



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

OPENBAAR

Omgevingsraad Schiphol
Polarisavenue 85b
2132 JH Hoofddorp
t.a.v. de heer E. van Hijum

Bestuurskern

Programma Omgeving
Luchthaven Schiphol

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Ons kenmerk

IENW/BSK-2023/105129

Datum 4 mei 2023
Betreft Reactie op advies Omgevingsraad Schiphol Tijdelijke
Strikt Regeling Preferentieel Baangebruik

Geachte voorzitter,

Geachte leden van de Omgevingsraad Schiphol,

Op 9 maart 2023 heb ik uw advies ontvangen over de Tijdelijke Regeling Strikt Preferentieel Baangebruik. Middels deze brief wil ik u allereerst bedanken voor het uitbrengen van dit advies binnen een kort tijdsbestek, mede in het licht van de transitie waarin uw raad zich bevindt. Wel merkt het ministerie op dat er niet expliciet antwoord is gegeven op de vraag vanuit de Wet luchtvaart of het experiment een gunstig effect kan hebben op de hinderbeleving. Enerzijds worden in het advies twijfels benoemd of het experiment een gunstig effect zal hebben. Anderzijds wordt het positieve effect van 460.000 vliegtuigbewegingen genoemd.

De uitspraak van de voorzieningenrechter in het kort geding dat is aangespannen door luchtvaartmaatschappijen tegen de Staat en Schiphol heeft ook dit adviesproces in een ander daglicht gezet. De voorzieningenrechter heeft geoordeeld dat het anticiperend handhaven niet mag worden beëindigd of de voornomen experimenteerregeling kan worden vastgesteld zonder dat hiervoor de "balanced approach" procedure is doorlopen¹. Omdat de uitspraak niet in het belang is van de omwonenden van Schiphol, heeft de minister besloten hoger beroep aan te tekenen. Het hoger beroep kan tot een andere uitkomst leiden. Omdat na uitspraak in hoger beroep de situatie kan ontstaan waarin in een kort tijdsbestek moet worden besloten over het al dan niet stoppen met anticiperend handhaven in combinatie met een experimenteerregeling, is deze reactie van het ministerie op het advies en verduidelijking vanuit de ORS over een potentieel gunstig effect op de hinderbeleving onverminderd van belang.

In het vervolg van deze brief schets ik eerst de achtergrond van het adviesproces en ga ik vervolgens in op de inhoudelijke punten.

¹ Staat mag het aantal vluchten voor Schiphol niet verminderen tot 460.000 (Rechtbank Noord-Holland, 2023) <https://www.rechtspraak.nl/Organisatie-en-contact/Organisatie/Rechtbanken/Rechtbank-Noord-Holland/Nieuws/Paginas/Staat-mag-het-aantal-vluchten-voor-Schiphol-niet-verminderen-tot-460000.aspx>

Achtergrond

Op 26 januari 2023 heeft u een adviesaanvraag ontvangen over de Tijdelijke Regeling Strikt Preferentieel baangebruik. U bent gevraagd op basis van art. 8.23a van de Wet luchtvaart een advies uit te brengen over deze regeling.

Programma Omgeving
Luchthaven Schiphol

Datum
4 mei 2023

In de wet krijgt de minister de bevoegdheid om afwijkingen van regels voor baan- en routegebruik en van grenswaarden uit het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) vast te stellen, om experimenten mogelijk te maken die kunnen leiden tot hinderbeperking voor omwonenden. Aan de uitoefening van deze bevoegdheid is de voorwaarde verbonden dat de ORS in een advies moet constateren 'dat het experiment een gunstig effect kan hebben op de hinderbeleving.'

Op 9 maart 2023 hebben wij uw advies ontvangen. De ORS-leden oordelen verschillend over de tijdelijke regeling zoals deze in concept voorlag². Over het advies zijn op verschillende momenten overleggen gevoerd tussen het ministerie van IenW en de leden van de Omgevingsraad.

Inhoudelijke punten en reactie IenW

Schiphol Group verwacht dat de regeling overall een gunstig effect zal hebben op de hinderbeleving. KLM en BARIN zijn niet overtuigd van een mogelijk gunstig effect van de regeling op de hinderbeleving. VNO-NCW West deelt het oordeel van KLM en BARIN. De reacties van deze ORS-leden vragen geen verdere reactie van het ministerie. De inbreng van deze partijen vormt onderdeel van het hoger beroep wat nu voorligt na de uitspraak van de voorzieningenrechter.

De maatschappelijke partijen uit de Omgevingsraad Schiphol (bewonersvertegenwoordigers en de milieufederatie Noord-Holland) brengen in hun deel van het advies enkele punten naar voren die mijns inziens om een inhoudelijke reactie vragen. Hieronder volgt een opsomming van deze punten met daarbij onze reactie:

- *Maximumaantal vliegtuigbewegingen. De bewonersvertegenwoordigers en de milieufederatie Noord-Holland geven aan dat de stap naar 460.000 een minimale eerste stap is in de hinderreductie en dat er eigenlijk meer nodig is.*

Het ministerie onderkent dat een reductie van het maximumaantal vliegtuigbewegingen van groot belang is voor de beperking van de hinder voor omwonenden van Schiphol. Het kabinet heeft daarom besloten tot een nieuwe balans te komen tussen het economische belang van de luchthaven Schiphol voor Nederland en de leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio. Met de voorgenomen experimenteerregeling is weliswaar niet beoogd een reductie van het maximumaantal vliegtuigbewegingen te realiseren, maar zou dit wel tot gevolg hebben. Een (verdere) reductie zoals door de maatschappelijke partijen gewenst is niet mogelijk zonder het doorlopen van de balanced approach-procedure. De consultatie van de balanced approach-procedure (in het kader van spoor 2 van de uitwerking van de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022) loopt inmiddels. Wij gaan graag met de maatschappelijke partijen uit de ORS in gesprek om uw advies te krijgen over de inhoud die nu voorligt in deze balanced approach-procedure.

² Advies tijdelijke regeling strikt preferentieel baangebruik (Omgevingsraad Schiphol, 2023) [MRS: geluidsnormen Schiphol niet oprekken maar hinder beperken - Omgevingsraad Schiphol](#)



- *Actualiseren grenswaarden en hinderbeperkende maatregelen. De bewonersvertegenwoordigers en de milieufederatie Noord-Holland stellen dat een eventuele tijdelijke afwijking van een geldende grenswaarde uit het LVB 2008/2010 moet worden gekoppeld aan concrete (niet eerder beproefde) maatregelen die aantoonbaar een gunstig effect kunnen hebben op de lokale hinderbeleving aldaar. Bezien zou moeten worden welke concrete aanvullende maatregelen kunnen bijdragen aan het voorkomen van overschrijdingen. In het overleg en schriftelijk hebben de omwonenden verwezen naar enkele maatregelen en aan de opvolging van de Quickscan Zuidoosthoek als aanknopingspunten, maar tegelijkertijd aangegeven dat in beginsel alleen een (significante) volumereductie een positief effect op de hinderbeleving heeft.*

Programma Omgeving
Luchthaven Schiphol

Datum
4 mei 2023

Een actualisatie van de grenswaarden zoals voorgesteld in de voorgenomen experimenteerregeling is noodzakelijk om het strikt preferentieel baangebruik en diverse maatregelen die sinds 2010 zijn genomen -ter bevordering van de veiligheid en beperking van de hinder- te behouden. Ondanks dat voor 10 grenswaarden een ophoging is voorgesteld – en voor 25 verlaagd – is de verwachting dat overal de lokale geluidbelasting afneemt ten opzichte van de gerealiseerde geluidbelasting in het jaar 2019. Naar onze mening zijn er geen hinderbeperkende maatregelen voorhanden die direct door ons ministerie geïmplementeerd kunnen worden. Hiervoor is afstemming nodig met alle belanghebbenden en sommige maatregelen kennen een (lange) termijn van implementatie.

Het ministerie blijft graag via de MRS met de maatschappelijke partijen in gesprek om nieuwe hinderbeperkende maatregelen te verkennen. Wat ons betreft is opvolging van de Quickscan Zuidoosthoek en verdere uitwerking van het Minder-Hinder programma Schiphol daar bijvoorbeeld een onderdeel van. Deze gesprekken kunnen wat ons betreft zoveel mogelijk plaatsvinden in samenhang met andere initiatieven zoals de balanced approach-procedure en het 8-puntenplan dat recentelijk is gepresenteerd door Schiphol³.

Daarnaast verkennen wij graag met u de wensen om het handhavingsinstrumentarium van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) te versterken, opdat er sneller en effectiever kan worden gehandhaafd.

- *Nachtreductie. Als aanvullende hinderbeperkende maatregel wensen de bewonersvertegenwoordigers en de milieufederatie Noord-Holland dat concrete stappen worden gezet om het aantal nachtvluchten in eerste instantie te reduceren tot 29.000.*

Het kabinet heeft besloten het aantal vliegtuigbewegingen in de nacht te reduceren. In de consultatie van de balanced approach-procedure zijn in alle maatregelpakketten voorstellen opgenomen met een reductie in de nacht (naar 29.000 of 25.000 vliegtuigbewegingen). De balanced approach procedure is noodzakelijk om deze stap te kunnen zetten.

- *Monitoring en evaluatie. Bewonersvertegenwoordigers en de milieufederatie Noord-Holland vragen om goede afspraken over monitoring*

³ 8-puntenplan Schiphol Group (2023): [Schiphol gaat het stiller, schoner en beter doen: nachtsluiting, verbod op privéjets en mensen centraal](#)

*en metingen bij de uitvoering van (in dit geval) de experimenteerregeling.
Ook vragen zij om een evaluatie van het NNHS.*

Programma Omgeving
Luchthaven Schiphol

Datum
4 mei 2023

Het ministerie vindt goede monitoring en evaluatie van al haar initiatieven en experimenten van belang. Wij stellen in dit kader voor om bij een eventueel experiment gezamenlijk de opties voor monitoring en evaluatie te verkennen en vorm te geven. Hierbij kan wat ons betreft ook het betrekken van metingen en citizen science (actief burgerschap in participatie) worden meegenomen. Waarbij uitgangspunt voor het ministerie is dat dit zoveel als mogelijk aan moet sluiten bij de Programmatische Aanpak Meten van Vliegtuiggeluid (PAMV). De aanpak die bij Lelystad Airport wordt gehanteerd kan als voorbeeld dienen. Ten slotte staan wij open voor een bredere evaluatie van het NNHS die samen met de toekomstige MRS en sectorpartijen kan worden vormgegeven.

Verzoek

Gegeven het advies van de ORS op de Tijdelijke Regeling Strikt Preferentieel Baangebruik en de voorliggende reactie van het ministerie op de randvoorwaarden van de maatschappelijke partijen (MRS i.o.) in dit advies, vragen wij u graag om een verduidelijking van het standpunt van de maatschappelijke partijen over de potentie van een gunstig effect op de hinderbeleving.

Tot slot

In uw advies is ook een persoonlijke noot van uw voorzitter opgenomen. Daarin verzucht hij dat het Schipholbeleid zo ingewikkeld en technisch is geworden dat nog maar een paar mensen in Nederland snappen waar het over gaat. En dat in plaats van in overleg te treden de partijen elkaar nu treffen in de rechtszaal.

Tegelijkertijd doet uw voorzitter een aanbod om de constructieve dialoog aan te blijven gaan en samen met ons als ministerie en vele andere partijen de leefomgevingskwaliteit rondom Schiphol te verbeteren. Hier kan ik natuurlijk alleen maar instemmend en positief op reageren. Ik kijk uit naar de verdere samenwerking in de komende jaren.

Hoogachtend,



Heleen Groot
Directeur Programma Omgeving Luchthaven Schiphol