

Graag wil ik mijn mening delen over deze voorgestelde ministeriële regeling.

In deze regeling stelt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor om de maximale geluidsbelasting te verhogen op een deel van de handhavingspunten. De reden dat het ministerie dit voorstelt is gebaseerd op de hoofdlijnenbrief dd 24-06-2022.

Sinds 2010 wordt er op Schiphol gevlogen volgens het NNHS, daarbij wordt preferentieel gevlogen via een aantal banen (Polderbaan en Kaagbaan). Toentertijd is niet geregeld dat Schiphol daadwerkelijk bij de preferentiële banen meer geluidsoverlast en hinder mocht veroorzaken. ILT heeft echter de opdracht gekregen om anticiperend te handhaven. Hierdoor heeft de overheid de rechtspositie van omwonenden onderuit gehaald : omwonenden (althans de omwonenden rond de preferentiële banen) werden niet meer beschermd. Er waren hierdoor geen geluidsnormen voor deze bewoners en Schiphol mocht ongestraft meer en vaak onnodig geluidsoverlast veroorzaken.

De ILT heeft in 2021 aangegeven dat de situatie niet meer houdbaar was. Er moest een einde komen aan de rechtspositie van omwonenden, ook vanwege de dreiging van rechtszaken tegen het ministerie over het uitblijven van alle nodige besluiten. In juni 2022 heeft het kabinet vervolgens besloten om het aantal vluchten op Schiphol te krimpen. Indien het NNHS werd aangehouden zou het maximaal aantal vliegbewegingen rond de 440.000 komen te liggen als de hubfunctie behouden moest blijven. Bij het bepalen van dit aantal is vooral gekeken naar het behouden van de hubfunctie. Er is niet gekeken naar welke krimp nodig is om de overlast zodanig te beperken dat de omgeving rond Schiphol weer leefbaar wordt.

Nu blijkt dat 440.000 vluchten niet haalbaar is met de huidige handhavingspunten en wordt een ministeriële regeling voorgesteld om meer geluidsoverlast toe te staan (op bepaalde 'knellende' handhavingspunten). Een zogenaamde experimenteerregeling volgens artikel 8.23a van de Wet Luchtvaart.

Ik heb de volgende meningen over de voorgestelde experimenteerregeling:

1)

Artikel 8.23a van de Wet Luchtvaart maakt helemaal niet mogelijk om de grenswaardes voor de geluidsbelasting te verhogen vanwege de wens om een hubfunctie te behouden. Artikel 8.23a lid 1 luidt:

*“Bij regeling van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu kan worden bepaald dat bij wijze van experiment wordt afgeweken van krachtens [artikel 8.15](#) gestelde voorschriften, mits de commissie regionaal overleg luchthaven Schiphol, bedoeld in [artikel 8.34](#) of een ander bij ministeriële regeling aan te wijzen regionaal orgaan, bij advies heeft aangegeven dat het experiment een gunstig effect kan hebben op de hinderbeleving. De afwijking kan bestaan uit:*

- a. het verlenen van vrijstelling van een regel in het luchthavenverkeerbesluit voorzover deze de luchtverkeerwegen of het gebruik van het luchtruim en de beschikbaarheid van de banen betreft, of*
- b. het vervangen van een in het luchthavenverkeerbesluit vastgelegde grenswaarde voor de geluidbelasting in een bepaald punt door een andere grenswaarde.”*

Uit de stukken bij de experimenteerregeling kan echter niet worden geconcludeerd dat de geluidshinder voor omwonenden door deze regeling afneemt. Dit blijkt ook niet uit opgevraagde stukken in het kader van de Woo.

2)

Er worden een consultatie over deze experimenteerregeling gevraagd zonder dat commissie regionaal overleg luchthaven Schiphol een advies heeft gegeven over de hinderbeleving. Volgens pagina 5 van de beslisnota 'Beslisnota verzending kamerbrief start internetconsultatie experimenteerregeling Schiphol' is dit advies nodig bij alle scenario's. Dit advies is echter duidelijk niet nodig indien gekozen wordt voor scenario 1 uit diezelfde beslisnota : er worden dan geen grenswaardes gewijzigd, maar enkel worden de bestaande grenswaarden gehandhaafd.

3)

Uit diezelfde beslisnota blijkt dat de optie om in 1x de verlaging naar 440.000 vluchten door te zetten een uitvoerbaar experiment is voor alle partijen en ook eenvoudig juridisch is te regelen door het versturen van een brief. Voor alle omwonenden betekent deze optie minder hinder en doet recht aan de belofte van het kabinet om terug te gaan naar 440.000 vluchten. Nergens wordt duidelijk waarom het in één keer teruggaan naar 440.000 vluchten niet mogelijk is.

4)

Uit de notitie van TO71 van 21 mei 2022 over 'effect op jaarvolume en preferentieel baangebruik bij beëindigen anticiperend handhaven op Schiphol' wordt duidelijk het aantal luchtvaartbewegingen op dit moment vooral wordt beperkt door 6 handhavingspunten. Deze 6 handhavingspunten maken deel uit van de 9 handhavingspunten waar de experimenteerregeling voorstelt om de grenswaardes te verhogen. Bij de overige handhavingspunten is nog veel ruimte, daar is geen sprake van overschrijdingen of bijna-overschrijdingen. Voor deze 26 handhavingspunten wordt de grenswaarde verlaagd. Echter : dat levert niet minder hinder op, er was immers nog voldoende ruimte bij deze handhavingspunten. Terwijl het verlagen van de grenswaardes als zodanig dus niet minder hinder oplevert voor omwonenden, zorgt het verhogen van een aantal grenswaarden wel voor extra hinder. Er wordt daar immers meer geluidsbelasting toegestaan. Het lijkt er dus op dat het inzetten van de experimenteerregeling dus niet voldoet aan de eis van artikel 8.23a luchtvaartwet dat de regeling een gunstig effect kan hebben op de hinderbeleving.

Conclusies:

1)

gezien uit voorgaande duidelijk is geworden dat de experimenteerregeling onterecht wordt toegepast kan de enige conclusie zijn dat het aanpassen van de grenswaardes van de handhavingspunten via deze regeling geen juridische basis heeft en geen doorgang kan vinden.

2)

het aanpassen van de grenswaardes van de handhavingspunten zodat 'slechts' 440.000 vluchten mogelijk zijn is acceptabel, deze optie doet meer recht aan de beloftes van het kabinet.