



Maatschappelijke Raad Schiphol

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

Uw ref.

-

Onze ref.

u-23.055

Datum

15 juni 2023

Onderwerp: Nader advies Experimenteerregeling

Geachte heer Harbers,

Op 22 maart jongstleden heeft de Omgevingsraad Schiphol (ORS) op uw verzoek een advies uitgebracht over de ontwerp Tijdelijke Regeling Preferentieel baangebruik. Op 4 mei ontvingen wij een reactie van uw directeur Programma Omgeving Luchthaven Schiphol op dit advies. In de brief reageert de directeur op een aantal aanbevelingen van de Raad. Tevens verzoekt zij de maatschappelijke partijen in de ORS om een nadere toelichting te geven op het oordeel over het verwachte effect van de regeling op de hinderbeleving. Langs deze weg voldoen de bewonersvertegenwoordigers en de Milieufederatie NH, verenigd in de Maatschappelijke Raad Schiphol i.o., aan dit verzoek. Daarnaast maken wij graag van de gelegenheid gebruik om een aantal opmerkingen te maken naar aanleiding van de reactie van uw ministerie.

Status reactie

Om te beginnen bedanken wij uw ministerie voor de reactie op het advies. Wij zien het als een eerste invulling van de appreciatieverplichting van IenW/minister op MRS uitingen die is toegezegd in de kabinetsbrief van 17 oktober 2022. Deze verplichting moet nog worden verankerd in de Wet luchtvaart. Hoewel over de uitwerking van de appreciatieverplichting nog nadere afspraken gemaakt moeten worden, hechten wij er aan dat de appreciatie van MRS-adviezen in beginsel wordt ondertekend door de minister en tevens ter kennisname aan de Tweede Kamer wordt verstuurd. Bovendien hechten we er aan dat de minister in zijn reactie specifiek ingaat op de concrete overwegingen en aanbevelingen uit het advies. Alleen zo wordt de kwaliteit van de leefomgeving een volwaardige factor in de bestuurlijke en politieke belangenafweging.

Experiment

Wij begrijpen heel goed de juridische achtergrond van uw vraag naar ons oordeel over een 'gunstig effect', maar constateren ook dat onze Raad in een positie wordt gebracht die de Wet Luchtvaart eigenlijk niet heeft bedoeld. De experimenteerregeling in de wet biedt de mogelijkheid om potentieel gunstige effecten van concrete hinderbepalende maatregelen in de praktijk te

onderzoeken en om hiertoe tijdelijk vervangende grenswaarden vast te stellen. Uw voorstel voor een tijdelijke regeling bevat geen concrete maatregelen, maar geeft de (reeds bestaande) spelregels voor strikt preferentieel baangebruik een juridische basis. Alle grenswaarden voor geluid worden hiertoe geactualiseerd en het aantal vluchten wordt gemaximeerd op 460.000. Voor een dergelijke integrale herziening van het stelsel moet eigenlijk het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) worden aangepast; dit hebben we in ons advies ook bepleit. De effecten op de omgeving zouden dan in een milieueffectrapport ook zorgvuldig in beeld worden gebracht en kunnen worden gewogen. De MRS i.o. is niettemin bereid om mee te denken over de vraag of en hoe de situatie voor omwonenden zo snel mogelijk kan worden verbeterd. Maar dan moet het voorgestelde 'experiment' wel perspectief bieden op een daadwerkelijke verbetering.

De waarde van grenswaarden

In uw reactie missen wij een reflectie op onze fundamentele kritiek op de actualisatie van de grenswaarden voor geluid. In de toelichting bij de tijdelijke regeling stelt u dat de rechtspositie van omwonenden niet goed geregeld is. Ook de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) constateert dat het 'anticiperend handhaven' van geldende normen niet houdbaar is. Omwonenden kennen momenteel geen andere vorm van juridische bescherming tegen geluidhinder dan de grenswaarden bij 35 handhavingpunten (en 25 voor de nacht). Een aanpassing van deze grenswaarden - zeker een verhoging - moet dan ook goed worden gemotiveerd. Ook uw nadere reactie maakt niet duidelijk waarom de bestaande grenswaarden voor geluid in het experiment niet worden gerespecteerd - en in elk geval niet worden verhoogd. Uw ministerie gaat ook niet in op onze suggestie (die wij later ook mondeling hebben toegelicht) om het experimenteerjaar te benutten om tot actuele en scherpe grenswaarden te komen op handhavingpunten die daadwerkelijk iets betekenen voor de lokale bescherming van omwonenden tegen geluidhinder. Het experimenteerartikel biedt immers slechts de ruimte om tijdelijk af te wijken van de geldende grenswaarden die zijn vastgelegd in het LVB. De definitieve, nieuwe grenswaarden behoren - na een evaluatie van het experiment - opgenomen te worden in het LVB. We weten echter ook dat het uw voornemen is om grenswaarden in een nieuw LVB geheel te schrappen en louter nog te sturen op een 'per saldo'-benadering van het aantal gehinderden. Dit betekent dat er geen enkele vorm van juridische bescherming voor omwonenden in hun lokale situatie resteert. Uw toezegging om metingen en *citizen science* (actief burgerschap in participatie) bij de monitoring van het experiment te betrekken waarderen wij, maar is in dit licht onvoldoende. Al met al zien we in de regeling zoals deze nu voorligt geen opmaat tot een verbetering van de rechtspositie van omwonenden.

Gunstig effect

Laat nogmaals duidelijk zijn: de MRS i.o. steunt de inzet van het kabinet om een 'nieuwe balans' te bereiken tussen Schiphol en leefomgeving en om het aantal vluchten hiertoe voor de komende jaren vast te leggen op 440.000 per jaar. Dit heeft naar verwachting een gunstig effect op de totale hoeveelheid geluid en op de luchtkwaliteit, ten opzichte van het aantal vluchten dat momenteel wordt toegestaan. In ons advies hebben we aangegeven te kunnen leven met een tussenstap van 460.000 vluchten in het experimenteerjaar 2023/24, als onderdeel van de tijdelijke regeling.

In ons advies hebben we uitgebreid gemotiveerd waarom het experiment zoals voorgesteld (i.c. het toepassen van de spelregels voor strikt preferentieel baangebruik in combinatie met het plafond van 460.000 vluchten én een actualisatie/verruiming van grenswaarden) naar verwachting geen gunstig effect heeft op de hinderbeleving. We hebben vervolgens diverse suggesties gedaan om de regeling aan te passen, zoals het voorstel om een eerste stap te zetten naar een betere lokale bescherming met actuele en scherpe grenswaarden. Ook is de suggestie gedaan om op de plekken waar grenswaarden worden verhoogd bij wijze van experiment concrete (aanvullende) hinderbeperkende maatregelen te treffen. In uw nadere reactie stelt u dat er geen hinderbeperkende maatregelen voorhanden zijn die direct geïmplementeerd kunnen worden. Wel bent u bereid om de opvolging van de Quicksan Zuidoosthoek en een verdere uitwerking van het Minder-Hinder programma Schiphol

met ons te verkennen. Deze toezegging waarderen wij, maar staat los van de regeling. We moeten constateren dat de voorgestelde tijdelijke regeling vooralsnog niet is aangepast of aangevuld.

Evaluatie NNHS

Inhoudelijk omarmen wij in het bijzonder uw bereidheid om de effecten van het nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS) te evalueren. Want hoewel dit stelsel nog steeds niet formeel in regelgeving is verankerd, sturen de spelregels voor strikt preferentieel baangebruik in de praktijk al sinds 2016 de operatie van de luchthaven Schiphol. De regionale en lokale gevolgen voor de geluidhinder wijken echter aanzienlijk af van de verwachtingen die ten tijde van de invoering van het stelsel bestonden. Graag maken wij op korte termijn nadere afspraken over de concrete vraagstelling en de planning van de evaluatie.

Tot slot

In de hoofdlijnenbrief Schiphol (juni 2022) heeft het kabinet een substantiële verbetering beloofd van de leefkwaliteit in termen van geluidhinder en luchtkwaliteit, gekoppeld aan een plafond van 440.000 vluchten per jaar. U stelt dat dit plafond niet kan worden ingesteld zonder het doorlopen van de *balanced approach*-procedure. Ook de rechter heeft hierover in zijn uitspraak over de tijdelijke regeling het nodige gezegd. Over de *balanced approach*-procedure zal de MRS i.o. op korte termijn een separate zienswijze indienen. Hier dringen wij vast aan op meer regie door het kabinet om verdere vertraging en teleurstellingen te voorkomen. Het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rond Schiphol vraagt om een integrale herziening van het LVB, waarin harde lokale omgevingsdoelen (geluid, stikstof, CO₂, fijnstof etc) worden opgenomen als publieke randvoorwaarden voor de verdere ontwikkeling en operatie van Schiphol. De MRS i.o. dringt er bij u op aan om deze herziening voortvarend op te pakken.

Hoogachtend,



Eddy van Hijum

namens de MRS i.o.

Maatschappelijke Raad Schiphol
Polarisavenue 85b
2132 JH HOOFDORP
www.maatschappelijkeraadschiphol.nl