

Notitie

Aan	Gemeenten regio Alkmaar-BUCH-Haarlem-IJmond	Van	[REDACTED]
T.a.v.	Portefeuillehouders Luchtvaart/Schiphol	Functie	[REDACTED]
C.c.		E-mail	[REDACTED]@odijmond.nl
		Telefoon	06-[REDACTED]
Onderwerp	Experimenteerregeling (NNHS)	Datum	7 februari

Tijdens de BRS van 16 februari is het Ministerie IenW aanwezig om een toelichting te geven op de Experimenteerregeling strikt preferentieel baangebruik/ beëindigen anticiperend handhaven. De ontwerpregeling ligt momenteel voor via een openbare internetconsultatie.

Via deze notitie meer informatie over de regeling, de gevolgen voor onze regio, de inzet van de BRS en eventuele vragen voor de presentatie.

Inleiding

Sinds 2010 wordt op Schiphol gevlogen volgens het Nieuwe Normen en Handhavingssysteem (NNHS). Het NNHS stelt dat zoveel als mogelijk verkeer afgewikkeld dient te worden op de primaire banen. Met invoering van het NNHS werd besloten om anticiperend te handhaven: in geval van een overschrijding van grenswaarden in handhavingpunten zou geen sanctie worden opgelegd door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), indien de overschrijding het gevolg is van het NNHS. Dit heeft tot een vreemde situatie geleid omdat er niet volgens de wet wordt gehandhaafd. Het kabinet heeft in juni 2022 het besluit genomen een nieuwe balans te zoeken tussen het belang van de nationale luchthaven en de kwaliteit van de leefomgeving, vanuit de intentie om meer aandacht te hebben voor omwonenden. Dit betekent dat het 'anticiperend handhaven' per 1 november 2023 wordt beëindigd. Vanaf dat moment wordt teruggevallen op het stelsel van handhavingpunten voor geluid. Maar het kabinet wil ook vasthouden aan de toepassing van de regels voor het strikt preferentieel baangebruik (NNHS) en wil deze vastleggen. Stoppen met anticiperend handhaven betekent dat met ingang van 1 november 2023 overschrijding van een grenswaarde van een handhavingpunt niet meer is toegestaan. De rechtspositie van omwonenden zal hierdoor in principe verbeteren. Om het preferent vliegen (voorkeur) te combineren met het gebruik van handhavingpunten (regelgeving) wordt deze experimenteerregeling ingevoerd.

Aanpassing grenswaarden handhavingpunten

De operatie op Schiphol is vastgelegd via een LVB2008, laatste gewijzigd in 2010. Sindsdien is de operatie aangepast; er is sprake geweest van groei van het aantal vliegbewegingen en er zijn veiligheidsmaatregelen en hinderbeperkende maatregelen toegepast. Ten tijde van het anticiperend handhaven werd niet gehandhaafd op overschrijding van de grenswaarden mits gevlogen werd volgens de baangebruiksregels van het NNHS en kon het aantal

vliegtuigbewegingen dientengevolge groeien naar bijna 500.000. Tijdens het experiment wordt wel gehandhaafd indien overschrijding van een grenswaarde in een handhavingspunt plaatsvindt. Handhavingspunten dienen, juridisch gezien, eens in de 4 jaar geactualiseerd te moeten worden. Dat is vanwege het anticiperend handhaven afgelopen 12 jaar niet gedaan. IenW wil met deze regeling deze data op orde brengen.

Gevolgen regio Alkmaar-BUCH-Haarlem-IJmond

De Schipholregio kent 35 handhavingspunten. Op 10 punten wordt de grenswaarde verhoogd, op 25 punten wordt deze verlaagd ten opzichte van de grenswaarden uit het LVB 2008, zoals laatst gewijzigd in 2010. De aanpassing geeft circa 5 knellende punten voornamelijk in de Oost/Zuidoost hoek. Binnen onze regio worden, op één punt na, alle grenswaarden naar beneden bijgesteld. Alleen niet op handhavingspunt 13. Deze is gelegen naast Uitgeest. Hier stijgt de grenswaarde met 0,35 d(B(A)). Hierbij stelt IenW dat ophogingen naar verwachting niet zal leiden tot een toename van de lokale geluidsbelasting ten opzichte van de realisatie in het gebruiksjaar 2019. Reden is dat de grenswaarden worden aangepast naar de grenswaarden zoals deze in 2019 hadden moeten zijn.

De volgende handhavingspunten bevinden zich in onze regio:

	Grenswaarden LVB2010	Nieuwe grenswaarden	Vershil
7	57,59	56,54	-1,05
8	58,57	56,91	-1,66
9	57,02	55,15	-1,87
10	59,22	58,35	-0,87
11	58,76	58,28	-0,48
12	58,45	58,35	-0,10
13	57,48	57,83	+0,35
14	56,81	56,54	-0,27
15	57,94	57,57	-0,37

Bron: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0014330/2018-11-01#Bijlage2>

Vooraf gemeenten nabij de secundaire banen vrezen dat deze experimenteerregeling extra geluidbelasting zal geven, doordat het verkeer vaker gebruik gaat maken van secundaire banen, doordat grenswaarden zijn vol gevlogen.

Waarom 460.000 vliegbewegingen?

Omdat de krimp naar 440.000 nog niet officieel vastgelegd kan worden, grijpt IenW terug naar het LVB 2008. Hierin is ruimte geboden aan 480.000 vliegbewegingen op jaarbasis. Het aantal van 480.000 past echter niet binnen het stelsel van handhavingspunten (niet voor niets ook ten gunste van groei losgelaten).

Om ervoor te zorgen dat wordt voldaan aan alle criteria, moet het inpasbaar volume worden afgeschaald met ongeveer 20.000 vliegtuigbewegingen. Dit resulteert in aangepaste grenswaarden

in handhavingpunten die zijn afgeleid van een verkeersscenario met 460.000 vliegtuigbewegingen en een vlootmix uit het LVB.

Inzet BRS

- Er is begrip om nu een stap te zetten en te stoppen met anticiperend handhaven en bewoners beter te beschermen.
- Experimenteerregeling bevestigt daarmee ook het belang van individuele bescherming.
- Het gaat hier om achterstallig onderhoud. Bevoegdheid ligt bij de Minister. Oproep aan IenW om dit verhaal goed uit te leggen aan de omgeving.
- Als de balanced approach is doorlopen, dan start IenW het proces opnieuw op om 440.000 vliegbewegingen vast te leggen. Deze nieuwe regeling geeft dit perspectief echter onvoldoende. Hierdoor is deze regeling niet in lijn met de Hoofdpijnenbrief. Dat moet anders, wil je de omgeving meenemen in het doel dat we met elkaar ondertekenden via de Bestuursovereenkomst.
- Er is geen onderbouwing gegeven voor de verhoging en verlaging van de grenswaarden. Op verzoek van de BRS volgt dit op een later moment.
- De daling op 25 en stijging op 10 punten bevestigt het waterbedeffect en sluit onvoldoende aan bij de BRS-inzet 'Minder hinder voor iedereen'.

Advies ODIJ

Bescherming van inwoners staat centraal. Deze regeling beschermt inwoners beter dan het anticiperend handhaven van afgelopen jaar. Zeker bewoners onder de primaire baan, die met het NNHS minder goed worden beschermd.

Wel mist er met deze regeling perspectief op het verbeteren van de leefomgeving. Want hoe verkoop je dat je grenswaarden gaat verhogen, terwijl je inzet op verbetering van de leefomgeving. Dit signaal wordt breed binnen de BRS gedeeld en daar wordt een zienswijze op voorbereid. Voorstel is om hierbij aan te haken. Omdat het hier gaat om gezamenlijke uitgangspunten, is een eigen zienswijze niet nodig.

Daarbij de oproep om de experimenteerregeling als 1^e fase te zien van de drie gewenste fasen:

- De experimenteerregeling
- De balanced approach (vastleggen 440.000 vliegbewegingen).
- Nieuwe geluidssysteem en daarmee sturen op contouren

Deze regeling bevestigt het belang om als gemeenten onder een primaire baan grip te houden op ontwikkelingen. Het uitvoeren van een QuickScan, in samenwerking met negen gemeenten bij de Kaagbaan draagt hieraan bij.

Eventuele vragen naar aanleiding van de presentatie

- De experimenteerregeling is technisch van aard. Het doel en de planning geven geen zekerheid of perspectief richting de 440.000.

- De experimenteerregeling geeft de mogelijkheid om te verlengen, maar kadert niet in wanneer het experiment succesvol is en wanneer niet en dus wanneer wel of niet gekozen wordt voor verlenging.
- Op welke wijze wordt de BRS, vanuit de interbestuurlijke samenwerking, betrokken bij de keuze om de regeling te verlengen, of aan te passen?
- In de bestemmingenanalyse staat aangegeven dat met 400.000 vliegtuigbewegingen het de netwerkkwaliteit van Schiphol *niet* in gevaar komt. Dit aantal past bij een regeling waarbij strikt preferentieel baangebruik wordt toegepast, zonder aanpassing van de grenswaarden. Waarom niet voor dit scenario gekozen?
 - Reden is dat, zoals in de nota staat beschreven, dit zorgt voor een mogelijke teruggang naar minder dan 400.000 vliegtuigbewegingen. Maar waar bestaat 'mogelijk' uit? Is dat onderzocht en over welk aantal spreken we dan? Is daar inzicht in te krijgen?
- Hoe is men tot de nieuwe grenswaarden gekomen? Is er inzicht in die berekeningen?
- Er wordt afgeschaald naar 460.000 vliegtuigbewegingen om binnen de gelijkwaardigheidscriteria te blijven. Geven de berekeningen ook zicht of er ruim of net aan aan de gelijkwaardigheidscriteria wordt voldaan?
- Waarom wordt dit moment niet ook aangegrepen om de nachtvluchten te verlagen naar 29.000? Dat wordt de omgeving al een aantal jaar beloofd, maar die belofte wordt met het uitstel van een LVB steeds vooruit geschoven.
- De regeling geeft veel verwarring;
 - Doc29 is nog niet formeel vastgesteld, daarom teruggegrepen naar het NRM (Nederlands Rekenmodel)
 - 440.000 is het nieuwe uitgangspunt, maar nu wordt gekozen voor 460.000.

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen