

## Introductie

De (juridische) rechtsbescherming van individuele inwoners wordt ingevuld via de LVB met daarin opgenomen een nieuw stelsel van handhavingspunten met bijbehorende grenswaarden en een set baangebruiksregels (met primaire en secundaire banen) op basis van een max. aantal VTB's.

De feitelijke doorwerking in de verbetering van de leefomgeving, cq vermindering van de geluidbelasting is alleen geborgd als de nog vast te stellen max. geluidbelasting voor de hele regio en de hoogte van de grenswaarden op de handhavingspunten lager is dan nu het geval geweest zou zijn.

Omdat het nieuwe stelsel veel meer handhavingspunten heeft en de vliegoperatie uitvoerbaar moet zijn (en variaties mogelijk moeten blijven) gaat dit effect hebben op de hoogte van de grenswaarden.

### We vragen (in de presentatie aan bestuurders 13/2) daarom inzicht in:

- Welke uitgangspunten om jur. rechtsbescherming te bereiken zijn van belang bij het bepalen van de hoogte van grenswaarden?
- Wat is de invloed van het aantal handhavingspunten op de hoogte van de te stellen grenswaarden?
  - Hoe verhoudt zich de uitvoerbaarheid van de vliegoperatie tot het aantal handhavingspunten en de hoogte van de te stellen grenswaarden?
  - Hoe, en op basis van welke criteria, worden de gezondheidsbelangen van omwonenden meegewogen in de bepaling van de maximaal- en minimaal acceptabele grenswaarden? (Hoe verhouden de grenswaarden zich tot de WHO-advieswaarden)
  - Hoe worden daarin de expertises en beschikbare rapportages van GGD en RIVM meegenomen?
  - Is de individuele rechtsbescherming hersteld als de grenswaarden tot hinder en/of slaapverstoring leiden? Wat wordt de omgeving aangeboden als grenswaarden tot hinder/slaapverstoring leiden? (En wat als grenswaarden niet tot effecten zou moeten leiden, maar toch hinder optreedt?)
  - Hoe gaat in het nieuwe systeem de rechtsbescherming goed geborgd worden en beschikbaar zijn, wanneer het gebied buiten de geluidscontouren van het nieuwe handhavingssstelsel valt? Zeker wanneer er ook daar sprake is van overlast?
  - Op welke momenten hebben bestuurders en omgeving inspraak op het proces vaststelling grenswaarden.

Wij zien dit LVB als een eerste aanzet tot herstel van balans, hoe ziet de toekomst eruit?

- Komt er een systeem waarin continue verbetering van leefomgevingskwaliteit in wordt geborgd?
- Wanneer en waarom wordt daarna een wijziging van het LVB voorzien en worden dan ook de grenswaarden bijgesteld of liggen die straks voor jaren vast?
- Wat wil I&W nú bereiken en wat ná dit LVB: april: nieuwe geluidssystematiek , mei: zienswijze/consultatie LVB, bijv. 2026: nachtsluiting- wijziging LVB?

Handhaving vindt nu achteraf (aan het eind van het gebruiksjaar) plaats.

- Wijzigt dit in het nieuwe systeem en zoniet, hoe wordt dan de individuele rechtsbescherming voldoende geborgd?
- Hoe pakt dit uit voor de ernstig gehinderden en slaapverstoorden die buiten de geluidscontouren van het nieuwe handhavingssstelsel wonen?

- Welke middelen komen er om bij dreigende overschrijding op te treden?
- Is er (juridische) mogelijkheid om naast financiële sancties ook sancties t.a.v. de operatie (minder VTB's) op te leggen?
- (hoe) Wordt bij een meer lik op stuk handhaving ( 'gedurende' het gebruiksjaar) de rechtspositie van inwoners beter beschermd?

**Meer detailvragen die wij graag beantwoord zien, o.a. ook opgenomen in de BRS-reactie op de concept hoofdlijnen verslag NRD (van het LVB-MER):**

Om juist zoveel mogelijk inwoners te beschermen worden handhavingspunten in woonkernen gesitueerd; vliegtuigpassages vinden zoveel mogelijk buiten de woonkernen plaats. Eerder is gesteld dat de HH-punten bij voorkeur naast de vliegpaden liggen zodat vliegtuigen tussen de HH-punten doorgestuurd worden/ er juist dan minder spreiding in passages plaats zal vinden. In het nieuwe stelsel is een (niet harde) norm van 2 km aangehouden (woningen bevinden zich in principe binnen 2 km van een HH-punt):

- *Handhavingspunten staan daarmee niet\* onder vliegroutes (\* wat is de definitie van "niet": is dat nooit/ is dat bij voorkeur niet is dat anders dan in de huidige situatie?).*
- *Waarom het wel of niet uitmaakt of een handhavingspunt direct onder een aanvliegroute ligt of niet .*
- *Kan dan een uitspraak gedaan worden over de afwijking t.o.v. het nominale pad van de vaste routes (vertrek en nachtnaderingen)*
- *Hoe dit uitwerkt in gebieden waar minder handhavingspunten gelegen zijn c.q. leidt dat tot meer spreiding?*
- *Hoe verhouden de vliegroutes zich tot de dichtheid van handhaafpunten en ruimte voor afwijkingen in de operatie. Wat betekent dit in praktijk/ wat gaan inwoners hiervan merken.*
- *Wat wordt leidend: preferentieel baangebruik of het stelsel met grenswaarden en handhavingspunten en welk effect dit heeft in de Schipholregio m.b.t. verplaatsing/ vermindering/ vermeerdering van geluid cq hinder (waar worst het beter/ slechter)*
- *Dat grenswaarden op HH-punten bij primaire banen worden verhoogd (om preferent baangebruik te faciliteren). Hoger dan wat? Dan bij sec. banen?*
- *Waaruit blijkt de dat afstand van 2 km tot een HH-punt voldoende is en is bescherming verminderd bij een grotere afstand?*
- *En is bij een grotere afstand de kans op meer geluidbelasting cq hinder hoger?*
- *Leidt het aantal VTB's van 478.000 tot een mogelijke hogere geluidsbelasting (want hogere grenswaarden op bestaande punten als die zouden blijven bestaan).*
- *Is de kans reëel dat de huidige (oude) handhavingspunten hogere grenswaarden krijgen.*
- ***Wordt het breed gedragen verzoek van de BRS gehonoreerd om bestaande handhavingspunten (met bijbehorende grenswaarden) te behouden om zo een historisch vergelijk te kunnen blijven maken.***