

TEVENS PER POST

Inspecteur-Generaal
Dhr. J. van den Bos
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Datum
10 januari 2020

Kenmerk
BKz-20.02.01

Onderwerp
Verzoek Handhaving Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Geachte heer Van den Bos,

In het gebruiksjaar 2018 zijn in vier handhavingpunten (HHPn) de geluidsnormen voor het gehele etmaal (Lden) overschreden. Pas een jaar (!) na het verstrijken van het gebruiksjaar 2018 - bij brief van 28 oktober 2019 (ILT-2019/53192) - informeert de minister de Tweede Kamer dat u deze overschrijdingen gedooft.

Wij zijn het met dit gedoogbesluit niet eens. Onder verwijzing naar art. 8:22 Wlu verzoeken wij u ter zake van de overschrijdingen ten zuidoosten van de Aalsmeerbaan (HHP 25) en ten zuiden van de Zwanenburgbaan (HHP 30) handhavingmaatregelen aan de sector op te leggen teneinde herhaling van overschrijdingen bij secundaire banen te voorkomen.

Uit de brief van de minister maken wij op dat u – onder verwijzing naar kamerstuk 31936, nr. 296 – meent te kunnen afzien van handhaving van de geluidsnormen omdat u:

‘Op basis van een oorzakaanalyse heeft (...) geoordeeld dat de overschrijdingen van geluidsnormen in het gebruiksjaar 2018 het gevolg zijn van het vliegen volgens de regels voor strikt geluidpreferentieel baangebruik van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS).’.

Het is ons bekend – bijvoorbeeld vanwege uw brief van 22 augustus 2016 (kenmerk: ILT-2016/65394) – dat u zich daartoe in hoofdzaak baseert op kwartaalrapportages van de luchtvaartsector. Ten onrechte omdat de onafhankelijke en betrouwbare totstandkoming op geen enkele formele of kenbare wijze is gewaarborgd.

Het is ons bovendien bekend dat u op geen enkele formele of kenbare wijze toezicht houdt op en/of kennis draagt van de correcte toepassing door Luchtverkeersleiding Nederland van de preferentie-tabellen voor het gebruik van (combinaties van) banen. Dat verzuim is des te ernstiger, nu de aangehaalde overschrijdingen zich voordoen bij twee *secundaire* banen. Dat staat op gespannen voet met de grondslag van het NNHS, te weten: het ontzien en/of zo min mogelijk gebruiken van de secundaire banen.

Boomhouwer Klaaszn

Juridisch advies bij bestuursbesluiten

Zonder eigenstandig, onafhankelijk aanvullend onderzoek ter validatie en verificatie van de door de luchtvaartsector verzamelde, bewerkte en aan u aangeleverde gegevens kunt u in redelijkheid niet komen tot een betrouwbaar oordeel dat (bijvoorbeeld) de inzet van de secundaire banen in overeenstemming is geweest met de 'regels' van het NNHS, de preferentie-tabellen daaronder begrepen.

Maar zo mogelijk nog ernstiger is dat u volstaat met een klakkeloze verwijzing naar kamerstuk 31936, nr. 296. Van een kenbare afweging van de i.c. in het geding zijnde belangen is geheel ten onrechte geen sprake. Wij werken dat verder uit.

Vaststaat dat het vigerende wettelijk stelsel van HHPn en geluidsnormen ertoe strekt om de individuele burgers in de invloedssfeer van zo'n HHP te beschermen tegen overschrijding van een maximum aan ter plekke acceptabele geluidsbelasting vanwege vliegverkeer. Kort gezegd: de HHPn bieden *lokaal* bescherming tegen bovenmatige geluidsbelasting.

U kunt niet besluiten om die wettelijk geregelde *lokale* bescherming te negeren en aldus inbreuk te maken op de belangen van de burgers in omliggende woonwijken, *zonder* duidelijk en aannemelijk te maken voor welk *zwaarderwegend* belang dat individuele belang volgens u dient te wijken.

Wij herinneren u eraan dat de oorspronkelijke reden om overschrijdingen van HHPn *bij de primaire banen* te gedogen was gelegen in het feit dat strikte handhaving van de geluidsnormen bij de ('dunner bevolkte'/'minder geluidshinderlijke') primaire banen zou leiden tot extra inzet van de ('dichter bevolkte'/'meer geluidshinderlijke') secundaire banen en *derhalve tot meer overlast voor de omgeving*.

Echter, vanwege de enorme groei van het vliegverkeer zijn de omstandigheden dusdanig drastisch gewijzigd, dat deze (uitkomst van de) oorspronkelijke belangenafweging niet meer van toepassing is.

Sinds het gebruiksjaar 2017 – en ook weer in gebruiksjaar 2019¹ - worden er enkel en alleen geluidsnormen overschreden bij de *secundaire* banen. Van belang is dan, dat strikt handhaven van de geluidsnormen bij ('dichter bevolkte') secundaire banen – anders dan bij ('dunner bevolkte') primaire banen – juist NIET leidt tot meer overlast voor de omgeving!

U maakt met uw gedoogbesluit inbreuk op de *lokale* bescherming van individuele burgers terwijl de oorspronkelijke rechtvaardiging van die inbreuk – gedogen gaat met MINDER overlast voor de omgeving gepaard dan handhaven – ten aanzien van HHP25 en HHP 30 niet van toepassing is: handhaving van de geluidsnormen aldaar leidt juist NIET tot minder hinder voor de omgeving.

¹ Bij brief van 30 juli 2019 (BO.2019.011) voorziet Schiphol Group voor het gebruiksjaar 2019 wederom (forse) overschrijdingen bij de secundaire banen.

Boomhouwer Klaaszn

Juridisch advies bij bestuursbesluiten

CONCLUSIE

U heeft in redelijkheid niet kunnen besluiten om af te zien van handhaving van de geluidsnormen voor de HHPn 25 en 30. U heeft het besluit gebaseerd op gegevens waarvan de betrouwbaarheid op geen enkele wijze is gewaarborgd. Een kenbare belangenafweging ontbreekt; voor zover u het besluit heeft gebaseerd op de uitkomst van de oorspronkelijke belangenafweging, heeft u miskend dat de omstandigheden dermate zijn gewijzigd dat de uitkomst van die belangenafweging i.c. niet meer toepasselijk is.

MET HET VERZOEK

Strikt te handhaven om herhaling van overschrijdingen van geluidsnormen bij de 'dichtbevolkter'/'meer geluidshinderlijker' secundaire banen te voorkomen.

Hoogachtend,

J. Boomhouwer, mede namens [X]

NB Wij zien ervan af om door u te worden gehoord; wij hebben er ook geen behoefte aan om op een voorgenomen afwijzing van ons verzoek een zienswijze te geven.