

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-23.030

Datum

9 maart 2023

Onderwerp: wijzigingen bevoegdheden organisatie

Geachte heer Harbers,

De Omgevingsraad Schiphol (ORS) heeft op 26 januari 2023 uw verzoek ontvangen om een advies te geven over de 'tijdelijke regeling strikt preferentieel baangebruik' op basis van art. 8.23a van de Wet luchtvaart. De wet geeft u als 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.' Het gevraagde advies van de ORS bied ik u met deze brief aan.

Tijdelijke regeling

In de tijdelijke regeling worden de spelregels voor strikt geluidpreferent baangebruik¹ vastgelegd. Om volgens deze spelregels te kunnen blijven vliegen acht u het nodig om de grenswaarden voor geluid op 35 handhavingpunten (en 25 voor de nacht) te actualiseren. Het maximaal aantal vluchten voor het handelsverkeer wordt vastgesteld op 460.000 per jaar waarvan 32.000 's nachts. Op deze wijze wilt u met ingang van het winterseizoen 2023/2024 een einde maken aan het *anticiperend handhaven*, zoals toegezegd in de hoofdlijnenbrief Schiphol². 'Omwonenden kunnen zich niet beroepen op geluidsnormen die juridisch correct zijn vastgesteld en ook worden gehandhaafd', stelde u in deze brief. Een overschrijding van een grenswaarde voor geluid wordt momenteel door de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) gedoogd indien deze het gevolg is van strikt preferentieel baangebruik. Het stoppen met gedogen is de opmaat naar het verankeren van een plafond van 440.000 vluchten in een nieuw Luchthavenverkeersbesluit (LVB) met ingang van het

¹ Het begrip 'strikt geluidpreferentieel baangebruik' betreft de afspraak om te sturen op een zodanige inzet van start- en landingsbanen dat per saldo de minste hinder voor omwonenden wordt bereikt. De Polderbaan en de Kaagbaan zijn de 'primaire banen', waar de meeste starts en landingen plaatsvinden. Daarnaast zijn er gebruiksbepalende regels voor het gebruik/de inzet van de niet primaire banen.

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2021-2022, 29 665, nr. 432.

seizoen 2024/2025 (fase 2). Dit plafond is tevens de basis voor een nieuw normenstelsel om bescherming van individuele omwonenden te realiseren (fase 3).

Samenvatting advies ORS:

*De ORS-leden oordelen verschillend over de tijdelijke regeling zoals deze in concept voorligt. De **bewonersvertegenwoordigers** en de **Milieufederatie NH** zijn er niet van overtuigd dat de regeling zoals voorgesteld een gunstig effect zal hebben op de hinderbeleving van omwonenden. Voor een gunstig effect op de hinderbeleving is volgens deze leden in de eerste plaats een significante volumereductie nodig; het voorgestelde plafond van 460.000 vluchten per jaar beschouwen zij als een minimale eerste stap. Volgens de meest recente berekeningen is de hinder door het vliegverkeer in de afgelopen 15 jaar veel sterker toegenomen dan waar het kabinet in de hoofdlijnenbrief vanuit is gegaan. Deze toename van geluidsoverlast mag volgens deze leden niet bij wijze van experiment achteraf worden gelegitimeerd. Een voorstel om tijdelijk af te wijken van de grenswaarden uit het LVB 2008/2010 hoort gekoppeld te zijn aan concrete (niet eerder beproefde) maatregelen met een potentieel gunstig effect op de lokale hinderbeleving. **Schiphol Group** ziet de regeling als een noodzakelijke tussenstap om tot een nieuw LVB te komen, acht deze uitvoerbaar en is bereid de capaciteitsdeclaraties voor het winterseizoen 2023/24 en zomer 2024 ('gebruiksjaar 2024') te stellen op 460.000 vluchten per jaar. Ook verwacht de luchthaven 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. Zij achten de voorgestelde capaciteitsreductie naar 460.000 vluchten in strijd met nationale, Europese en internationale regelgeving. Deze leden zijn van mening dat er betere manieren zijn om geluidhinder terug te dringen met behoud van het bestemmingsnetwerk. **VNO-NCW West** deelt het oordeel van KLM en BARIN en vindt het van belang dat de netwerkqualiteit van de luchthaven niet wordt aangetast. **LVNL** komt met een zelfstandig oordeel over de uitvoerbaarheid van de regeling.*

Proces ORS

Zoals u weet wordt er sinds het uiteenvallen van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) als 'polderorgaan' gebouwd aan een nieuwe Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS), die naar verwachting met ingang van 1 juli 2023 wordt aangewezen als commissie regionaal overleg³. Tot die tijd vervult de ORS op grond van de wet nog deze rol. Daarom heb ik als voorzitter van de ORS/MRS aanvankelijk alle organisaties die formeel deel uitmaken van de ORS betrokken bij het advies over de tijdelijke regeling. Dit zijn Schiphol Airport, KLM, BARIN, LVNL, Milieufederatie Noord-Holland, VNO-NCW West en de acht bewonersvertegenwoordigers. Gemeenten en provincies, verenigd in de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), zijn per 1 januari 2022 uit de ORS getreden en hebben u op 21 februari een reactie gestuurd⁴. In uw adviesaanvraag verzoekt u om zoveel mogelijk 'in de geest en procedure van de nieuwe MRS' te werken. Ik heb dit opgevat als een verzoek om de verschillende opvattingen van de partijen in de ORS te kanaliseren, waarbij de opvatting van de MRS-partijen herkenbaar terug te vinden moet zijn. Naast het inventariseren van opvattingen over de tijdelijke

³ Zie het rapport 'Schiphol vernieuwd verbinden. Verbindingsplan Schiphol en omgeving 2021-2025', Hoofddorp: Pieter van Geel, december 2020.

⁴ De reactie van de BRS is hier te raadplegen: <https://www.noord-holland.nl/dsresource?objectid=b29abe2b-3b90-446d-9de3-94715c3cc3eb&type=PDF>

regeling heb ik getracht om tot een zo breed mogelijk gedeeld beeld te komen over uw voorstel en de verwachte effecten op de hinderbeleving.

Na de presentatie en toelichting van het voorstel door uw ministerie zijn de ORS-leden een aantal keren bijeen geweest. Tijdens deze bijeenkomsten hebben zij zich verdiept in de inhoudelijke, technische en juridische aspecten van de regeling. Ook heeft de ORS een extern adviseur ingeschakeld om de modelberekeningen die als onderbouwing voor de regeling zijn aangevoerd te doorgronden. Het rapport van bevindingen vindt u als bijlage bij deze brief (bijlage 1).

Schiphol heeft er, mede vanwege de betrokkenheid van de luchthaven bij het opstellen van de tijdelijke regeling, voor gekozen om zelfstandig een reactie op de regeling te geven. Voor de volledigheid verwijs ik hier naar deze reactie⁵. Tijdens een van de bijeenkomsten heeft Schiphol op mijn verzoek nader toegelicht waarom zij overall een gunstig effect verwacht van de regeling op de hinderbeleving. Daarbij is verwezen naar de reactie die is ingebracht bij de internetconsultatie waarin staat dat wordt verwacht dat de experimenteerregeling zal leiden tot minder geluidbelasting rondom de luchthaven t.o.v. het referentiejaar 2019. Aan de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) is door uw ministerie separaat gevraagd om de consequenties van de regeling in kaart te brengen door middel van een uitvoeringstoets. LVNL zal in haar reactie de uitvoerbaarheid van het experiment belichten in relatie tot de effecten op de uitvoering van de wettelijke taken door LVNL, in het bijzonder met betrekking tot de operatie. Van de uitkomsten van deze toets heeft de ORS geen kennis kunnen nemen.

Op 3 maart zijn KLM, BARIN, VNO-NCW West, bewonersvertegenwoordigers en Milieufederatie NH bijeen geweest om te spreken over een eerste concept-advies. Tijdens deze bijeenkomst hebben genoemde leden geconstateerd dat het moeilijk te beoordelen is in hoeverre de voorgestelde aanpassingen van de grenswaarden en het voorgestelde maximaal aantal vluchten een (louter) technische correctie zijn voor de veiligheids- en hinderbepalende maatregelen die in de afgelopen 15 jaar zijn afgesproken, dan wel het gevolg zijn van afwijkende operationele keuzes. Uitkomsten van berekeningen kunnen niet goed worden vergeleken omdat is gewerkt met verschillende modellen, invoerdata en maatregelen. Ook is niet consequent gebruik gemaakt van actuele data (woningbestand, vlootsamenstelling) en van de beste modellen (hybride modellering van baangebruik, rekenmodel ECAC Doc.29). Dit maakt een beoordeling van de voorgestelde regeling op basis van de gelijkwaardigheidscriteria lastig, terwijl een zorgvuldige toetsing met het oog op de rechtszekerheid cruciaal is. Ook ontbreekt een goede vergelijking met de ruimte die het geldende LVB 2008/2010 - de juridische referentiesituatie - biedt in de toelichting op de tijdelijke regeling. Niet kan worden beoordeeld in hoeverre omwonenden er qua geluidbelasting op voor- of achteruit gaan indien volledig wordt teruggevallen op de regels en grenswaarden uit het LVB 2008/2010. Deze vergelijking ontbreekt vervolgens ook in de modelberekeningen; hier is alleen een vergelijking met het piekjaar 2019 gemaakt.

Over de mogelijke effecten op de hinderbeleving kan op basis van de expert-review nog het volgende worden gezegd. De kern van de tijdelijke regeling is hinderbeperking door 'strikt geluidpreferentieel baangebruik'. Van het toepassen van deze spelregels kan echter geen nieuw hinderbepalend effect uitgaan, omdat deze in de praktijk al aan de basis liggen van de huidige vliegoperatie. De robuustheidstoets toont een kleine kans (2%) dat de voorgestelde (aangepaste) grenswaarden alsnog

⁵ De reactie van Schiphol is hier te raadplegen: <https://nieuws.schiphol.nl/download/334593f1-2927-45d9-a073-cbde9ce14e34/20230222zienswijzersgexperimenteerregelingschiphol.pdf>

overschreden worden, door de beperkte voorspelbaarheid van het weer. Als zo'n dreigende overschrijding en de daaropvolgende stuurmaatregelen tot een ander baangebruik leiden, dan worden geluidpreferente banen minder gebruikt en kan de geluidhinder per saldo toenemen. De gepresenteerde kleinere geluidscontour (t.o.v. 2019) is vooral het gevolg van de beperking van het verkeersvolume in de regeling.

Vervolgens heb ik moeten concluderen dat er - behalve een gedeeld ongemak over de complexiteit en onvolledigheid van de modelberekeningen en over de tijdsdruk om tot een gedegen advies te komen - geen basis is voor een gezamenlijk oordeel over de tijdelijke regeling. De genoemde leden hebben uiteenlopende bezwaren tegen de regeling. Om recht te doen aan de inhoud van deze bezwaren zullen hierna de opvattingen worden weergegeven van:

- de luchtvaartmaatschappijen (KLM en BARIN);
- de MRS i.o. (Bewonersvertegenwoordigers, Milieufederatie NH, VNO-NCW West).

Advies MRS i.o.

Voor de MRS is het in de eerste plaats van belang of de kwaliteit van de leefomgeving door de tijdelijke regeling zal verbeteren. Daarnaast is het vergroten van de lokale bescherming voor omwonenden een belangrijk criterium; beschermt de regeling mensen beter tegen geluidhinder en aantasting van de luchtkwaliteit? De MRS-leden (bewonersvertegenwoordigers, Milieufederatie NH en VNO-NCW West) zijn er niet van overtuigd dat de regeling zoals deze in concept voorligt gunstig zal uitwerken voor deze beide doelen.

Verbeteren kwaliteit leefomgeving

Het vastleggen van de spelregels voor strikt geluidpreferentieel baangebruik in de regeling zal op zich geen gunstig effect hebben op de geluidbelasting en hinderbeleving, omdat in de praktijk al volop volgens deze spelregels wordt gevlogen. Om te komen tot een gunstig effect op de hinderbeleving is volgens bewonersvertegenwoordigers en de Milieufederatie eerst en vooral een substantiële reductie van het volume nodig. Het voorgestelde plafond van 460.000 vluchten per jaar wordt door deze partijen beschouwd als een (bescheiden) eerste stap. VNO-NCW West deelt evenwel de opvatting van de luchtvaartmaatschappijen dat een volumebeperking in strijd is met (inter-)nationale regelgeving en de netwerkqualiteit schaadt.

Ten opzichte van het piekjaar 2019 vertaalt de afname met circa 40.000 vluchten zich in een (iets) kleinere geluidscontour en in lagere berekende aantallen ernstig gehinderde personen, slaapverstoorden en woningen. Een vergelijking met de geluidbelasting, contouren en aantallen gehinderden op basis van het LVB 2008/2010 (de referentiesituatie) is echter niet gemaakt. Bewonersvertegenwoordigers en Milieufederatie NH constateren dat het aantal ernstig gehinderden, slaapverstoorden en woningen in de realiteit ten opzichte van het Aldersakkoord in 2008 sterk is gestegen⁶. De berekende geluidsreductie door stillere vliegtuigen is in de afgelopen 15 jaar volledig ingezet om meer vluchten toe te staan. Deze groei van het vliegverkeer heeft geleid tot een forse toename van zowel het aantal gehinderden als van de hinderbeleving. Zowel in het binnengebied

⁶ Zie het eindadvies van Hans Alders aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat (30 januari 2019): in de periode 2008-2017 is het aantal gehinderden in het buitengebied toegenomen, evenals het aantal woningen in het binnengebied.

(contour 58 dB(A)Lden) als ook daarbuiten is de leefkwaliteit door de ononderbroken stroom van piekgeluiden verslechterd. Dit blijkt ook uit het gegeven dat de grenswaarden nog meer 'knellen' dan bij het hoofdlijnenbesluit werd verondersteld⁷. Hierbij is nog niet verdisconteerd dat uit recent onderzoek van het RIVM blijkt dat het effect van vliegtuiggeluid op hinderbeleving en slaapverstoring rond Schiphol in de modellen wordt onderschat⁸. Het gevolg is dat de daadwerkelijk ervaren ernstige hinder en slaapverstoring veel hoger is dan verwacht/berekend.

De lokale geluidbelasting en hinderbeleving hangen vervolgens nog van veel zaken af, zoals de weersomstandigheden, het werkelijke baangebruik en de herkomst/bestemming van het vliegverkeer. Voor het experimentjaar 2023/24 geldt bovendien dat er groot onderhoud zal plaatsvinden op de Kaagbaan, waardoor de overige (secundaire) banen intensiever benut zullen worden. De verwachte vermindering en de verschuivingen van geluidbelasting worden in het voorstel niet onderbouwd. Ook worden mogelijke nadelige effecten voor gebieden niet in kaart gebracht en van mitigerende oplossingen voorzien⁹. Of en voor wie de hinderbeleving door de regeling afneemt is dus zeer onzeker. Het verhogen van grenswaarden op tien handhavingspunten overdag (en zes in de nacht) vergroot de kans dat de geluidhinder op deze plekken niet daadwerkelijk zal afnemen en is daarom moeilijk uitlegbaar. Dit blijkt ook uit het grote aantal reacties van gemeenten en omwonenden op het voorstel. De verhogingen gaan bovendien niet gepaard met concrete maatregelen die een mogelijk gunstig effect op de lokale hinderbeleving hebben en die daarom een tijdelijke afwijking van de grenswaarden uit het LVB 2008/2010 rechtvaardigen. Door grenswaarden te 'actualiseren' wordt volgens bewoners en Milieufederatie slechts de feitelijke (afwijkende) toename van het volume en de geluidbelasting sinds het LVB 2008/2010 gelegitimeerd.

Verbeteren lokale bescherming

Dit laatste punt raakt het tweede toetsingscriterium: leidt de tijdelijke regeling (in combinatie met het stoppen met gedogen) tot een betere bescherming voor individuele omwonenden? Bewoners en de Milieufederatie constateren dat de bescherming tegen geluidhinder in de voorgestelde regeling wordt gebaseerd op de oude handhavingspunten, die zich globaal langs de 58 dB(A) Lden contour bevinden. In het grotere gebied dat valt binnen de 48 dB(A) Lden-contour bevinden zich geen handhavingspunten, hoewel ook hier sprake is van een geluidbelasting boven de WHO-richtlijnen. De Tweede en Eerste Kamer hebben in 2016 ingestemd met een wijziging van de Wet luchtvaart, waarin de handhavingspunten zijn geschrapt. Zowel de wet als het ontwerp-LVB 2021¹⁰ gaan uit van het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel (NNHS), waarin nieuwe grenswaarden zijn vastgelegd voor de geluidbelasting. Hierbij wordt een maximum gesteld aan het aantal (ernstig) gehinderde personen, slaapverstoorden en woningen binnen geluidscontouren. Deze 'per saldo'-benadering biedt

⁷ In de hoofdlijnenbrief staat dat het aantal vluchten op Schiphol zal moeten afnemen om zowel binnen de handhavingspunten te blijven als het strikt preferentieel baangebruik toe te passen. De uiteindelijke afname zou vooral afhankelijk zijn van de ontwikkeling van de vloot. Een eerste scan van To70 leidde tot een bandbreedte van circa 400.000-465.000 vluchten. Recente berekeningen van To70 stellen echter dat bij strikte handhaving van de oude grenswaarden het aantal vluchten teruggebracht zou moeten worden tot 400.000, zelfs met de huidige minder lawaaiige vloot en na implementatie van stuurmaatregelen.

⁸ RIVM, Relaties vliegtuiggeluid - hinder en slaapverstoring 2020: civiele en militaire vliegvelden in Nederland, Bilthoven, 2023. Het betreft hier de zogeheten blootstelling-respons (BR) relatie.

⁹ Memorie van toelichting bij de wijziging van de Wet luchtvaart, Tweede Kamer, vergaderjaar 2006-2007, 30 808, nr. 3, p. 5.

¹⁰ Tweede Kamer, vergaderjaar 2020-2021, 29 665, nr. 399.

omwonenden rond Schiphol geen individuele rechtsbescherming en geen gelijk niveau van bescherming. Omwonenden hebben behoefte aan bescherming tegen geluidhinder en aantasting van de leefkwaliteit in hun concrete situatie.

De wetswijziging en het LVB 2021 waarin het NNHS zijn verankerd zijn tot op heden niet in werking getreden. In de praktijk is het NNHS echter nu al jaren de basis van de vliegoperatie. Een evaluatie van de effecten van het NNHS heeft tot dusverre niet plaatsgevonden, terwijl de feitelijke milieueffecten anders zijn dan eerder verwacht/berekend. Het voorstel voor een tijdelijke regeling bouwt voort op de 'per saldo'-benadering van hinder en legitimeert de afwijkende milieueffecten door (tijdelijk) andere grenswaarden vast te stellen. Op plaatsen waar grenswaarden worden verhoogd

ervaren omwonenden en gemeenten dit als een aantasting van hun lokale bescherming in plaats van als een verbetering. Bewonersvertegenwoordigers en de Milieufederatie NH dringen er op aan om op korte termijn te starten met het ontwikkelen van een nieuw stelsel van basisnormen voor veiligheid, geluid en luchtkwaliteit. Deze normen zouden in samenspraak met de MRS moeten worden ontwikkeld en moeten worden verankerd in de wet. Hierbij kan ook worden gezien of en welke rol handhavingpunten op vaste plekken kunnen vervullen. Toezicht en handhaving zouden moeten plaatsvinden op basis van metingen in plaats van berekeningen.

Tijdelijke regeling: randvoorwaarden

Al met al kunnen de bewonersvertegenwoordigers en de Milieufederatie alleen instemmen met een definitieve tijdelijke regeling voor het jaar 2023/24 indien:

- de regeling een begin maakt met de significante reductie van het volume die nodig is om een gunstig effect op de hinderbeleving te bereiken, waarbij het voorgestelde plafond van 460.000 vluchten per jaar een minimale eerste stap is¹¹;
- een eventuele tijdelijke afwijking van een geldende grenswaarde uit het LVB 2008/2010 wordt gekoppeld aan concrete (niet eerder beproefde) maatregelen die aantoonbaar een gunstig effect kunnen hebben op de lokale hinderbeleving aldaar. Naar het oordeel van deze leden mag niet van grenswaarden worden afgeweken om een toename van hinder - die veel groter is dan in de hoofdlijnenbrief werd verondersteld - achteraf te legitimeren. Bezien zou moeten worden welke concrete aanvullende maatregelen kunnen bijdragen aan het voorkomen van overschrijdingen;
- als aanvullende hinderbeperkende maatregel concrete stappen worden gezet om het aantal nachtvluchten in eerste instantie te reduceren tot 29.000¹²;

¹¹ Een reductie kan worden gerechtvaardigd met een beroep op de overschrijdingen van geldende normen. Zie het besluit van 19 september 2018 tot aanpassing van het Luchthavenverkeersbesluit waarin het aantal nachtvluchten werd gemaximeerd op 32.000. Dit betrof een vermindering van het aantal vliegbewegingen in de nacht dat tot dan toe kon worden gevlogen: "Het volumeplafond voor de nacht is geen begrenzing van de capaciteit van de luchthaven maar van het aantal nachtvluchten met het oog op de geluidshinder."

¹² In zijn eindadvies (dd. 31 januari 2019) schreef Alders hierover: "Het lijkt verstandig zelfs maar de mogelijke schijn van vrijblijvendheid weg te nemen bij de reductie van het aantal bewegingen in de nacht, door met ingang 2023, uiterlijk 2024, het aantal nachtbewegingen in het luchthavenverkeersbesluit (LVB) aan te passen naar 29.000."

- de regeling toewerkt naar betere waarborgen voor de lokale bescherming van omwonenden, door in het overgangsjaar met de MRS te bezien welke rol bestaande en nieuwe handhavingpunten kunnen vervullen in een nieuw normenstelsel met een daaraan gekoppeld meetnet¹³;
- er geen sprake is van automatische verlenging van de regeling met een jaar en er duidelijke afspraken worden gemaakt over monitoring, tussentijdse bijsturing en evaluatie.

Advies luchtvaartmaatschappijen

KLM en BARIN zijn niet overtuigd van een mogelijk gunstig effect van de regeling op de hinderbeleving. Bij de tijdelijke regeling plaatsen zij de volgende kanttekeningen:

- de luchtvaartmaatschappijen zijn ervan overtuigd dat zij minder geluid en CO₂-uitstoot kunnen realiseren mét behoud van het bestemmingennetwerk;
- de luchthaven Schiphol met de luchtvaartmaatschappijen leveren een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse economie. Direct en indirect zorgen Schiphol en het door de luchtvaartmaatschappijen opgebouwde netwerk voor meer dan honderdduizend banen. Dat netwerk maakt het bovendien voor buitenlandse bedrijven interessant om zich in Nederland te vestigen en draagt dus bij aan een goed vestigingsklimaat. Ook maken er miljoenen Nederlanders elk jaar gebruik van voor vakantie, familiebezoek of studie;
- de luchtvaartmaatschappijen vinden het eenzijdige en plotselinge besluit van het kabinet om de luchthaven Schiphol te verkleinen van 500.000 naar 460.000 vliegbewegingen per jaar (met als uiteindelijke doel de reductie naar 440.000 in 2024) onbegrijpelijk;
- luchtvaartmaatschappijen doen miljardeninvesteringen om duurzaamheidsdoelstellingen op de korte en lange termijn te halen, dit zijn zowel hun eigen ambities als de doelen van overheden.
- Het kabinet wil op korte termijn operationele beperkingen opleggen, zonder dat er werkbare alternatieve oplossingen voor geluidsvermindering zijn onderzocht;
- het is een onnodige en schadelijke beslissing, die bovendien in strijd is met nationale, Europese en internationale regelgeving;
- het is geen experiment in de zin van artikel 8.23a Wlv maar een naar voren gehaalde implementatie van de voorgenomen krimp. Tevens is het niet bedoeld als daadwerkelijk experiment omdat we feitelijk al zo vliegen en bovendien is het doel van het experiment dat het voor alle stakeholders gunstig moet uitpakken wat nu niet het geval is.

Tot slot

Als beginnend voorzitter van de MRS i.o. veroorloof ik me tot slot een persoonlijke noot. Het Planbureau voor de leefomgeving (PBL) verzochtte in 2007 al dat het Schipholbeleid zo ingewikkeld en technisch is geworden dat nog maar een paar mensen in Nederland snappen waar het over gaat. “Beslissingen moeten in de Tweede Kamer genomen worden, niet in een computermodel of een

¹³ Een eerste voorstel voor een fijnmazig en uitbreidbaar meetnet, inclusief de Sensorpunten van gemeenten, is uitgewerkt in het ORS-advies over een nieuw geluidsmeetsysteem (Regioforum juni 2019, rapport To70 van mei 2019). Dit zou verder uitgewerkt moeten worden in het kader van de Programmatische Aanpak van het Meten van Vliegtuiggeluid (PAMV).

berekening”, stelde het bureau terecht¹⁴. In de afgelopen weken heb ik gemerkt hoe actueel deze verzuchting nog steeds is. Daar komt bij dat berekeningen in nauw overleg tussen het ministerie en Schiphol tot stand komen, zonder enige betrokkenheid van omwonenden of maatschappelijke organisaties. Zij moeten zich in korte tijd een oordeel vormen over complexe berekeningen die lastig te doorgronden zijn en waarvan de uitkomsten veel emotie oproepen. Dit alles in een context van scepsis en wantrouwen; afspraken over minder hinder zijn in het verleden door bewoners als van zeer reukeljk elastiek ervaren. Mede hierdoor wordt het debat over de toekomst van Schiphol en de luchtvaart - behalve technocratisch - ook steeds meer juridisch van aard. In plaats van aan de overlegtafel treffen sectorpartijen, bewoners en de overheid elkaar in de rechtszaal, terwijl het in essentie om inhoudelijke en ruimtelijke keuzes gaat. De hoofdlijnenbrief van het kabinet over Schiphol belooft het evenwicht tussen vliegverkeer en leefkwaliteit te herstellen en de bescherming van omwonenden te verbeteren. De MRS wil een constructieve bijdrage leveren aan het realiseren van deze ambitie. Ik roep u op om de MRS vanaf het begin als volwaardige partner te beschouwen bij het ontwikkelen van beleid, maatregelen én experimenten. Door omwonenden en maatschappelijke organisaties tijdig te betrekken en te laten meedenken worden hun kennis en ervaring benut, kan het wederzijdse begrip voor standpunten groeien en kan worden gewerkt aan het herstel van vertrouwen.

De ORS ziet met veel belangstelling uit naar uw reactie op dit advies. Uiteraard zijn de leden graag bereid om het advies nader toe te lichten en/of over bepaalde onderdelen in overleg te treden.

Hoogachtend,



Eddy van Hijum

Voorzitter ORS/MRS

*Omgevingsraad Schiphol
Polarisavenue 85b
2132 JH HOOFFDORP
www.omgevingsraadschiphol.nl
SOORS – KvKnummer Amsterdam 34251725
IBAN NL78 INGB 0652 8253 97*

Bijlage 1: rapportage MovingDot

¹⁴ PBL, Schiphol en de kwaliteit van de Haagse discussie, Den Haag, 11 november 2007.