evaluatie van het NNHS min of meer was afgerond. Na 2015 heeft de ORS in principe een adviserende rol gehad bij concrete vragen vanuit het kabinet en de verdere ontwikkelingen rondom het NNHS. Met name de Alderstafel is, als voorloper van de ORS, betrokken geweest bij de totstandkoming van het NNHS in een adviserende rol. Een aantal vertegenwoordigers uit de CROS (de andere voorloper van de ORS) waren directe deelnemers aan de Alderstafel. De Alderstafel was ingericht met het idee dat deze directe deelnemers de belangen behartigden van hun achterban, zoals de rest van de CROS.

› *Welke beleidsbrieven en (beslis)nota's zijn er gestuurd naar de Kamer die betrekking hebben op het NNHS?*

Een overzicht van de belangrijkste beleidsbrieven en (beslis)nota's zijn opgenomen in een bronnenlijst.

[28] Notitie Reikwijdte en Detailniveau: Voor de milieueffectrapportage wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, 27 juni 2024, Kamerstuk 29665, nr. 514, bijlage 1150741.

- *Welke wijzigingen zijn er geweest nadat het NNHS van kracht is geworden en door wie zijn deze wijzigingen geïnitieerd en geïmplementeerd?*

De totstandkoming van het NNHS heeft gespeeld tot 2010, waarbij het NNHS als experiment in werking is getreden vanaf 1 november 2010. De volgende wijzigingen zijn in het NNHS opgetreden na 1 november 2010:

- Het NNHS kent 4 regels voor het gebruik van de start- en landingsbanen. Zowel de wijze van normstelling als de normen zelf zijn tijdens het experiment en na afloop van het experiment gewijzigd.
  - Regel 1 (inzet geluidpreferente baancombinatie). De preferentietabel gebruikt voor de afhandeling van verkeer is aangepast naar aanleiding van klachten en verder onderzoek naar de inzet van de Buitenveldertbaan.
  - Regel 2 (inzet tweede start- of landingsbaan). De voorgestelde wijze van normbepaling voor de inzet van de tweede start- of landingsbaan is tijdens het experiment herzien. Een alternatieve invulling van de regel is aan Alderstafel ontwikkeld om onnodige inzet van tweede start- of landingsbaan te voorkomen.
  - Regel 3 (verdeling startend en landend verkeer). Op basis van het experiment zijn normen voor startend verkeer vastgesteld (in 2010 nog geen norm) en voor landend verkeer aangescherpt.
  - Regel 4 (inzet vierde baan). De dagnorm van de vierde baanregel is in combinatie met een hardheidsclause toegevoegd om een belemmering van de groei van Schiphol boven 470.000 bewegingen te voorkomen.
- De wijze van handhaven is voorafgaand aan het experiment NNHS vastgelegd in beleidsregels. Vanwege overschrijdingen in grenswaarden in gebruiksjaar 2012 is, conform deze beleidsregels, een experimenteerregel vastgesteld op basis van artikel 8.23a Wet luchtvaart. Op 26 oktober 2015 is, omdat de ORS (Alderstafel) had uitgesproken het NNHS te blijven gebruiken en omdat de wettelijke vastlegging van het NNHS in voorbereiding was, gekozen om anticiperend te handhaven op overschrijdingen in een gebruiksjaar, hiervoor is geen nieuwe experimenteerregeling vastgesteld.
- Het aanpassen van het nachtregime (inzet CDA's vanaf 22:30) is als maatregel van het compensatiepakket CDA opgenomen (zie paragraaf 2.5 – 'November 2012 -2013'). De uitvoering van CDA's is binnen dit advies (vanaf 22:30 uur) korter dan in het MLT-advies voorzien (vanaf 20:30 uur). Keerzijde van de beperking in inzet van CDA's is het terugbrengen van de maximale toegestane capaciteit in de nacht naar 29.000 bewegingen.

Aanbevelingen voor volgende fase

Dit vooronderzoek richt zich op de feiten van het proces rondom de NNHS. Berekeningen en data-analyse vallen buiten de scope van het vooronderzoek. Door deze scope van het vooronderzoek zijn een aantal vragen rondom besluitvorming, invloed op processen en data-analyse niet beantwoord. Deze onderzoeksvragen komen in aanmerking voor de aansluitende evaluatie van het NNHS:

- Hoe is de *besluitvorming* gelopen en welke rol hebben partijen gespeeld in deze *besluitvorming*?
- Welke internationale *besluitvorming* is van invloed geweest op het functioneren van het NNHS? Wijzigingen Europees luchtvaarbeleid?
- Wat is de *reden* achter wijzigingen in het NNHS, nadat het van kracht is geworden? Wat was het *resultaat/effect* van deze wijzingen? En hoe is de *besluitvorming* geweest over de wijzigingen?
- Welke (andere) ontwikkelingen hebben zich voorgedaan die van *invloed* zijn geweest op het stelsel en wie is hierbij betrokken?
- Breng middels een *(data-)analyse* per gebruiksjaar in kaart hoe het baangebruik, de geluidbelasting in de handhavingspunten, het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden is ontwikkeld sinds de start van het experiment ten opzichte van de norm (criteria voor gelijkwaardigheid en grenswaarden in de handhavingspunten)?

Overzicht van versies/wijzigingen

Versie	Type	Wijzigingen	Auteur	Datum
1.0	Concept	Eerste opzet van de feitenbasis	Adecs Airinfra Consultants	10 april 2025
2.0	Concept	Volledige revisie structuur en inhoud rapportage	Adecs Airinfra Consultants	17 juni 2025
2.1	Concept	Verwerken van opmerkingen na presentatie aan MRS	Adecs Airinfra Consultants	23 juli 2025
2.2	Definitief	Verwerken opmerkingen Schiphol en Bestuurlijke Regie Schiphol	Adecs Airinfra Consultants	7 oktober 2025

Inhoudsopgave

Samenvatting ..... **i**

Begrippen ..... **ix**

1 Aanpak **1**

1.1 Aanleiding 1
1.2 Doelstelling en Uitgangspunten 1
1.3 Methode 1
1.4 Leeswijzer 1

2 Tijdslijn: Totstandkoming van het NNHS **2**

2.1 Totstandkoming vigerend normen- en handhavingsstelsel (1995 - 2004) 2
2.2 Evaluatie vigerend normen- en handhavingsstelsel (2004 - 2006) 3
2.3 De totstandkoming van het experiment van het NNHS (2006 - 2010) 4
2.4 Het experiment in werking van het NNHS (2010 - 2012) 8
2.5 Evaluatie van het experiment van het NNHS (2012 - 2015) 9
2.6 Opstellen nieuw luchthavenverkeersbesluit en MER (2015 - 2023) 11

3 Aanvullende feiten en vervolg **13**

3.1 Beantwoording onderzoeksvragen 13
3.2 Aanbevelingen voor volgende fase 15

4 Bronnen **16**

Begrippen

Alderstafel	Overleggen die werden voorgezeten door dhr. Alders
BRS	Bestuurlijke Regie Schiphol
CDA	Continuous Descent Approach
Commissie m.e.r.	Commissie voor de mileueffectrapportage
CROS	Commissie regionaal overleg Schiphol
EASA	European Aviation Safety Agency
ICAO	International Civil Aviation Organization
IenW	Ministerie van infrastructuur en Waterstaat
Ke	Kosteneenheid
KT	Korte Termijn
LIB	Luchthavenindelingbelsuit
LVB	Luchthavenverkeersbesluit
MER	Milieueffectrapportage
MLT	Middellange Termijn
MRS	Maatschappelijke raad Schiphol
NNHS	Nieuw Normen- en Handhavingsstelsel Schiphol
ORS	Omgevingsraad Schiphol
TVG	Totaal Volume Geluid
VVA	Vliegen volgens afspraak

1 Aanpak

1.1 Aanleiding

De Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) heeft bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) het verzoek neergelegd om het Nieuw Normen- en Handhavingsstelsel Schiphol (NNHS) te evalueren. Voordat deze evaluatie plaatsvindt heeft de MRS behoefte aan een vooronderzoek naar de feitenbasis van het NNHS.

1.2 Doelstelling en Uitgangspunten

Het doel van dit vooronderzoek is om de beschikbare informatie rondom het NNHS in kaart te brengen, om een compleet beeld te krijgen van hoe het NNHS is ontstaan en hoe het zich heeft gevormd vanaf de start van het NNHS tot heden. Het vooronderzoek richt zich daarbij dus op de feiten van het proces rondom de NNHS. Berekeningen en data-analyse vallen buiten de scope van het onderzoek.

Het onderzoek is op basis van de volgende onderzoeksvragen uitgewerkt:

- Hoe is het NNHS tot stand gekomen?
  - Hoe is de keuze voor het ontwikkelen van het NNHS tot stand gekomen?
  - Hoe is het NNHS vormgegeven gedurende de ontwikkeling van dit nieuwe stelsel?
- Welke partijen zijn betrokken geweest bij de totstandkoming van het NNHS?
- Wat is de feitelijke rol van de ORS (als voorloper van de MRS) hierin geweest?
- Welke beleidsbrieven en (beslis)nota's zijn er gestuurd naar de Kamer die betrekking hebben op het NNHS?
- Welke wijzigingen zijn er geweest nadat het NNHS van kracht is geworden en door wie zijn deze wijzigingen geïnitieerd en geïmplementeerd?

1.3 Methode

Het opstellen van de feitenbasis is uitgevoerd in drie afzonderlijke fasen:

- *Informatiefase*. Wij hebben gezocht naar bronnen op basis van publiek beschikbare informatie. Belangrijkste bronnen zijn de adviezen en documenten beschikbaar vanuit de MRS (inclusief haar voorlopers) en alle kamerstukken beschikbaar met betrekking tot het NNHS.
- *Analysefase*. Wij hebben alle beschikbare informatie geplaatst op een tijdslijn om de totstandkoming van het NNHS inzichtelijk te maken. Bij deze analyse hebben wij onderscheid gemaakt tussen hoofdzaken, informatie met een direct relatie tot het NNHS, en bijzaken die voor de context van de totstandkoming van het NNHS relevant worden geacht. Naast de tijdslijn is alle beschikbare informatie doorgenomen om te komen tot een directe beantwoording van de overige onderzoeksvragen.
- *Controlefase*. De interne controle van het rapport is uitgevoerd in twee fasen. Ten eerste heeft een tweede lezer de compleetheid van de informatie en beantwoording gecontroleerd door de volledige informatie- en analysefase door te lopen. Ten tweede heeft een andere controleur het (concept)rapport nagelopen en verbeterd. Het conceptrapport is daarnaast ook voorgelegd aan de begeleidingscommissie met vertegenwoordigers van de opdrachtgever (IenW) en ook de MRS.

1.4 Leeswijzer

De samenvatting van het rapport geeft een uitgebreid overzicht van de totstandkoming van het NNHS en een beknopt overzicht van de antwoorden op de onderzoeksvragen. Hoofdstuk 2 bevat een gedetailleerde beantwoording van de onderzoeksvraag "Hoe is het NNHS tot stand gekomen?" in de vorm van een tijdslijn. Hoofdstuk 3 bevat de beantwoording van de overige onderzoeksvragen. Een volledig overzicht van alle bronnen is opgenomen in hoofdstuk 4.

2 Tijdslijn: Totstandkoming van het NNHS

Dit hoofdstuk geeft een gedetailleerd overzicht van de totstandkoming van het NNHS in de vorm van een tijdslijn. De volgende onderzoeksvraag staat in dit hoofdstuk centraal:

- Hoe is het NNHS tot stand gekomen?
  - Hoe is de keuze voor het ontwikkelen van het NNHS tot stand gekomen?
  - Hoe is het NNHS vormgegeven gedurende de ontwikkeling van dit nieuwe stelsel?

De tijdslijn met de totstandkoming van het NNHS is onderverdeeld in de volgende periodes:

- Paragraaf 2.1 - Totstandkoming vigerend Normen- en Handhavingsstelsel (1995 – 2004)
- Paragraaf 2.2 - Evaluatie vigerend Normen- en Handhavingsstelsel (2004 - 2006)
- Paragraaf 2.3 - De totstandkoming van het experiment van het NNHS (2006 - 2010)
- Paragraaf 2.4 - Het experiment in werking van het NNHS (2010 - 2012)
- Paragraaf 2.5 - Evaluatie van het experiment van het NNHS (2012 - 2015)
- Paragraaf 2.6 - Opstellen nieuw luchthavenverkeersbesluit en MER (2015 – 2023)

2.1 Totstandkoming vigerend normen- en handhavingsstelsel (1995 - 2004)

Deze periode beschrijft op hooflijnen de totstandkoming van het vigerende normen- en handhavingsstelsel. Het gaat hierbij om het huidige stelsel zoals dit in 2003 is opgenomen in de Wet luchtvaart door middel van de zogenoemde Schipholwet. De informatie in deze paragraaf betreft vooral achtergrondinformatie die een context geeft hoe de keuze voor het NNHS tot stand is gekomen.

1995

In 1995 is de Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving (PKB) vastgesteld (ref. 5). Dit besluit legt vast dat Schiphol mag uitbreiden met een nieuwe start- en landingsbaan, de Vijfde baan of 'Polderbaan'. De PKB legt ook milieunormen vast waarbinnen de groei van de luchtvaart moet plaatsvinden.

1998

In 1998 besluit het kabinet, zie nota Strategische Beleidskeuze Toekomst Luchtvaart, dat de PKB moet worden vervangen. Deze beleidskeuze leidt tot de zogenoemde Schipholwet (ref. 2) en twee Luchthavenbesluiten namelijk: Luchthavenverkeersbesluit (LVB) en het Luchthavenindelingbesluit (LIB). Belangrijk uitgangspunt voor dit beleid was dat de bescherming aan de omgeving gelijkwaardig is aan de milieunormen van het PKB uit 1995 (ref. 5).

20 februari 2003

De Schipholwet en de Luchthavenbesluiten treden in werking en het vijfbanenstelsel wordt daarmee ook in gebruik genomen (ref. 5). Belangrijk onderdeel van de Schipholwet is het vigerende normen- en handhavingsstelsel op basis van grenswaarden voor de geluidsbelasting in handhavingspunten. Deze grenswaarden zijn vervolgens vastgelegd in het LVB op basis van de verwachte verkeerssituatie onderzocht in de milieueffectrapportage (MER) Schiphol 2003. Binnen dit MER Schiphol 2003 is getoetst dat aan de beoogde gelijkwaardige bescherming ten opzichte van het PKB (zie '1998') wordt voldaan. Als gevolg van het milieuonderzoek naar de gelijkwaardige bescherming heeft de minister van Verkeer en Waterstaat (VenW) toegezegd dat er monitoring van de geluidbelasting plaatsvindt in het zogenoemde buitengebied, tussen de 35 tot 20 Kosteneenheid (Ke)-contour. Dit zou leiden tot een uitbreiding van het geluidstelstel tot ook het buitengebied vanaf 2005 (ref. 3).

31 augustus 2004

Een nieuw LVB treedt in werking, waarin de milieunormen van het LVB 2003 worden gerectificeerd om een invoerfout te herstellen (ref. 4).

2.2 Evaluatie vigerend normen- en handhavingsstelsel (2004 - 2006)

Deze periode behandelt de evaluatie van het vigerende normen- en handhavingsstelsel over de eerste 3 jaar na ingebruikname van het stelsel. Deze evaluatie is onderdeel van een bredere evaluatie van het Schipholbeleid. De informatie in deze paragraaf betreft opnieuw vooral achtergrondinformatie die een context geeft hoe de keuze voor het NNHS tot stand is gekomen.

2004 - 2005

Over de jaren 2004 en 2005 wordt, onder regie van het ministerie van VenW, een evaluatie van het Schipholbeleid uitgevoerd. De hoofdvraag van de evaluatie is of de Schipholwet en Luchthavenbesluiten de beoogde bescherming bieden aan omwonenden (ref. 6). De directe aanleiding voor de evaluatie is de motie Baarda (ref. 1). Onderdeel van deze evaluatie Schipholbeleid is de evaluatie van het vigerende normen- en handhavingsstelsel. Binnen de evaluatie Schipholbeleid krijgt de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (CDV) de opdracht om een voorstel te doen voor een handhavingsstelsel in het buitengebied. De Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS), een voorloper van de MRS, krijgt de opdracht om mogelijke verbeteringen van het beleid aan te dragen vanuit haar taak om hinder te beperken (ref. 6).

Parallel aan de evaluatie Schipholbeleid wordt de Tweede Kamer in 2005 geïnformeerd dat de geluidsgrenzen in het vigerende stelsel de groei van Schiphol beperken ten opzichte van de verwachtingen uit het MER (ref. 7). Dit naar aanleiding van zorgen vanuit de sector (Schiphol, KLM en LVNL). Daarnaast wordt eind 2005 politiek een aanzet gegeven tot het faciliteren van experimenten met hinderbeperkende maatregelen rondom Schiphol samen met de CROS. Aanleiding is de ervaring dat de Schipholwet weinig ruimte laat voor experimenten, doordat mogelijke maatregelen vooraf volledig moeten worden vastgelegd (ref. 8).

23 februari 2006

Publicatie van het rapport "Evaluatie Schipholbeleid" door de procescommissie, een bundeling/samenvatting van de verschillende onderzoeken en adviezen binnen het evaluatietraject (ref. 12). Het kabinet constateert dat sommige adviezen niet of moeilijk verenigbaar zijn. Het kabinet zal dus keuzes moeten maken. Met betrekking tot het normen- en handhavingsstelsel gaat het om de volgende adviezen:

- Belanghebbenden (omwonenden, bestuurders en sectorpartijen) hebben 118 verbetervoorstellen ingediend direct gerelateerd aan het thema 'normstelling' (ref. 12);
- De VROM-raad adviseert een overgang naar een normenstelsel dat direct stuurt op effecten op milieukwaliteit. Handhaving vindt in hun advies daarbij zoveel mogelijk plaats op basis van metingen in plaats van berekende waarden (ref. 10);
- De CDV adviseert harde, handhaafbare geluidgrenzen ter bescherming van omwonenden. Het toepassen van grenswaarden in L_{den} over een heel jaar, zoals in het vigerende LVB, is volgens de CDV een goede en eenvoudige manier om dit concreet in te vullen. Voor het buitengebied beschouwt de CDV een handhavingsstelsel met mogelijke saldering tussen verschillende punten (ref. 11);
- De Raad voor VenW adviseert een achttal uitgangspunten voor een nieuw normenstelsel, waarbij ook het afschaffen van handhavingspunten en het invoeren van een stelsel met strikt preferent baangebruik wordt besproken (ref. 9).

25 april 2006

Het kabinet komt, in reactie op het eindrapport van de evaluatie Schipholbeleid, met het kabinetsstandpunt Schiphol (ref. 13). Het kabinetsstandpunt richt zich concreet op de korte termijn (KT – tot 2010) en middellange termijn (MLT – tot 2020). Het kabinetsstandpunt beschrijft een aantal verschillende standpunten over het geluidstelsel:

- Het kabinet wil saldering tussen handhavingspunten mogelijk maken, omdat in het vigerende stelsel de voorziene groeiruimte niet volledig benut kan worden;
- Het kabinet wil daarnaast het Totaal Volume Geluid (TVG) schrappen, omdat het als inefficiënt wordt gezien;
- Het kabinet kiest niet voor een stelsel dat stuurt vanuit kwaliteitsnormen voor het leefmilieu, omdat deze kwaliteit niet alleen door de luchtvaart wordt bepaald;
- Het kabinet kiest niet voor handhaving op basis van metingen op basis van het advies van de CDV;
- Het kabinet kiest er wél voor om het buitengebied niet te beschermen met handhavingspunten, maar wil hiervoor geluidbeperkende maatregelen invoeren.

2.3 De totstandkoming van het experiment van het NNHS (2006 - 2010)

Deze periode behandelt de totstandkoming van het experiment van het NNHS vanaf de publicatie van het kabinetsstandpunt Schiphol (25 april 2006), zie paragraaf 2.2, tot aan de inwerkingtreding van het experiment in 2010. De informatie in deze paragraaf geeft daarmee het antwoord op de onderzoeksvraag: "Hoe is de keuze voor het ontwikkelen van het NNHS tot stand gekomen?"

2006

Het kabinetsstandpunt van april 2006 wordt in de loop van 2006 verder uitgewerkt tot een plan van aanpak (ref. 16). Deze aanpak is opgesteld in consultatie met luchtvaartpartijen, LVNL, BRS, CROS en de Tweede Kamer. Het plan van aanpak richt zich op het uitvoeren van een m.e.r.-procedure voor de wijziging van het LVB om te komen tot een betere benutting van de milieuruimte en maatregelen voor de hinderbeperking. Deze hinderbeperkende maatregelen worden vastgelegd in convenanten waarvan het karakter niet vrijblijvend is, maar hard en handhaafbaar moet zijn. Onderdeel van de aanpak is één overlegtafel met, op dat moment, vertegenwoordigers van BRS, CROS, Schiphol, LVNL, KLM en ambtelijke vertegenwoordiging Rijk, onder leiding van een onafhankelijke voorzitter namelijk dhr. Alders ('Alderstafel'). De opdracht aan dhr. Alders in het kort is als volgt (ref. 20): *"het uitbrengen van een advies over de mogelijkheden de milieuruimte van de luchthaven beter te benutten en deze voorstellen te onderbouwen met een, milieueffectenonderzoek. Dit in combinatie met het maken van afspraken over hinderbeperkende maatregelen en voorstellen te doen ter verbetering van de leefbaarheid in de omgeving van Schiphol."* De Alderstafel start medio december 2006 met de eerste gesprekken. De adviezen van dhr. Alders in het vervolg van het proces worden uitgebracht op basis van de beschikbare (milieu)onderzoeken en overleggen aan de Alderstafel. De overleggen aan de Alderstafel zijn ingericht met het idee dat de zogenoemde 1e ring (directe deelnemers aan de tafel) de belangen behartigen van de 2e ring (achterban).

22 november 2006

De wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de invoering van de mogelijkheid om ten aanzien van de luchthaven Schiphol experimenten te houden (Experimenten Schiphol) treedt in werking (ref. 17). Doel van deze wetswijziging is om ruimte te creëren om hinderbeperkende maatregelen eerst in de praktijk te testen (experimenteren) voordat deze worden vastgelegd (ref. 15). Vanuit de CROS en Tweede Kamer is aangegeven dat de experimenteerruimte niet per definitie vast hoeft te houden aan gelijkwaardige bescherming. De focus van de experimenten moet liggen op een positief effect op de hinderbeleving. De CROS krijgt een expliciete adviesrol opgenomen in de Wet luchtvaart (artikel 8.23a).

Januari – juni 2007

De eerste helft van 2007 bestaat uit het uitvoeren van de m.e.r.-procedure en het voeren van gesprekken aan de Alderstafel (ref. 18). Het onderzoeksplan voor de m.e.r.-procedure sluit aan bij de KT- en MLT-standpunten van het kabinet. Binnen de KT wordt het actualiseren van en salderen binnen het geluidsstelsel onderzocht. Voor de MLT wordt gesteld dat het Rijk mogelijkheden verkent om het vigerende stelsel te verbeteren, daar wordt niet op vooruitgelopen. Tijdens de m.e.r.-procedure worden, naar aanleiding van een advies van de Commissie voor de m.e.r., de gelijkwaardigheidscriteria geactualiseerd omdat de gegevens achterliggend aan de criteria sterk waren verouderd (ref. 19).

Medio 2007 komt dhr. Alders met het KT-advies (ref. 20). Uit de combinatie van milieuonderzoeken (ref. 21) en overleggen aan de Alderstafel volgt een KT-advies voor het actualiseren van de geluidnormen van het vigerende stelsel. Andere opties met salderen of combinatie actualiseren en salderen voldoen niet. Deze geactualiseerde geluidnormen worden vastgesteld op basis van de afspraak om tot 2010 tot maximaal 480.000 vliegtuigbewegingen te groeien. Afspraken over hinderbeperkende maatregelen worden vastgelegd in twee convenanten: convenant hinderbeperking en convenant leefomgeving. Het kabinet staat positief tegenover het KT-advies van dhr. Alders (ref. 22). Het kabinet wil het KT-advies overnemen en het LVB in lijn met het advies aanpassen na het volgen van de gebruikelijke procedure hiervoor. Tegen deze achtergrond zegt het kabinet in een debat de wettelijke bescherming voor het buitengebied toe (ref. 24).

26 juni 2007

In reactie op een vraag vanuit de vaste commissie voor VenW worden de uitgangspunten van het kabinet voor het MLT-advies van dhr. Alders gedeeld (ref. 23). Een van de belangrijkste uitgangspunt is het verkennen van verbeteringen van het normen- en handhavingsstelsel met aandacht voor woningen verder weg van de luchthaven. De opties van het Milieu- en Natuurplanbureau (MNP) worden daarbij betrokken (ref. 14). Het gaat het kabinet expliciet om het onderzoeken van mogelijke verbeteringen, het staat voor het kabinet niet vast dat het stelsel ook daadwerkelijk zal wijzigen.

Juli – december 2007

In de tweede helft van 2007 wordt gestart met de MLT m.e.r.-procedure en het adviestraject (ref. 25). Binnen de m.e.r.-procedure wordt aandacht besteed aan de afweging van verschillende operationele concepten. Tegelijkertijd wordt de verbetering van het normen- en handhavingsstelsel verkend (zie uitgangspunt kabinet ’26 juni 2007’). Uitgangspunten voor dit onderzoek zijn in het najaar verder uitgewerkt waarbij prioriteit wordt gegeven aan zowel mogelijkheden om het karakter van de vliegoperatie mee te nemen als de bescherming en balans van binnen- en buitengebied (ref. 25). Op basis van een evaluatie van het proces rondom het KT-advies wordt de samenstelling van de bewonersdelegatie herzien. Vanwege de tijdsdruk was het lastig voor vertegenwoordigers om hun achterbannen tot het einde volledig in alle ontwikkelingen mee te nemen. De bewonersdelegatie krijgt, naast vertegenwoordiging vanuit de CROS, ook een directe vertegenwoordiger van de Vereniging Gezamenlijke Platforms (ref. 25).

6 februari 2008

De Tweede Kamer dringt tijdens een algemeen overleg op 6 februari 2008 aan op een nieuw normen- en handhavingsstelsel Schiphol (NNHS) (ref. 27). Het vigerende stelsel wordt als complex ervaren en brengt weinig inzicht. De Kamer wenst een NNHS dat flexibeler, transparanter en beter uitlegbaar is. Naar aanleiding van dit algemeen overleg is aan dhr. Alders gevraagd om het NNHS en criteria voor gelijkwaardigheid bij de opdracht voor het MLT-advies te voegen. Volgens dhr. Alders vormde de discussie over de gelijkwaardigheidscriteria (zie ‘januari - juni 2007’) de opmaat voor het aandringen op een NNHS

(ref. 26). Volgens het kabinet was ook het perverse effect rondom baaninzet binnen het vigerende stelsel mede aanleiding voor de vorming van het NNHS. De baaninzet werd, richting het einde van het gebruiksjaar, gestuurd om overschrijding van de grenswaarden in de handhavingspunten te voorkomen wat in de praktijk meer hinder opleverde (ref. 32). Het kabinet benadrukt op 17 april 2008 dat het voorstander is van een nieuwe systematiek, waarbij milieuwinst evenredig ten goede komt aan extra ruimte voor de sector en hinderreductie (ref. 30).

1 oktober 2008

Dhr. Alders levert het MLT-advies (tot 2020) op, waarin vanwege de kredietcrisis wordt geadviseerd om de MLT m.e.r.-procedure richting een gewijzigd LVB te temporiseren (ref. 30). Voor de ontwikkeling van de capaciteit op Schiphol wordt een plafond van 510.000 vliegtuigbewegingen per jaar, mits passend binnen de gelijkwaardigheidscriteria, afgesproken met een plafond van 32.000 bewegingen in de nacht. Afspraken over hinderbeperkende maatregelen worden uiteindelijk vastgelegd in drie convenanten: het convenant selectiviteit (ref. 34), het convenant omgevingskwaliteit (ref. 35) en het convenant hinderbeperking (ref. 36). Het MLT-advies wordt gepresenteerd als één geheel en ondeelbaar. Het advies voor het NNHS is volgens de visie van dhr. Alders dus onlosmakelijk verbonden met de andere adviezen, zoals de drie convenanten.

Het MLT-advies van dhr. Alders bevat een verkenning van het NNHS. De deelnemers aan de Alderstafel erkennen de noodzaak voor een nieuw stelsel, al is de onderliggende reden van deze noodzaak wel anders voor verschillende partijen. Het MLT-advies geeft de volgende gezamenlijke uitgangspunten voor het NNHS (ref. 29):

- "het stelsel bevat wettelijk vastgelegde regels voor bescherming van de omgeving;
- het stelsel biedt bescherming tegen de negatieve gevolgen van het vliegverkeer op Schiphol en deze bescherming moet tenminste gelijkwaardig zijn aan de bescherming die het huidige stelsel biedt;
- het stelsel moet in de praktijk (operationeel) uitvoerbaar en handhaafbaar zijn;
- het stelsel dient een verdere ontwikkeling van de luchtvaart mogelijk te maken binnen de gelijkwaardigheidscriteria."

Binnen bovenstaande uitgangspunten zijn drie opties verkend voor het NNHS (ref. 29):

- "Optie 1: Grens aan de omvang van de lokale geluidbelasting, gebaseerd op het huidige normen- en handhavingstelsel met handhavingpunten en een alternatief voor het Totaal Volume Geluid;
- Optie 2: Vliegen volgens afspraak (VVA), gebaseerd op het afhandelen van verkeer volgens regels ten aanzien van (voorkeurs-)gebruik van de luchthaven in combinatie met een begrenzing in aantal vliegtuigbewegingen en/of een geluidsbudget;
- Optie 3: Grens aan de omvang van de totale milieueffecten, gebaseerd op ruimtelijke contouren in combinatie met grenswaarden die de maximum hoeveelheid hinder binnen deze gebieden begrenzen."

Het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) heeft deze opties uitgezocht met betrekking tot de voor- en nadelen in relatie tot de prikkel om hinder te verminderen, de flexibiliteit van het stelsel, de lokale bescherming en de zekerheid richting ruimtelijke ontwikkelingen (ref. 29). Hieruit volgt dat optie 1, welke grote overeenkomsten heeft met het vigerende stelsel, niet de voorkeur heeft vanwege de complexiteit en gebrek aan flexibiliteit. Optie 3 wordt door alle partijen als te ruim beoordeeld. Het VVA (optie 2) sluit wel aan bij de wensen van de partijen aan de Alderstafel. Een meerderheid van de bewonersvertegenwoordigers en hun achterban staat achter het MLT- advies, al geven meerdere vertegenwoordigers aan niet in te kunnen stemmen met het advies (ref. 31). Betrokkenheid van bewoners

bij het vervolg blijft essentieel. Specifiek pijnpunt van het advies over het NNHS, namelijk het afschaffen van lokale normen, is voor sommige bewoners reden om af te haken.

De uitwerking van optie 2 (ref. 29), in combinatie met de rest van het advies, leidt tot een tiental uitgangspunten voor het NNHS. Op hoofdlijnen adviseert dhr. Alders een concept met strikt preferentieel baangebruik, grenzend aan de verkeersomvang op jaarbasis, aantalsnormen voor hinder (woningen, ernstig gehinderden, ernstig slaapverstoorden, plaatsgebonden risico) en dat de eis van gelijkwaardigheid van kracht blijft. Belangrijk is ook dat voorafgaand aan het gebruiksjaar een operationeel plan (gebruiksprognose) wordt opgesteld waar de CROS advies over geeft aan de Rijksoverheid. Het systeem wordt getest in een twee jaar durend experiment.

8 oktober 2008

Het gewijzigde LVB, waarin het LVB in lijn is gebracht met de richtlijnen vanuit het KT-advies van dhr. Alders (zie 'januari - juni 2007'), treedt in werking (ref. 28). Binnen het gewijzigde LVB zijn ook de gelijkwaardigheidscriteria geactualiseerd.

2009 - 2010

Het MLT-advies wordt na oplevering nader uitgewerkt en uitgevoerd, de Tweede Kamer heeft middels een motie gevraagd om uitvoering te geven aan het advies (ref. 33). Voor het NNHS wordt daarvoor concreet een tweejarig experiment voorbereid. De uitwerking en uitvoering wordt door dhr. Alders in een werkprogramma vastgelegd met duidelijke kaders aan het doel, de opdracht en de tijdslijn voor de uitwerking van het NNHS (ref. 33).

19 augustus 2010

De partijen aan de Alderstafel zijn klaar met de voorbereiding van het tweejarig experiment NNHS en geven het advies om per 1 november 2010 te starten (ref. 37). Het kabinet ondersteunt het advies om het experiment NNHS op 1 november 2010 te laten starten, waarbij ook het vervolgproces wordt beschreven (ref. 38). Na het eerste jaar volgt een tussentijdse evaluatie door de Alderstafel en na twee jaar wordt het experiment geëvalueerd en volgt een advies van dhr. Alders over invoering van het NNHS. Bij dit advies zijn ook meerdere bijlagen met onderzoeksrapporten omtrent rechtsbescherming (bijlage 76680), lokale geluidseffecten (bijlage 76682), stelsel met aantalsnormen (bijlage 76683) en onderbouwing voor het gebruik van de maximum hoeveelheid geluid (MHG) (bijlage 76684).

Bij het advies wordt afgesproken om een driemaandelijkse monitoringsrapportage op te stellen met oog op de naleving van de regels. Op het gebied van rechtsbescherming adviseert prof. Michiels (hoogleraar Bestuursrecht Universiteit van Tilburg) dat er geen bezwaren zijn voor het experiment en dat rechtsbescherming niet persé minder wordt, maar wel anders. Prof. Michiels adviseert wel dat sommige punten verdere uitwerking dan wel verduidelijking nodig hebben. Deze punten zijn de aantalsnormen, de handhaving en bijstelling van normen tijdens het experiment, de regels en de handhaving daarvan betreffende baanpreferentie, de inzet van een tweede start- of landingsbaan en de verdeling van het verkeer alsmede de definitie van vierde baan. Het kabinet wordt verder op basis van het onderzoeksrapport geadviseerd door dhr. Alders om geen aantalsnormen te bepalen, maar de alternatieve optie van een MHG te gebruiken. Het kabinet is voornemens om gedurende het experiment deze alternatieve optie van een MHG door de Alderstafel verder uit te laten werken.

In aanvulling op het Aldersadvies publiceert de Inspectie voor VenW de 'Beleidsregels handhaving experiment NNHS Schiphol' (ref. 39). Deze beleidsregels geven vorm aan de handhaving ten tijde van het

experiment. De beleidsregels bespreken het wettelijk kader en de voorgestelde procedure met betrekking tot de handhaving. Binnen de beleidsregels is daarnaast uitgewerkt hoe wordt omgegaan met een overschrijding in een handhavingspunt na afloop van een gebruiksjaar. De beleidsregels maken bij deze uitwerking een onderscheid tussen overschrijdingen vanwege een unieke of juist niet unieke oorzaak.

Voorafgaand aan het experiment worden daarnaast door dhr. Alders evaluatiecriteria geformuleerd (ref. 40). Hierbij worden de regels van het nieuwe stelsel vertaald naar evaluatiepunten. Ook worden er evaluatiepunten beschreven die gaan over de effecten en de werking van het systeem. Prof. Michiels geeft, aanvullend op het zijn eerder beschreven adviezen, een advies aan het kabinet met de conclusie dat het systeem met aantalsnormen geen grotere rechtsbescherming oplevert dan een systeem met de MHG. Deze keuze blijkt ten aanzien van de lokale bescherming voor omwonenden niet relevant te zijn (ref. 41).

2.4 Het experiment in werking van het NNHS (2010 - 2012)

Deze periode behandelt de tijdperiode dat het experiment van het NNHS in werking was. De informatie in deze paragraaf geeft daarmee antwoord op de onderzoeksvraag: "Hoe is het NNHS vormgegeven gedurende de ontwikkeling van dit nieuwe stelsel?"

2011

Nadat het experiment NNHS op 1 november 2010 is gestart wordt begin 2011 een motie ingediend om het vigerende stelsel als back-up stelsel te behouden (ref. 42). De aanleiding voor deze motie is onder andere dat de individuele rechtsbescherming en het Vliegen Volgens Afspraak (optie 2 uit het advies van dhr. Alders en voorkeursvariant van het NNHS) onduidelijk zijn om te begrijpen. Gedurende het experiment wordt de status en voortgang besproken in verschillende rapportages, zoals de jaarverslagen van de Alderstafel en de driemaandelijkse monitoringsrapportages (ref. 43, 51). Het monitoringsrapport over het volledige gebruiksjaar 2011 geeft aan dat de uitvoering van het experiment grotendeels volgens de regels heeft plaatsgevonden. De normen vanuit het LVB 2008 (TVG/grenswaarden in handhavingspunten) zijn ook niet overschreden voor gebruiksjaar 2011.

2012

Begin 2012 wordt door dhr. Alders en de CROS, op verzoek van het kabinet, een advies uitgebracht over hoe de Alderstafel en de CROS in de toekomst op een effectieve en efficiënte wijze kunnen bijdragen aan de ontwikkeling van Schiphol en haar omgeving (ref. 44, 45). Vanuit dhr. Alders en de CROS komt het advies om één overkoepelende Omgevingsraad Schiphol (ORS) in te stellen onder leiding van één voorzitter en met één uitvoeringssecretariaat. Het kabinet vraagt dhr. Alders om kwartiermaker te zijn voor deze ORS.

Het tussentijds evaluatierapport over het eerste jaar experiment met het NNHS laat zien dat er grotendeels aan de afgesproken normen is voldaan (ref. 46). Een aantal zaken zal in het tweede jaar van het experiment verder worden uitgewerkt:

- De norm voor de MHG;
- De (wijze van) toetsing van regels en normen;
- De handhaafbaarheid en het handhavingsregime en nadere specificering van de voorgestelde normen en regels;
- De vraag of er eventuele aanpassingen in het LVB nodig zijn op het gebied van externe veiligheid en emissies;
- De noodzaak en omvang van een eventueel in te voeren operationele marge.

Als vervolg op het tussentijds evaluatierapport is het onverwacht hoge baangebruik van de Buitenveldertbaan in 2011 onderzocht. Het onderzoek concludeert dat de inzet van de Buitenveldertbaan bijna volledig te verklaren is door het weer en niet het experiment met het NNHS (ref. 47).

Het monitoringsrapport over het volledige gebruiksjaar 2012 geeft aan dat de uitvoering van het experiment grotendeels volgens de regels heeft plaatsgevonden (ref. 51). De normen vanuit het LVB 2008 (TVG/grenswaarden in handhavingspunten) zijn voor gebruiksjaar 2012 wél in twee handhavingspunten overschreden als gevolg van het strikt preferent baangebruik van de Kaagbaan.

1 november 2012

Op 31 oktober 2012 loopt het experiment met het NNHS af en volgt officieel een periode van evaluatie en advies en vervolgens besluitvorming door het kabinet (ref. 48, 49). Bij een positief advies van dhr. Alders en een formeel besluit van de Tweede Kamer kan het NNHS in wet- en regelgeving worden vastgelegd. In afwachting van deze besluitvorming hebben alle partijen aan de Alderstafel afgesproken om de operatie uit te blijven voeren volgens de regels van het experiment met het NNHS. Ook de informatievoorziening (monitoringsrapportages, gebruiksprognoses en evaluaties) worden voortgezet. De beleidsregel vanuit de Inspectie, zie paragraaf 2.3, blijft daarbij ook van toepassing. Het kabinet neemt deze adviezen over.

2.5 Evaluatie van het experiment van het NNHS (2012 - 2015)

Deze periode behandelt de evaluatie van het experiment van het NNHS, nadat deze in 2012 was afgerond. In afwachting van de besluitvorming blijft Schiphol opereren onder de regels van het NNHS. De informatie in deze paragraaf geeft daarmee antwoord op de onderzoeksvraag: "Hoe is het NNHS vormgegeven gedurende de ontwikkeling van dit nieuwe stelsel?"

November 2012 - 2013

In het MLT-advies van dhr. Alders (zie '1 oktober 2008') zijn afspraken gemaakt over 32.000 nachtbewegingen met daarbij de invoer van Continuous Descent Approach (CDA's). Geen van de opties voor de implementatie van CDA's kreeg draagvlak van alle partijen. dhr. Alders komt eind 2012 met een advies voor een alternatief pakket aan maatregelen vanaf gebruiksjaar 2014. Belangrijkste elementen zijn het uitbreiden van de uitvoering van CDA's en het terugbrengen van de maximale toegestane capaciteit in de nacht naar 29.000 bewegingen (ref. 50). De uitvoering van CDA's is binnen dit advies (vanaf 22:30 uur) korter dan in het MLT-advies voorzien (vanaf 20:30 uur). In lijn met de beleidsregel van de Inspectie wordt in 2013 een de voortzetting van het experiment met het NNHS vastgelegd in een regeling (ref. 52). De noodzaak voor deze regeling volgt vanuit de overschrijding van grenswaarden uit het LVB 2008 in gebruiksjaar 2012. De regeling vangt deze overschrijding, als gevolg van strikt preferentieel baangebruik, op met aangepaste grenswaarden.

8 oktober 2013

Dhr. Alders levert het eindadvies voor het NNHS op naar aanleiding van de evaluatie van het experiment met het NNHS (ref. 54). Dhr. Alders concludeert dat het uitvoeren van de verstrekte opdracht, namelijk het uitwerken van het NNHS en het tweejarig experiment, succesvol is verlopen. Het stelsel is in praktijk uitvoerbaar en leidt tot minimale verschuiving van hinder in de omgeving binnen de context van het aantal vliegtuigbewegingen in gebruiksjaar 2011 en 2012. De rechtsbescherming is gelijkwaardig of beter aan het vigerende stelsel. Dhr. Alders adviseert daarom het NNHS vast te leggen in formele wet- en regelgeving, in een LVB in combinatie met de Regeling milieu-informatie (RMI) luchthaven Schiphol. Het kabinet deelt de conclusies van dhr. Alders over het NNHS en is voornemens om het positieve advies over

te nemen (ref. 55). Het kabinet komt daarom met een voorstel over het proces richting besluitvorming en verankering van het NNHS in wet- en regelgeving.

Het eindadvies gaat in detail in op het NNHS-proces op basis van de: aanpak, ontwerpeisen, uitwerking kernelementen, het experiment, uitwerking gelijkwaardige bescherming, handhaving en conclusie (ref. 54). De brief wordt verder ondersteund met een aantal rapporten over het evaluatie experiment (bijlage 255047), een uitwerking van de normen voor het concept-LVB (bijlage 255049), uitwerking van de MHG en voorgestelde correctie gelijkwaardigheidscriteria (bijlage 255050) en de systematiek betreft normen en handhaving (bijlage 255051). Prof. mr. Schueler levert als onderdeel van de evaluatie een advies op over de rechtsbescherming van het NNHS (ref. 53). Het rapport concludeert dat het NNHS regels bevat die effectief kunnen worden gehandhaafd en dat de instrumenten van rechtsbescherming (bezwaar en beroep) toereikend zijn.

Uit de evaluatie blijkt ook dat de omgeving soms ervaart dat er niet strikt preferentieel gevlogen wordt. Specifieke aandacht gaat uit naar de Buitenveldertbaan, waarvoor dhr. Alders concludeert dat klachten ontstaan door het gebruik van de baan door factoren die onafhankelijk zijn van het NNHS (bijvoorbeeld wind, zicht, buien). Deze klachten zijn naar oordeel van dhr. Alders niet weg te nemen door aanpassing in het geluidstelsel. De evaluatie en onderliggende rapporten leiden wel tot een advies en uitwerking van een verbeterd baanprognosemodel en een concrete aanpassing van de preferentietabel voor het concept-LVB (vanwege inzet Buitenveldertbaan).

2014 - 2015

Eind 2013 en begin 2014 vinden aanvullende analyses en onderzoeken plaats naar het gebruik van de Buitenveldertbaan (ref. 56, 57). Verschillende onderzoeken schetsen een wisselend beeld bij de verklaarbaarheid van het baangebruik, dat achteraf moeilijk in te schatten blijkt. Bewoners constateren daarnaast dat het baangebruik hoger is dan voorspeld ten tijde van het MLT-advies (zie ‘1 oktober 2008’) en dat de ervaren hinder niet wordt opgelost door te vliegen conform het NNHS. Onderzoekers van Helios geven aan dat binnen het NNHS moet worden gelet op conservatieve limieten, dubbele buffers en andere regels die de baaninzet complex en ondoorzichtig maken (ref. 57). Het kabinet onderschrijft de conclusie van de LVNL en dhr. Alders dat vragen over de inzet van de Buitenveldertbaan zorgvuldig en juist zijn beantwoord (ref. 58). Dhr. Alders grijpt de uitgevoerde analyses aan om een aantal actiepunten met oog op toegankelijkheid en professionalisering van de informatievoorziening rondom (verklaarbaarheid van) het baangebruik op te pakken. Vergelijkbaar volgt ook aanvullende informatie over het doel en het functioneren van de MHG (ref. 59). Het behandelt de MHG in relatie tot lokale/totale bescherming, gelijkwaardigheid, de prikkel voor de sector en handhaving. De gehele Alderstafel dringt aan op de formele implementatie van het NNHS.

In 2014 wordt ook vanuit de Alderstafel, binnen de werkgroep Zuidoosthoek, het initiatief genomen om aandacht te besteden aan de zuidoosthoek. In het MLT-advies (zie ‘1 oktober 2008’) staat namelijk benoemd dat dit gebied aandacht verdient. De werkgroep heeft eerder ingediende hinderbeperkende voorstellen voor het gebied opnieuw beoordeeld en gewerkt aan mogelijke nieuwe hinderbeperkend voorstellen. De werkgroep levert begin 2015 een rapport waarin alle besproken hinderbeperkende maatregelen worden beoordeeld op, onder andere, de effecten en de haalbaarheid (ref. 64).

1 december 2014

Het kabinet publiceert het wetsvoorstel voor de invoering van het NNHS op basis van het eindadvies over het experiment met de NNHS, zie ‘8 oktober 2013’ (ref. 62). Het wetsvoorstel regelt ook het vaststellen

van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) op basis van het eindadvies van dhr. Alders (ref. 60). Belangrijk onderdeel van de ORS is de positie van de bewonersdelegatie als een zelfstandige delegatie georganiseerd binnen geografische clusters. Dhr. Alders adviseert om een kiesstelsel met kiesmannen in te richting om te komen tot een gekozen vertegenwoordiging als invulling van deze zelfstandige delegatie. De inrichting van de ORS met een zelfstandige delegatie en gekozen vertegenwoordiging zijn nieuw ten opzichte van de Alderstafel.

29 januari 2015

Dhr. Alders geeft een advies over een aanpassing op het NNHS zodat de groei van Schiphol boven 470.000 vliegtuigbewegingen niet beperkt wordt door de zogenoemde vierde baanregel (ref. 63). Als resultaat is de Alderstafel in overleg overeengekomen om de dagnorm van de vierde baanregel te verhogen van 60 naar 80 bewegingen en een hardheidsclausule te introduceren. Als tegemoetkoming voor deze ophoging van de norm op secundaire banen en hardheidsclausule wordt de capaciteit van 510.000 vliegtuigbewegingen verlaagd naar 500.000. Met deze aanpassing is er bij de partijen van de Alderstafel overeenstemming om de m.e.r.-procedure te starten. Het kabinet neemt dit advies over op 13 maart 2015 (ref. 65).

2.6 Opstellen nieuw luchthavenverkeersbesluit en MER (2015 - 2023)

Deze periode behandelt het opstellen van een nieuw LVB met bijbehorende milieueffectrapport (MER) (ref. 77), zoals begin 2015 door dhr. Alders geadviseerd. De informatie in deze paragraaf geeft daarmee antwoord op de onderzoeksvraag: "Hoe is het NNHS vormgegeven gedurende de ontwikkeling van dit nieuwe stelsel?"

26 oktober 2015

De handhavingsrapportage over het gebruiksjaar 2014 heeft definitief vastgesteld dat een grenswaarde in een handhavingspunt binnen gebruiksjaar 2014 is overschreden (HHP33). De ILT constateert dat de overschrijding het gevolg is van het nakomen van afspraken vanuit het NNHS. In de ORS is uitgesproken om het NNHS te blijven gebruiken, anticiperend op wettelijke vastlegging van het NNHS (zie '1 december 2014'). Daarom wordt door het kabinet besloten om op deze overschrijding in gebruiksjaar 2014 geen maatregel op te leggen ('anticiperend handhaven'). Het kabinet geeft aan dat, uitgaande van een voorspoedige wetsbehandeling, aan anticiperend handhaven wordt vastgehouden totdat het NNHS definitief van kracht is (ref. 66). Ook wordt er geen nieuwe experimenteerregeling op basis van artikel 8.23a Wet luchtvaart meer opgesteld in anticipatie van de nieuwe wetgeving. (ref. 67)

2016 - 2023

Tijdens het uitwerken van de wijziging voor het nieuwe LVB NNHS, zoals dat toen genoemd werd, vraagt het ministerie advies uit bij de afdeling advisering van de Raad van State. In 2016 is het eerste advies gegeven omtrent de algehele wijzing van het LVB om het NNHS vast te leggen (ref. 69). Vanuit de Raad van State zijn er geen inhoudelijke opmerking, maar wel een aantal van redactionele aard. In 2018 vraagt het ministerie nogmaals om een advies maar dit keer voor het vastleggen van het aantal vliegtuigbewegingen voor handelsverkeer in de nacht (ref. 71). De Raad van State heeft opnieuw geen inhoudelijke opmerkingen. De reden van vastlegging komt voort uit een advies van de ORS, de minister heeft hier eind 2016 positief op gereageerd (ref. 70).

Parallel aan het uitwerken van het LVB NNHS en bijbehorend MER vraagt het kabinet de Alderstafel om advies over de toekomstbestendigheid van het NNHS na 2020 (ref. 68). Bij deze adviesvraag wordt in het bijzonder aandacht gevraagd voor de invulling van de vierde baanregel na 2020. Begin 2019 rondt het

College van Advies van de ORS deze adviesaanvraag af (ref. 72). De partijen binnen het college zijn niet in staat om tot een gezamenlijk advies te komen met een balans tussen economische activiteit en kwaliteit van de leefbaarheid. Dhr. Alders documenteert de laatste versie van het conceptadvies, maar geeft duidelijk aan dat het begrip voor het conceptadvies bij de partijen ontbreekt. Het advies bevat onderliggend een factsheet maatschappelijke consultatie 2018 en een factsheet ontwikkeling Schiphol 2008-2017. Met name ook de bewonersdelegatie (bijlage bij advies) geeft aan dat het draagvlak de afgelopen jaren snel is afgebrokkeld. Een van de prioriteiten volgens de bewonersdelegatie is een einde maken aan de gedoogsituatie vanwege het anticiperend handhaven. Dhr. Alders beschrijft verder dat de gebruikte uitgangspunten een paradox hebben gecreëerd voor met name het binnengebied, dicht bij de luchthaven. Omwonenden in het binnengebied ervaren beperkt milieuwinst van steeds stillere vliegtuigen, doordat deze een substantiële hoeveelheid geluid blijven maken. De stillere vliegtuigen geven echter in het stelsel wel mogelijkheid tot een volumeontwikkeling die gepaard gaat met toenemende overlast. (ref. 72)

In 2019 wordt door het kabinet aangegeven dat er plannen zijn gemaakt om het anticiperend handhaven te stoppen (ref. 73, 74). Het kabinet geeft daarbij aan dat dit pas kan nadat het LVB is vastgesteld. De ILT evalueert in de Staat van Schiphol 2019 dat sinds het gebruiksjaar 2014 jaarlijks meerdere handhavingspunten worden overschreden (ref. 75). De overschrijdingen vinden met name plaats in de punten in de buurt van secundaire banen (Aalsmeerbaan, Buitenveldertbaan en Oostbaan). Gebruiksjaar 2019 kent een vijftal overschrijdingen tot 49% over de grenswaarde. prof. mr. H.E. Bröring en prof. dr. A.R. Neerhof beantwoorden op verzoek van de Tweede Kamer een zestal vragen over dit anticiperend handhaven en de (juridische) mogelijkheden om het handhavingsvacuüm op te lossen (ref. 76). In 2021 geeft de ILT een duidelijk signaal af dat de lange duur van het anticiperend handhaven in combinatie met het ontbreken van een concreet zicht op verankering van het NNHS een streep kan zetten door de gedoogconstructie (ref. 79). De rechter heeft de werkwijze in meerdere rechtszaken tot en met 2019 toegestaan, maar de rechter verwachtte binnen die uitspraak dat een gewijzigd LVB eind 2019 van kracht zou worden.

Op 24 februari 2021 publiceert het kabinet het ontwerp-LVB in combinatie met het MER NNHS 2020 (ref. 78). Ook start het kabinet een zienswijzeprocedure en vraagt het om toetsingsadvies bij de commissie m.e.r. Deze ontwerpwijziging van het LVB is de definitieve uitwerking van de wetswijziging voor de invoering van het NNHS (zie ‘1 december 2014’). Het kabinet heeft ervoor gekozen om het ontwerp-LVB tegelijk met de ontwerpnatuurvergunning te publiceren. Parallel met de wijziging van het LVB wordt ook een Europese notificatieprocedure doorlopen voor het vastleggen van het nieuwe maximum aantal nachtvluchten. Het ontwerp-LVB heeft niet geleid tot een vastgelegd LVB, vanwege het ontbreken van een natuurvergunning (ref. 80). Medio 2022 heeft het kabinet besloten om te stoppen met anticiperend handhaven, in navolging op het signaal van de ILT en het uitblijven van het gewijzigd LVB (ref. 80). Vanwege gerechtelijke uitspraken en lopende rechtszaken heeft het kabinet dit besluit eind 2023 weer opgeschort (ref. 82). Gelijktijdig is in opdracht van IenW in 2022-23 verder onderzoek gedaan naar de effecten van het NNHS in de zuidoosthoek van Schiphol met een advies voor drie oplossingsrichtingen om de geluidoverlast en/of hinder in de zuidoosthoek te verminderen (ref. 81). Vanwege recente ontwikkelingen vanuit onder andere gerechtelijke uitspraken en de balanced approach-procedure is inmiddels een nieuw m.e.r.-traject gestart voor een volledig nieuw voornemen tot wijziging van het LVB (ref. 83).

3 Aanvullende feiten en vervolg

In aanvulling op de tijdslijn van hoofdstuk 2 geeft dit hoofdstuk de feitelijke beantwoording van de overige onderzoeksvragen gesteld in hoofdstuk 1. Paragraaf 3.1 gaat in op de directe beantwoording van deze overige vragen. Paragraaf 3.2 gaat in op openstaande vragen die voor de evaluatie in aanmerking komen.

3.1 Beantwoording onderzoeksvragen

› *Welke partijen zijn betrokken geweest bij de totstandkoming van het NNHS?*

De volgende partijen zijn tijdens het opstellen van de volledige tijdslijn (1995 – 2023) van hoofdstuk 2 geïdentificeerd als partijen betrokken[29] bij de totstandkoming van het NNHS:

- De Staten Generaal (Nederlands Parlement);
  - De Tweede Kamer en Eerste Kamer;
- Het Kabinet:
  - Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en diens voorgangers;
    - Directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme zaken (DGLM) en diens voorgangers;
    - Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en diens voorgangers;
  - Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en diens voorgangers;
  - Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur en diens voorgangers;
- Raad van State;
- Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS), Alderstafel en de opvolgers Omgevingsraad Schiphol (ORS) / Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS). Partijen die zitting hebben worden los benoemd als ze relevant zijn;
- Luchthaven Schiphol;
- Luchtvaartmaatschappijen;
- Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL);
- De Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS);
- Provincies;
- Gemeenten;
- Omwonenden;
- Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.);
- Onderzoeksinstanties/adviesorganisaties vanuit het Rijk, bijvoorbeeld het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM);
- Universiteiten (hoogleraren);
- Private onderzoeks- en adviesbureaus;
- Belangenbehartigers, bijvoorbeeld Verbond van Nederlandse Ondernemingen en Nederlands Christelijk Werkgeversverbond (VNO-NCW).

› *Wat is de feitelijke rol van de ORS (als voorloper van de MRS) hierin geweest?*

De ORS is niet betrokken geweest bij de ontwikkeling van het NNHS omdat het pas in 2015 is opgericht toen de evaluatie van het NNHS min of meer was afgerond, zie paragraaf 2.5. Na 2015, ten tijde van het opstellen van het nieuwe LVB en bijbehorend MER, heeft de ORS een adviserende rol gehad bij concrete vragen vanuit het kabinet en de verdere ontwikkelingen rondom het NNHS, zie paragraaf 2.6. Met name de Alderstafel is, als voorloper van de ORS, betrokken geweest bij de totstandkoming van het NNHS in een adviserende rol. Een aantal vertegenwoordigers uit de CROS (de andere voorloper van de ORS) waren

[29] De geïnventariseerde lijst met partijen bevat zowel partijen met veel en weinig invloed op de totstandkoming van het NNHS. De invloed/rol van elke partij is buiten de scope van dit onderzoek gelaten.

directe deelnemers aan de Alderstafel. De Alderstafel was ingericht met het idee dat deze directe deelnemers de belangen behartigden van hun achterban, zoals de rest van de CROS, zie hoofdstuk 2.

› *Welke beleidsbrieven en (beslis)nota's zijn er gestuurd naar de Kamer die betrekking hebben op het NNHS?*

Een overzicht van de belangrijkste beleidsbrieven en (beslis)nota's, die de basis vormen voor de tijdslijn in hoofdstuk 2, zijn opgenomen in de bronnenlijst, zie hoofdstuk 4. De bronnenlijst bevat hoofdzakelijk de finale en definitieve rapportages en adviezen met betrekking tot de NNHS. Concept- en voortgangsrapportages zijn vaak niet opgenomen omdat deze geen andere feitenbasis bevatten vergeleken met de definitieve versies.

› *Welke wijzigingen zijn er geweest nadat het NNHS van kracht is geworden en door wie zijn deze wijzigingen geïnitieerd en geïmplementeerd?*

De totstandkoming van het NNHS heeft gespeeld tot 2010, waarbij het NNHS als experiment in werking is getreden vanaf 1 november 2010. De volgende wijzigingen zijn in het NNHS opgetreden na 1 november 2010:

- Het NNHS kent vier regels voor het gebruik van de start- en landingsbanen. Zowel de wijze van normstelling als de normen zelf zijn tijdens het experiment en na afloop van het experiment gewijzigd.
  - Regel 1 (inzet geluidpreferente baancombinatie). De preferentietabel gebruikt voor de afhandeling van verkeer is aangepast naar aanleiding van klachten en verder onderzoek naar de inzet van de Buitenveldertbaan (zie paragraaf 2.5 - '8 oktober 2013'). De normstelling in combinatie met aanvullende verantwoordingscriteria voor deze regel wordt besproken in de evaluatie van het experiment en een wijziging wordt voorgesteld op basis van vervolgonderzoek (ref. 61).
  - Regel 2 (inzet 2e start- of landingsbaan). De voorgestelde wijze van normbepaling voor de inzet van de tweede start- of landingsbaan is tijdens het experiment herzien. Gegevens tijdens het experiment lieten een groot verschil zien tussen de vooraf berekende norm en de feitelijke realisatie. Een alternatieve invulling van de regel is aan Alderstafel ontwikkeld om onnodige inzet van tweede start- of landingsbaan te voorkomen (zie paragraaf 2.5 - '8 oktober 2013').
  - Regel 3 (verdeling startend en landend verkeer). Op basis van het experiment zijn normen voor startend verkeer vastgesteld (in 2010 nog geen norm) en voor landend verkeer aangescherpt. Normen zijn vastgesteld op basis van gegevens en haalbaarheid zoals gebleken tijdens het experiment.
  - Regel 4 (inzet vierde baan). De dagnorm (80 in plaats van 60 bewegingen) van de vierde baanregel is in combinatie met een hardheidsclause toegevoegd, omdat vanuit de Alderstafel werd aangegeven dat de groei van Schiphol boven 470.000 bewegingen operationeel werd belemmerd door de vierde baanregel (zie paragraaf 2.5 - '8 oktober 2013; 29 januari 2015').
- De wijze van handhaven is voorafgaand aan het experiment NNHS vastgelegd in beleidsregels (zie paragraaf 2.3 – '19 augustus 2010'). Vanwege overschrijdingen in grenswaarden in gebruiksjaar 2012 is, conform deze beleidsregels, een experimenteerregel vastgesteld op basis van artikel 8.23a Wet luchtvaart (zie paragraaf 2.5 – '2013'). Op 26 oktober 2015 is, omdat de ORS (Alderstafel) had uitgesproken het NNHS te blijven gebruiken en omdat de wettelijke vastlegging van het NNHS in voorbereiding was, gekozen om anticiperend te handhaven op overschrijdingen in een gebruiksjaar, hiervoor wordt geen nieuwe experimenteer regeling vastgesteld, zie paragraaf 2.5.
- Het aanpassen van het nachtregime (inzet CDA's vanaf 22:30) is als maatregel van het compensatiepakket CDA opgenomen (zie paragraaf 2.5 – 'November 2012 -2013'). De uitvoering van CDA's is binnen dit advies (vanaf 22:30 uur) korter dan in het MLT-advies voorzien (vanaf 20:30 uur).

Keerzijde van de beperking in inzet van CDA's is het terugbrengen van de maximale toegestane capaciteit in de nacht naar 29.000 bewegingen.

3.2 Aanbevelingen voor volgende fase

Dit vooronderzoek richt zich op de feiten van het proces rondom de NNHS, zie hoofdstuk 1. Berekeningen en data-analyse vallen buiten de scope van het vooronderzoek. Door deze scope van het vooronderzoek zijn een aantal vragen rondom besluitvorming, invloed op processen en data-analyse niet beantwoord. Deze onderzoeksvragen komen in aanmerking voor de aansluitende evaluatie van het NNHS:

- Hoe is de *besluitvorming* gelopen en welke rol hebben partijen gespeeld in deze *besluitvorming*?
- Welke internationale *besluitvorming* is van invloed geweest op het functioneren van het NNHS? Wijzigingen Europees luchtvaarbeleid?
- Wat is de *reden* achter wijzigingen in het NNHS, nadat het van kracht is geworden? Wat was het *resultaat/effect* van deze wijzingen? En hoe is de *besluitvorming* geweest over de wijzigingen?
- Welke (andere) ontwikkelingen hebben zich voorgedaan die van *invloed* zijn geweest op het stelsel en wie is hierbij betrokken?
- Breng middels een *(data-)analyse* per gebruiksjaar in kaart hoe het baangebruik, de geluidbelasting in de handhavingspunten, het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden is ontwikkeld sinds de start van het experiment ten opzichte van de norm (criteria voor gelijkwaardigheid en grenswaarden in de handhavingspunten)?

4 Bronnen

1. Motie Baarda c.s. inzake de aanpassing van het stelsel van inrichting en gebruik van Schiphol, 25 juni 2002, Kamerstuk 27603, nr. 88k. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-20012002-27603-88k.pdf
2. Wet tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol ('Schipholwet'), 27 juni 2002, Staatsblad 2002, 374. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2002-374.pdf
3. Besluit tot vaststelling van een luchthavenverkeerbesluit voor de luchthaven Schiphol (Luchthavenverkeerbesluit Schiphol), 26 november 2002, Staatsblad 2002, 592. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2002-592.pdf
4. Besluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol in verband met het herstellen van een invoerfout en wijziging van uitvliegroutes in westelijke richting vanaf de Polderbaan, 23 augustus 2004, Staatsblad 2004, 425. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2004-425.pdf
5. Brief VenW bij het 'plan van aanpak aan voor de evaluatie van het Schipholbeleid', 18 juni 2004, Kamerstuk 29665, nr. 1. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-1.pdf
6. Brief VenW met het definitieve plan van aanpak voor de evaluatie van het Schipholbeleid, 22 november 2004, Kamerstuk 29665, nr. 4. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-4.pdf
7. Brief VenW over de groeimogelijkheden van Schiphol binnen de milieugrenzen, 8 juli 2005, Kamerstuk 29665, nr. 13. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-13.pdf
8. Verslag algemeen overleg over de brief van 7 september 2005 inzake besluitvormingsproces Schipholbeleid, 21 december 2005, Kamerstuk 29665, nr.18. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-18.pdf
9. Raad voor VenW, Onweer zuivert de lucht, Advies bij de Evaluatie van de Schipholwet, januari 2006, Kamerstuk 29665, nr. 23, bijlage 1. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-23-b1.pdf
10. VROM-raad, Schiphol meer markt voor de mainport? Advies in het kader van de evaluatie van het Schipholbeleid, 5 januari 2006, Kamerstuk 29665, nr. 23, bijlage 2. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-23-b2.pdf
11. Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid, Luid, maar duidelijk, 15 januari 2006, Kamerstuk 29665, nr. 22, bijlage 1. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-22-b1.pdf
12. Ministerie van VenW, Evaluatie Schipholbeleid: Eindrapport, februari 2006, Kamerstuk 29665, nr. 24, bijlage 1. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-24-b1.pdf
13. Ministerie van VenW, Kabinetsstandpunt Schiphol, april 2006, Kamerstuk 29665, nr. 28, bijlage 1. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-28-b1.pdf
14. Milieu- en Natuurplanbureau, Opties voor Schipholbeleid, mei 2006, kenmerk: 500133002/2006. https://www.pbl.nl/uploads/default/downloads/500133002.pdf
15. Wet Experimenten Schiphol; Memorie van toelichting, 2 oktober 2006, Kamerstuk 30809, nr. 3. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-30809-3.pdf
16. Brief VenW over uitwerking en uitvoering van het kabinetsstandpunt Schiphol, 25 oktober 2006, Kamerstuk 29665, nr. 39. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-39.pdf
17. Wet tot wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de invoering van de mogelijkheid om ten aanzien van de luchthaven Schiphol experimenten te houden (Experimenten Schiphol), 22 november 2006, Staatsblad 2006, 633. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2006-633.pdf

18. Schiphol Group en LVNL, Startnotitie voor de milieueffectrapportage: 'Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio', april 2007, Kamerstuk 29665, nr. 47, bijlage 3. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-47-b3.pdf
19. Brief VenW over resultaten onderzoek naar andere berekeningswijze geluidhinder en externe veiligheidsrisico's, 25 mei 2007, Kamerstuk 29665, nr. 46. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-46.pdf
20. Brief dhr. Alders over uitkomsten van het overleg over Schiphol, 13 juni 2007, Kamerstuk 29665, nr. 48, bijlage 1. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-48-b1.pdf
21. Bijlage 1 ('Eerste resultaten MER-onderzoek korte termijn) bij brief Hans Alders over uitkomsten van het overleg over Schiphol, 13 juni 2007, Kamerstuk 29665, nr. 48, bijlage 3. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-48-b3.pdf
22. Brief VenW over benutten beschikbare milieuruimte, 25 juni 2007, Kamerstuk 29665, nr. 49. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-49.pdf
23. Lijst van vragen en antwoorden over de toekomst van Schiphol en de regio tot 2010, 26 juni 2007, Kamerstuk 29665, nr. 50. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-50.pdf
24. Motie van de leden Haverkamp en Tang over de uitvoering van bescherming van het buitengebied door wettelijke en handhaafbare normen, 5 juli 2007, Kamerstuk 29665, nr. 58. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-58.pdf
25. Brief dhr. Alders inzake evaluatie ontwikkeling Schiphol en de regio, 5 oktober 2007, Kamerstuk 29665, nr. 70, bijlage 1. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-70-b1.pdf
26. Brief dhr. Alders over gelijkwaardigheidscriteria, 25 februari 2008, Kamerstuk 29665, nr. 83, bijlage 1. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-83-b1.pdf
27. Verslag van een Algemeen Overleg, 12 maart 2008, Kamerstuk 29665, nr. 84. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-84.pdf
28. Besluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met betere benutting van de milieuruimte en wijziging van de uitvliegroutes in oostelijke richting vanaf de Zwanenburgbaan, 18 september 2008, Staatsblad 2008, 390. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2008-390.pdf
29. Brief dhr. Alders over toelichting normenstelsel VVA, 19 september 2008, Kamerstuk 29665, nr. 108, bijlage 2. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-108-b2.pdf
30. Brief dhr. Alders over de toekomst van Schiphol en de regio voor de middellange termijn (tot en met 2020), 1 oktober 2008, Kamerstuk 29665, nr. 108, bijlage 1. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-108-b1.pdf
31. Brief dhr. Alders over de ontwikkelingen rond de vertegenwoordiging van de bewoners aan de Alderstafel, 4 november 2008, Kamerstuk 29665, nr. 110, bijlage 1. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-110-b1.pdf
32. Verslag van een Algemeen Overleg, 10 december 2008, Kamerstuk 29665, nr. 114. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-114.pdf
33. Brief dhr. Alders over werkprogramma Schiphol en omgeving, 20 mei 2009. https://maatschappelijkeraadschiphol.nl/wp-content/uploads/2015/08/20090520_werkprogramma-schiphol-en-omgeving.pdf
34. Convenant behoud en versterking mainport functie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol, 15 september 2009, Staatscourant 2009, 13718. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2009-13718.pdf
35. Convenant omgevingskwaliteit middellange termijn, 16 september 2009, Staatscourant 2009, 13805. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2009-13805.pdf

36. Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn, 17 september 2009, Staatscourant 2009, 13933. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2009-13933.pdf
37. Brief dhr. Alders m.b.t. de uitwerking advies van de Alderstafel over een nieuw normen- en handhavingstelsel voor Schiphol, 19 augustus 2010, Kamerstuk 29665, nr. 152, bijlage 76677. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-76677.pdf
38. Brief VenW over advies Alderstafel inzake experiment nieuw normen- en handhavingstelsel Schiphol, 20 augustus 2010, Kamerstuk 29665, nr. 152. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-152.pdf
39. Inspectie Verkeer en Waterstaat, Beleidsregels handhaving experiment nieuw normen- en handhavingstelsel Schiphol, 26 oktober 2010, Staatscourant 2010, nr. 16670. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2010-16670.pdf
40. Brief dhr. Alders t.a.v. de uitwerking van de evaluatiecriteria over het nieuw geluidsstelsel, 28 oktober 2010, Kamerstuk 29665, nr. 158, bijlage 84874. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-84874.pdf
41. Prof. F.C.M.A. Michiels, In plaats van aantalsnormen: Derde advies over de rechtsbescherming onder het nieuwe normen- en handhavingsstelsel voor Schiphol, Kamerstuk 29665, nr. 160, bijlage 95880. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-95880.pdf
42. Motie van de leden Slob en Dijksma over het normen- en handhavingsstelsel, 7 februari 2011, Kamerstuk 31936, nr. 58. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-58.pdf
43. Monitoringsrapport: Vierde kwartaal gebruiksjaar 2011, 16 februari 2012, Kamerstuk 29665, nr. 171, bijlage 153887. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-153887.pdf
44. Brief dhr. Alders en de heer Verheijen over CROS, 6 februari 2012, Kamerstuk 29665, nr. 173, bijlage 160103. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-160103.pdf
45. Brief IenM over uitkomsten van de gesprekken over het functioneren van Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS), 16 maart 2012, Kamerstuk 29665, nr. 173. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-173.pdf
46. Tussentijdse evaluatie experiment NNHS, 16 april 2012, Kamerstuk 29665, nr. 175, bijlage 163515. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-163515.pdf
47. Gebruik Buitenveldertbaan in 2011, 12 juli 2012, Kamerstuk 29665, nr. 176, bijlage 177323. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-177323.pdf
48. Brief dhr. Alders inzake status nieuwe normen- en handhavingstelsel, oktober 2012, Kamerstuk 29665, nr. 179, bijlage 190189. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-190189.pdf
49. Brief IenM over stand van zaken Alderstafel Schiphol, 23 oktober 2012, Kamerstuk 29665, nr. 179. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-179.pdf
50. Brief dhr. Alders over compensatie CDA's in de late avond Alderstafel Schiphol, december 2012, Kamerstuk 29665, nr. 181, bijlage 199395. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-199395.pdf
51. Monitoringsrapport: Vierde kwartaal gebruiksjaar 2012, 28 februari 2013, Kamerstuk 29665, nr. 186, bijlage 210806. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-210806.pdf
52. Regeling tot voortzetting van het experiment met de regels voor het strikt geluidspreferentieel baangebruik volgens het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor de luchthaven Schiphol, 9 juli 2013, Staatscourant 2013, 18637. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2013-18637.pdf
53. Prof. Mr. B.J. Schueler, Rechtsbescherming onder het nieuwe normen- en handhavingsstelsel voor Schiphol, september 2013, Kamerstuk 29665, nr. 190, bijlage 255052. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-255052.pdf

54. Brief dhr. Alders met eindadvies n.a.v. de evaluatie van het experiment met het NNHS, 8 oktober 2013, Kamerstuk 29665, nr. 190, bijlage 255046. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-255046.pdf
55. Brief IenM met reactie op advies normen- en handhavingstelsel Schiphol, 8 oktober 2013, Kamerstuk 29665, nr. 190. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-190.pdf
56. Brief IenM over brieven SWAB en Amstelveen over inzet Buitenveldertbaan, 12 december 2013, Kamerstuk 29665, nr. 192. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-192.pdf
57. Helios, Onderzoek naar de verklaarbaarheid van de inzet van de Buitenveldertbaan, 20 december 2013, Kamerstuk 29665, nr. 194, bijlage 279677. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-279677.pdf
58. Brief IenM met reactie op het onderzoek van Helios naar het gebruik van de Buitenveldertbaan, 15 januari 2014, Kamerstuk 29665, nr. 194. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-194.pdf
59. Brief IenM met aanvullende informatie over de Maximale Hoeveelheid Geluid (MHG) van de omgeving Luchthaven Schiphol, 3 februari 2014, Kamerstuk 29665, nr. 196. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-196.pdf
60. Brief dhr. Alders Kwartiermaker Omgevingsraad Schiphol, 31 maart 2014, Kamerstuk 29665, nr. 199, bijlage 316603. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-316603.pdf
61. Brief IenM over verzoek tot nadere uitwerking naar aanleiding van het Algemeen Overleg Luchtvaart van 23 januari 2014, 12 mei 2014, Kamerstuk 29665, nr. 200. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-200.pdf
62. Wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de invoering van een nieuw normen- en handhavingsstelsel voor de luchthaven Schiphol en enige andere wijzigingen, 1 december 2014, Kamerstuk 34098, nr. 1-3. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-34098-3.pdf
63. Brief dhr. Alders over de groei van Schiphol, 29 januari 2015, Kamerstuk 29665, nr. 210, bijlage 455371. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-455371.pdf
64. Werkgroep Zuidoosthoek, Rapportage Zuidoosthoek, 13 februari 2015. https://maatschappelijkeraadschiphol.nl/wp-content/uploads/2015/11/Rapport-Zuidoosthoek.pdf
65. Brief IenM met reactie op het advies van de Alderstafel inzake Nieuwe Normen- en Handhavingsstelsel Schiphol (NNHS) regel vierde baan, 13 maart 2015, Kamerstuk 29665, nr. 212. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-212.pdf
66. Brief IenM over onder andere grenswaarden gelui en anticiperend handhaven, 25 september 2015, Kamerstuk 31936, nr. 296. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-296.pdf
67. Brief IenM over overschrijding grenswaarde geluid Schiphol gebruiksjaar 2014 en experimenteerregeling gebruiksjaar 2015, 26 oktober 2015, Kamerstuk 29665, nr. 220. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-220.pdf
68. Brief IenM aan Omgevingsraad Schiphol over een 'adviesaanvraag ORS toekomstbestendig NNHS', 14 maart 2016, kenmerk IENM/BSK-2016/56382.01. https://maatschappelijkeraadschiphol.nl/wp-content/uploads/2016/03/Adviesaanvraag-ORS-toekomstbestendig-NNHS.pdf
69. Advies Raad van State over vastleggen NNHS, 9 juni 2016, Staatscourant 2016, nr. 30363. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2016-30363.html
70. Brief IenW over hoofdlijnen Schiphol, 29 december 2016, Kamerstuk 29665, nr. 235. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-235.html
71. Advies Raad van State over vastleggen maximaal aantal nachtbewegingen, 24 oktober 2018, Staatscourant 2018, nr. 53332. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2018-53332.html
72. Brief dhr. Alders over een toekomstbestendig NNHS, 30 januari 2019, Kamerstuk 29665, nr. 353, bijlage 871681. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-871681.pdf

73. Verslag van Algemeen Overleg, 7 juni 2019, Kamerstuk 31936, nr. 635. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-635.pdf
74. Brief van IenW over ontwikkeling Schiphol en hoofdlijnen Luchtvaartnota, 5 juli 2019, Kamerstuk 31936, nr. 646. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-646.pdf
75. ILT, Staat van Schiphol 2019, januari 2020, Kamerstuk 29665, nr. 379, bijlage 923487. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-923487.pdf
76. prof. mr. H.E. Bröring en prof. dr. A.R. Neerhof, Anticiperend handhaven van het nieuwe normen- en handhavingsstelsel Schiphol, 20 februari 2020, Kamerstuk 29665, nr. 380, bijlage 924472. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-924472.pdf
77. Schiphol Group, Milieueffectrapportage 2020 - Deel 1 Hoofdrapport – Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol, november 2020. commissiemer.nl/projectdocumenten/00008141.pdf
78. Brief IenW over ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met de invoering van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel, 16 februari 2021, Kamerstuk 29665, nr. 399. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-399.pdf
79. ILT signaal anticiperend handhaven Schiphol 2021, november 2021, Kamerstuk 29665, nr. 418, bijlage 1013844. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-1013844.pdf
80. Brief IenW over hoofdlijnen Schiphol, 5 juli 2022, Kamerstuk 29665, nr. 432. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-432.pdf
81. To70, Quickscan zuidoosthoek Schiphol: Identificeren van oplossingsrichtingen voor het verminderen van de geluidbelasting en -hinder in de zuioosthoek, 6 maart 2023, Kamerstuk 29665, nr. 450, bijlage 1067386. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-1067386.pdf
82. Brief IenW over stand van zaken Hoofdlijnenbesluit Schiphol, 16 november 2023, Kamerstuk 29665, nr. 488. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-488.pdf
83. Notitie Reikwijdte en Detailniveau: Voor de milieueffectrapportage wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, 27 juni 2024, Kamerstuk 29665, nr. 514, bijlage 1150741. https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-1150741.pdf

adecs

Loire 196
2491 AM Den Haag

+31 (0)85 00 711 00
info@airinfra.eu
www.airinfra.eu