



Minister van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. de heer M.G.J. Harbers
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Uw ref.
IENW/BSK-2023/212311

Onze ref.
u-23.083

Datum
28 augustus 2023

Onderwerp: Advies herziene experimenteerregeling

Geachte heer Harbers,

Op 31 juli 2023 heeft de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) uw verzoek ontvangen om een advies te geven over de herziene 'tijdelijke regeling strikt preferentieel baangebruik', op basis van art. 8.23a van de Wet luchtvaart (Wlv). De wet geeft u als minister de bevoegdheid om afwijkingen van regels voor baan- en routegebruik en van grenswaarden voor geluid uit het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) vast te stellen, om experimenten mogelijk te maken die per saldo kunnen leiden tot hinderbeperking voor omwonenden. Aan de uitoefening van deze bevoegdheid is de voorwaarde verbonden dat de MRS in een advies moet constateren 'dat het experiment een gunstig effect kan hebben op de hinderbeleving'. Het gevraagde advies bied ik u hierbij aan.

Achtergrond

In de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022 heeft het kabinet besloten dat met ingang van 1 november 2023 (gebruiksjaar 2024) het anticiperend handhaven van het LVB uit 2008 wordt beëindigd. Naar aanleiding van een gerechtelijke procedure van de luchtvaartmaatschappijen is de ingangsdatum voor het beëindigen van het anticiperend handhaven verschoven naar 31 maart 2024.

Stoppen met anticiperend handhaven betekent dat het overschrijden van een grenswaarde voor geluid zoals bepaald in het LVB niet meer wordt toegestaan. Momenteel gedooft de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) een overschrijding indien deze het gevolg is van strikt preferentieel baangebruik. Dit gedogen heeft tot gevolg dat omwonenden zich niet kunnen beroepen op geluidsnormen waaraan een actuele onderbouwing ten grondslag ligt en die ook worden gehandhaafd. U vindt dat deze situatie niet langer kan voortduren - en wordt daarin gesteund door het oordeel van het gerechtshof Amsterdam.

In de Hoofdlijnenbrief is tevens opgenomen dat het kabinet de bestaande toepassing van regels voor het strikt preferentieel baangebruik van het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel (NNHS) ook na het beëindigen van het anticiperend handhaven wil continueren.

Inhoud

In de tijdelijke regeling zijn de spelregels voor strikt preferentieel baangebruik vastgelegd. Daarnaast worden er vervangende grenswaarden voor geluid vastgelegd, voor het etmaal en voor de nacht. De grenswaarden van het LVB zijn in 2010 voor het laatst geactualiseerd. Sindsdien zijn er de nodige maatregelen getroffen met het oog op de beperking van geluidhinder en de vliegveiligheid. Maar er zijn ook maatregelen genomen die tot meer hinder in bepaalde gebieden hebben geleid. Om deze maatregelen te continueren en volgens de regels van NNHS preferentieel te kunnen blijven vliegen acht u het nodig om vervangende grenswaarden voor geluid vast te stellen voor 35 handhavingpunten voor het etmaal en 25 voor de nacht.

Het maximaal aantal vluchten voor het handelsverkeer dat binnen deze vervangende grenswaarden kan worden uitgevoerd is door u berekend op 460.000 per jaar, waarvan 32.000 's nachts.

Advies

De MRS-leden hebben de voorliggende tijdelijke regeling beoordeeld op de verwachte geluidshinder- en slaapverstoringseffecten van het experiment in relatie tot de gerealiseerde geluidsbelasting in 2019. De MRS stelt vast dat het in de tijdelijke regeling begrepen experiment, per saldo bezien, een positief effect kan hebben op de hinderbeleving.

De MRS-leden hebben daarnaast kennis genomen van de gevolgen die het experiment op de lokale hinderbeleving kan hebben. Het oordeel hierover valt buiten het toetsingskader van uw aanvraag ingevolge 8.23a Wlv; de MRS volstaat daarom op dit punt met een aantal overwegingen.

Overwegingen ten overvloede

De MRS-leden hebben geconstateerd dat het experiment in een aantal woongebieden (bij 10 handhavingpunten voor het etmaal en 6 voor de nacht) middels verhoogde grenswaarden (aanzienlijke) negatieve geluidshinder- en slaapverstoringseffecten kan hebben in relatie tot het vigerende LVB 2008. De bewonersvertegenwoordigers van de gebieden waar de grenswaarden voor geluid worden verhoogd kunnen deze lokale gevolgen niet steunen¹. De minister heeft de MRS er in de afgelopen maanden ook niet van overtuigd dat deze verhoging van grenswaarden in de woongebieden nodig is om de uitvoerbaarheid van de regeling voor de sector te borgen. Daarnaast mist de MRS een onderbouwing van de noodzaak tot het verruimen van de huidige NNHS regels ten opzichte van eerdere afspraken met de omgeving. De MRS-leden verzoeken u dan ook om in het kader van de toegezegde monitoring/evaluatie te verkennen of en hoe eventuele ruimte binnen de grenswaarden kan worden benut om de verhogingen ongedaan te maken en hinder te beperken. Tevens verzoeken zij u om het stelsel van grenswaarden door te ontwikkelen tot een effectief systeem voor lokale bescherming tegen geluidshinder en slaapverstoring, met een fijnmazig netwerk van meetpunten en handhaving op basis van metingen van geluid, frequentie en respijt. De 'per saldo' benadering van hinder, als gevolg waarvan omwonenden niet weten waar zij aan toe zijn en geen enkele vorm van bescherming hebben tegen geluidsoverlast op lokaal niveau, kan dan worden verlaten. De MRS verwelkomt in dit licht de aanpassingen die zijn doorgevoerd in de artikelen 3 (doel) en 7 (beoordelingscriteria) van de regeling.

¹ De bewonersvertegenwoordiger van het Aalsmeerbaan-buitengebied geeft, onder verwijzing naar artikel 3, lid b, van de Regeling Transitie CROS-MRS, aan dat zij de regeling onuitlegbaar en onaanvaardbaar vindt vanwege de verslechtering van de rechtsbescherming door de hogere grenswaarden.

Voor de MRS is daarnaast van belang dat het plafond van 460.000 vluchten voor het zomerseizoen 2024 wordt vertaald naar de capaciteitsdeclaratie. De MRS gaat er tevens van uit dat de regering vasthoudt aan het voornemen om de capaciteit van Schiphol voor 2024/25 op basis van de Balanced Approach-procedure te begrenzen op 440.000 vluchten en daarvoor de notificatieprocedure zoals gepland zal starten. Voor het MKB regio Amsterdam is het beperken van het aantal vluchten geen doel op zich; de effecten op geluid, gezondheid en economie moeten in de aanpak centraal staan.

We hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.



Eddy van Hijum
voorzitter