

Aan de raad van ...

Datum: .. februari 2023

Onderwerp: internetconsultatie Experimenteerregeling Schiphol

Bijlagen: 2 (zienswijze BRS, zienswijze clusters Groene Hart en ZuidWest)

Geachte leden van de raad,

Onlangs is mede namens onze gemeente een tweetal reacties ingediend in het kader van een internetconsultatie over een "Experimenteerregeling Schiphol". Wat is dat voor regeling? In essentie maximeert deze regeling het aantal vliegbewegingen van en naar Schiphol en stelt de verdeling daarvan over het banenstelsel vast. Dit door op 35 plaatsen verspreid over het gebied maxima te stellen aan geluidbelasting. Het vliegverkeer moet zich binnen die geluidsruimte gaan afwickelen. Wordt op zo'n handhavingspunt het gestelde maximum geluid overschreden, dan is het de bedoeling dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) gaat handhaven.

De regeling stelt een bovengrens van 460.000 vliegbewegingen. Deze grens is zo gekozen als tussenstap naar de door de minister vorig jaar aangekondigde krimp naar 440.000 vliegbewegingen rond Schiphol. Eerder is ook al met zo'n regeling gewerkt, maar van lieverlee heeft die regeling zijn werking verloren. Dat kwam doordat overschrijdingen van de gestelde maxima werden gedoogd, het zogenoemde anticiperend handhaven. Dit gedogen wordt beëindigd. Hoe dit alles in de praktijk zal uitpakken, valt door het ministerie niet op voorhand te zeggen. Vandaar dat de regeling is opgezet als een experiment voor een periode van één jaar met de mogelijkheid tot een verlenging met nog een jaar.

Het nieuw leven inblazen van deze regeling is wenselijk. Dit enerzijds omdat het gaat bijdragen aan een lager aantal vliegbewegingen rond Schiphol. Anderzijds gaat het bijdragen aan de broodnodige rechtsbescherming. Daar heeft het lange tijd aan ontbroken. Echter, er zijn heel wat haken en ogen aan de voorgestelde regeling. Zo is niet duidelijk hoe één en ander is berekend. Dit roept vragen op, zeker bij de punten waar de waarden gaan worden verhoogd! Deze kwestie en nog een aantal andere zaken worden met de twee zienswijzen bij de minister aan de kaak gesteld.

Achtergrond

Vanaf 2010 wordt er op Schiphol gevlogen volgens de baangebruiksregels van het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS): het zogenaamde strikt preferentieel baangebruik. Dit houdt in dat zoveel mogelijk die start- en landingsbanen worden ingezet die de minste hinder voor de omgeving opleveren. Vanaf 2015 wordt er door de ILT anticiperend gehandhaafd. Dit betekent dat aan een overschrijding van een gesteld maximum bij een handhavingspunt geen consequenties worden verbonden. Zonder het woord in de mond te nemen, betekent het dat er wordt gedoogd.

De rechtspositie van omwonenden is hierdoor al geruime tijd niet goed geregeld. Om dit te herstellen heeft het kabinet besloten het anticiperend handhaven te beëindigen. Daarnaast worden de bestaande afspraken over baangebruik gecontinueerd en juridisch vastgelegd.

Door het kabinet is gekozen voor een experimenteerregeling op basis van de Wet luchtvaart. In het experiment, dat een jaar duurt, wordt bekeken of de huidige baangebruiksregels kunnen worden uitgevoerd binnen een stelsel met geluidsnormen in handhavingspunten. De regeling kan zo nodig met een jaar worden verlengd.

Als gemeld, zijn vanuit de platforms waarop wij met nadere gemeenten samenwerken kritische kanttekeningen geplaatst bij zowel het proces waarlangs de regeling tot stand is gekomen, als bij de onderbouwing van de regeling. Centraal staat de vanuit de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) uitgebrachte zienswijze. De BRS is het samenwerkingsverband van 4 provincies en 56 gemeenten in de Schipholregio. In aanvulling daarop hebben de twee aan elkaar grenzende clusters Groene Hart en ZuidWest gezamenlijk een aanvullende zienswijze uitgebracht. Zie onderaan bij de ondertekening van de laatstbedoelde zienswijze welke andere gemeenten daarin zijn vertegenwoordigd.

Te zijner tijd zal uw raad worden geïnformeerd over het vervolg dat de minister aan deze zienswijzen heeft gegeven.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van ...

De burgemeester, De secretaris,

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. dhr. M.G.J. Harbers
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Bestuurlijke Regie Schiphol

Uw contactpersoon

Mw. S. Willemsen

BEL/RO

Telefoonnummer +31235143654

willemsens@noord-holland.nl

1 | 2

Betreft: BRS zienswijze op Experimenteerregeling Schiphol

Excellentie,

Verzenddatum

21 februari 2023

Kenmerk

1985601/1986768

De Experimenteerregeling Schiphol ligt ter consultatie voor. De Bestuurlijke Regie Schiphol (hierna BRS) maakt gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze hierop in te dienen en ziet dit als aanvulling op het gesprek met het Rijk in het kader van de NOVEX Schipholregio.

Als het gaat om gezonde leefomgeving en hinderreductie heeft de BRS enkele belangrijke uitgangspunten geformuleerd:

- Streef naar een betere balans tussen duurzame connectiviteit én een gezonde leefomgeving.
- Werk aan verbeteringen die ten goede komen van iedereen.
- Geef helderheid over de geluidbelasting en hinder op individuele omwonenden die u vanuit luchtvaart accepteert.
- Stap daarbij af van de per saldo benadering als leidend principe.

Zienswijze

Wij hebben op 10 oktober 2022 in een bestuurlijke overeenkomst de intenties voor verbeterde interbestuurlijke samenwerking vastgelegd. De wijze waarop deze experimenteerregeling tot stand is gekomen en is gepresenteerd doet daar onvoldoende recht aan.

Binnen de NOVEX Schipholregio werken we aan de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. We missen dit perspectief in het verhaal. Hoe wordt er toegewerkt naar deze verbetering en hoe draagt deze experimenteerregeling bij aan de realisatie van het kabinetsbesluit van krimp naar 440.000 vliegbewegingen.

Er lijkt sprake van twee verschillende werelden. Een technische met uitleg van de regeling op basis van berekeningen en modellen. En de dagelijkse realiteit van de omwonenden die bescherming zoeken tegen overlast. Maak het perspectief van de inwoners het vertrekpunt voor de regeling.

Wees helder en transparant. Laat concreet de consequenties zien van de keuze die voor ligt en welke opties zijn overwogen. Hoe ziet de

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

geluidbelasting er uit als je volledig terugvalt op de situatie in 2008 en de toen geldende regelgeving? En zet dat af tegen het voornemen. Hoe gaat iedereen er dan op vooruit?

Nachtluchten terugbrengen naar 29.000 vliegbewegingen maakte toch al onderdeel uit van het ontwerpbesluit Luchthavenverkeersbesluit (hierna LVB) Schiphol uit 2021? Waarom kan dat nu dan niet worden geïmplementeerd? Dat geeft invulling aan het advies van de heer Alders (brief d.d. 30 januari 2019), waarin hij benadrukt dat de reductie van nachtluchten een grote bijdrage kan leveren aan het herstellen van het vertrouwen tussen de sector en de omgeving.

Een experimenteerregeling is bedoeld om te 'experimenteren'. Maar nergens wordt beschreven hoe het 'experiment' gemonitord wordt, iets wat bij een experiment noodzakelijk is om resultaten (en dus de effectiviteit van het experiment) vast te stellen. Daarnaast ontbreekt het toetsingskader voor eventuele verlenging van de regeling. En is niet duidelijk hoe wij daar vanuit interbestuurlijke samenwerking bij worden betrokken.

Tot slot een paar inhoudelijke punten:

- Het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS) was ter bescherming van de secundaire banen. Desondanks kennen sommige handhavingpunten bij secundaire banen juist een overschrijding van de grenswaarde. Om die punten, juist nu er gehandhaafd gaat worden, eerst te verhogen is een slecht signaal. De scheefgroei van de laatste jaren lijkt hiermee te worden gelegitimeerd.
- Met het oog op de technische innovaties van afgelopen jaren verwachten ook inwoners rond de primaire banen meer bescherming. Daar past een verhoging van de grenswaarden niet bij.
- De grenswaarden zijn gebaseerd op 460.000 vluchten. Kunnen wij er van uit gaan dat zij worden verlaagd als de krimp naar 440.000 wordt toegepast?
- In de nieuwe regeling wordt gewerkt met een grenswaarde en een maximum grenswaarde in geval van buitengewone weersomstandigheden. In de regeling is geen definitie opgenomen van "buitengewone weersomstandigheden".

Vanzelfsprekend zijn wij bereid verder met u mee te denken over bovenstaande onderwerpen en zetten wij onze gesprekken met u hierover graag voort.

Hoogachtend, namens alle leden van de BRS,

Jeroen Olthof
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.