

Vereniging voor Bescherming van het

Leefmilieu in de Regio Schiphol (BLRS)

Commentaar namens BLRS op het advies (uit mei 2009) over de rechtsbescherming onder het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol, uitgebracht door professor Michiels.

1. in het nieuwe stelsel zal gehandhaafd moeten worden op zekere “afspraken”. De notitie “Regels Baan- en Routegebruik” maakt duidelijk dat het niet gaat om een paar simpele afspraken. Het blijkt een ingewikkeld complex van regels te zijn, waarbij bovendien talloze uitzonderingen gelden. Dat maakt het handhaven een stuk lastiger dan nu het geval is. Michiels bevestigt dat ook met zijn opmerking op pagina 6: “Waar overschrijdingen van grenswaarden relatief eenvoudig kunnen worden vastgesteld, is dat bij overtreding van (met name vage) regels in het algemeen een stuk lastiger”. De kans dat een omwonende “zijn recht zal kunnen halen” wordt in het nieuwe stelsel dus een stuk kleiner.
2. de vele afspraken zullen ook hun impact hebben op LVNL. De verkeersleiders zullen bij hun werk met veel meer regels te maken krijgen. Dat vereist extra opleiding. Maar ook worden zij verplicht om afwijkingen van de regels goed te beargumenteren en meteen te documenteren. Dat betekent een zwaardere werklast. LVNL heeft zich steeds op het standpunt gesteld (o.a. bij het beoordelen van de 580 verbetervoorstellen) dat de workload van de verkeersleiders niet mag toenemen omdat dat ten koste gaat van de veiligheid. Dus afgaande op die uitspraken van LVNL, zal door het nieuwe stelsel de veiligheid afnemen.
3. tegenover nadelen van het nieuwe stelsel wordt op pagina 6 als een mogelijk voordeel genoemd dat gedurende het jaar kan worden ingegrepen, zij het alléén in geval van grove schending van de regels. *Het huidige stelsel kent dat voordeel echter ook al. Op dat punt werkt het zelfs een stuk soepeler. De sector stuurt namelijk gedurende het gehele jaar zeer actief op de geluidsruimte die bij de verschillende handhavingpunten beschikbaar is zodat overschrijding van grenswaarden wordt vermeden. Op het punt van rechtszekerheid voor omwonenden is dat ingrijpen zelfs het meest waardevol. Het maakt dat zij er in hoge mate op kunnen vertrouwen dat grenswaarden worden gerespecteerd. Al was het maar omdat de sector sancties en boetes wil vermijden. Enig minpunt is wellicht dat verscheidene handhavingpunten verkeerd zijn gesitueerd en ertussenin grote gaten bestaan.*
4. op het punt van de formele rechtsbescherming blijkt onzeker te zijn of een individuele omwonende zich wel kwalificeert als “belanghebbende” bij het aantekenen van beroep tegen een overtreding (pagina 9). Dat is zeer zorgelijk. Dit punt zal expliciet opgelost moeten worden, zodanig dat er nooit twijfel kan bestaan dat iedere omwonende in de wijde omgeving van Schiphol voldoende belanghebbend is.
5. op het punt van de materiele rechtsbescherming geeft Michiels op pagina 10 eerst voorzichtig aan dat omwonenden erop achteruit kunnen gaan. Verder op die pagina geeft hij echter onomwonden toe (zij het wat eufemistisch) dat het adequaat toezien op de conformiteit van alle afwijkingsbeslissingen voor omwonenden hem “praktisch moeilijk uitvoerbaar” lijkt, en dat zoiets het inschakelen van technisch deskundigen vereist. Dat betekent een stuk achteruitgang ten opzichte van de huidige situatie waarbij

BLRS, Registrernr.KvK 34315964

Secretariaat: Postbus 327 1900 AH Castricum

Voorzitter - at - leefmilieuschiphol.nl

Vereniging voor Bescherming van het

Leefmilieu in de Regio Schiphol (BLRS)

overschrijdingen van grenswaarden heel eenvoudig, ook door niet-deskundigen, kunnen worden vastgesteld. Anders gezegd: het nieuwe stelsel tekent zich af als een concept dat voor niet-deskundigen te ingewikkeld en niet te begrijpen is.

6. *eveneens op het punt van de materiele rechtsbescherming (pagina 10) komt een fundamenteel manco van het nieuwe stelsel naar voren. Daarin is het namelijk niet mogelijk om de lessen uit een voorgaand gebruiksjaar te gebruiken bij het opstellen van een verbeterd gebruiksplan voor het volgende jaar. Terwijl in het huidige stelsel de Inspectie V&W op geleide van zijn bevindingen onmiddellijk na afloop van het gebruiksjaar kan ingrijpen, zelfs tussentijds zoals op 2 juli 2009 bleek, is dat onder VVA pas een jaar later mogelijk. De analyse en beoordeling door IVW zal immers pas enkele maanden na afloop van het gebruiksjaar beschikbaar komen. Terwijl het nieuwe gebruiksplan dan al geruime tijd in werking is en principieel niet tussentijds aangepast mag worden want afspraak = afspraak. Een schril contrast derhalve met de verschillende mechanismen tot tussentijdse bijsturing in het huidige stelsel (zie ook punt 3). Het huidige stelsel onderscheidt zich op dit punt dus in positieve zin van het nieuwe stelsel.*
7. in tegenstelling tot de (*nieuwe*) titel van het advies ("*Niet minder, wel anders*" *het heette aanvankelijk AFSpraak IS AFSpraak!*) is er in het nieuwe stelsel wel degelijk sprake van een vermindering van de bescherming, met name in het buitengebied. Dat zit niet alleen in de moeilijkheid om overtredingen van de complexe afspraken te signaleren. Daarbovenop komt dat juist dié normen zullen verdwijnen waarvan overtreding eenvoudig is te constateren. In het voorgestelde systeem staan immers tegenover de huidige 35 lokale grenswaarden (plus TVG) nog slechts 3 globale normen: het maximum aantal ernstig gehinderden (EGH) van ca 160.000¹, het maximum aantal zwaarbelaste woningen (ZBW) van 6.500², en het maximum aantal vliegbewegingen van 510.000 (met voor de nacht een soortgelijk trio). Dat betekent in de praktijk dat in het buitengebied op lokaal niveau nauwelijks nog bescherming zal bestaan. Niet in een handhavingspunt, noch in de "schaduw" daarvan. Alleen de norm voor het binnengebied (6.500 ZBW) heeft -als bijproduct- nog enig beschermend effect voor het buitengebied. Van een bescherming die tenminste gelijkwaardig is (zoals de wet Luchtvaart verlangt) is dus géén sprake.
8. de norm voor het buitengebied (maximaal ca 160.000 EGH, zie noot) biedt sowieso al geen bescherming, omdat deze norm pas knellend wordt bij meer dan 510.000 vliegbewegingen. Dus de mogelijkheid dat een omwonende met succes een beroep kan doen op overschrijding van het maximaal toegestane aantal EGH is in de praktijk nihil. Om deze norm enige inhoud te geven zal die eerst flink moeten worden aangescherpt. Dat past overigens goed bij het Kabinetsstandpunt uit 2006 waarin betere bescherming

¹ De norm van het aantal EGH is veel lager dan het gelijkwaardigheids criterium; de norm moet namelijk zonder meteomarge worden berekend. 239.500 wordt daardoor naar schatting ca 160.000.

² Ook de norm van het aantal ZBW is veel lager dan het gelijkwaardigheids criterium vanwege het uifilteren van de meteomarge. Berekeningen hebben inmiddels laten zien dat daardoor de norm op 6.500 ZBW uitkomt.

Vereniging voor Bescherming van het Leefmilieu in de Regio Schiphol (BLRS)

van het buitengebied werd aangekondigd.

9. de reden om te zoeken naar een nieuw normen- en handhavingstelsel was dat de Tweede Kamer het huidige stelsel als “failliet” bestempelde: het was te complex, en niet begrijpelijk.

Het nieuwe stelsel blijkt echter méér complex te zijn, nóg minder begrijpelijk, terwijl nóg onduidelijker zal zijn welke geluidbelasting op een bepaalde locatie te verwachten is. Daarmee worden de bezwaren van de Kamer dus niet weggenomen. Ze worden eerder versterkt. Bovendien worden nieuwe bezwaren toegevoegd. Zoals het ontbreken van een gelijkwaardige bescherming. Zoals een geringere veiligheid. Bovendien zal het nieuwe stelsel aanzienlijk méér wantrouwen oproepen vanwege de veelal ongrijpbare ontsnappingsclausules, zoals “verstoring van de operatie” of “gevaar voor de veiligheid”. **Kortom, het nieuwe stelsel levert niet de gevraagde verbeteringen. Of, om in de termen van de Tweede Kamer te blijven, het blijkt een stelsel dat bij aanvang al failliet is.**

N.B. Prof Michiels formuleert dezelfde bezwaren, als BLRS (14 Platforms) eerder. Dit was de reden om de Alderstafel te verlaten.

- | | |
|--|--------------|
| 1. Vereniging GEUS | Aalsmeer |
| 2. Stichting Platform Leefmilieu Regio Schiphol (PLRS) | Amstelveen |
| 3. Schiphol Werkgroep Amstelveen/ Buitenveldert SWAB | Aveen/Adam |
| 4. Vereniging Platform Vliegoverlast Amsterdam | Amsterdam |
| 5. Bewoners Alliantie Amsterdamse Tuinsteden | Amsterdam W |
| 6. Stichting Bewonersbelangen Isolatie Assendelft | Assendelft |
| 7. Vereniging Platform Vlieghinder Regio Castricum | Castricum |
| 8. Werkgroep Luchtruim IJmond Noord | Heemskerk |
| 9. Werkgroep Goedaardig | Heemskerk |
| 10. Werkgroep Vliegtuigoverlast Heemstede | Heemstede |
| 11. Platform Vliegoverlast Zaanstad | Krommenie |
| 12. PVOS (Platform Vliegoverlast Velsen) | Velsen |
| 13. Stichting Dorpsraad Wijk aan Zee | Wijk aan Zee |

BLRS, Registrernr.KvK 34315964

Secretariaat: Postbus 327 1900 AH Castricum

[Voorzitter - at - leefmilieuschiphol.nl](mailto:at@leefmilieuschiphol.nl)