

Oprekken geluidsgrenzen Schiphol in strijd met de wet, dubieuze rol MRS



foto: [Pim de Boer](#) via [Unsplash](#)

[LEES HET VOLGEND BERICHT](#) →



SCHIPHOLLEN

KLM haalt eigen 'minder hinder'-plan onderuit: krimp blijkt toch enige optie



SCHIPHOLLEN

Leidse professor luchtvaartrecht blijkt direct belanghebbende KLM



SCHIPHOLLEN

Vliegverbonden misleiden publiek met foute weergave onderzoek

(53)

De 'experimenteerregeling' die minister Mark Harbers (Infrastructuur) op 31 maart 2024 per decreet wil laten ingaan is in strijd met de Wet luchtvaart. De oprekking van de geluidsgrenzen in deze regeling heeft slechts tot doel meer vliegverkeer mogelijk te maken, niet om de geluidshinder terug te dringen zoals Harbers beweert.

Dit blijkt uit twee rapporten die Harbers verzuimde naar de Tweede Kamer te sturen. De documenten werden deze week ontdekt door SchipholWatch op de website luchtvaartindetoeekomst.nl. Daar stonden ze verstopt tussen honderden andere documenten.

Na het bestuderen van de rapporten is direct duidelijk waarom deze niet naar de Tweede Kamer zijn gestuurd. Klip en klaar staat erin te lezen dat de experimenteerregeling 460.000 vliegbewegingen op Schiphol mogelijk moet maken, terwijl er niet eens 400.000 vluchten passen binnen het geldende Luchthavenverkeersbesluit uit 2008 (LVB2008) wanneer het anticiperend (lees: niet) handhaven wordt stopgezet.

Dat het anticiperend handhaven zijn langste tijd heeft gehad is te danken aan onder meer de rechtszaak die [stichting RBV](#) voert tegen het ministerie en waarin wordt geëist het vliegverkeer binnen de grenzen van de Europese rechten van de mens te brengen en de overlast en vervuiling dus sterk te reduceren. De argumenten van de stichting nopen de minister nu al om een steviger juridische basis te zoeken voor de ontwikkelingen rond Schiphol.

Niet eens 400.000 vluchten mogelijk

Maar dat blijkt niet te kunnen zonder weer te sjoemelen met de geluidsnormen, zo toonden wij eerder al aan. Adviesbureau To70 – met directeur Ruud Ummels die de voorgenomen krimp van Schiphol vooringenomen “[krankzinnig](#)” noemde – bleek veel te optimistisch te zijn geweest over het aantal vliegbewegingen dat binnen de grenzen van het geldende Luchthavenverkeersbesluit mogelijk waren na afschaffing van het anticiperend handhaven. Nieuwe berekeningen toonden aan dat er [niet eens 400.000 vluchten mogelijk zijn](#).

Maar dat kan de minister niet verkopen aan de vliegindustrie en dus wordt de experimenteerregeling verzonnen. Die verschuift ‘geluidsruimte’ van de preferente banen naar de secundaire banen zodat meer mensen meer overlast gaan ervaren. Zodat Schiphol op papier keurig aan de regels voldoet.

Draaiende MRS

De Maatschappelijke Raad Schiphol – een burgerforum dat meepraat over de ontwikkelingen op het vliegveld – keurt de regeling in eerste instantie af, maar [stemt enkele weken later op miraculeuze wijze alsnog in](#) onder dreiging van het ministerie.



Managementsamenvatting

- Het Ministerie van IenW wil het anticiperend handhaven beëindigen en heeft de intentie om een experimenteerregeling te gebruiken om het strikt preferentieel baangebruik voort te kunnen zetten. IenW heeft de volgende **uitgangspunten vastgesteld waaraan de experimenteerregeling dient te voldoen:**
 1. Voldoen aan de grenswaarden in de handhavingspunten (HHP).
 2. Vliegen volgens het NNHS en strikt preferentieel baangebruik, waarbij geen operationele maatregelen (stuurmaatregelen) hoeven te worden genomen om te voldoen aan de grenswaarden in de HHP.
- Schiphol heeft NLR verzocht om op basis van deze uitgangspunten een vervangende set grenswaarden te berekenen en om daarnaast onderzoek te doen naar de uitvoerbaarheid van de experimenteerregeling binnen de genoemde uitgangspunten.
- Op basis van de uitgangspunten van IenW heeft NLR een vervangende set grenswaarden vastgesteld.

Minister Harbers zet vervolgens NLR aan het werk om de experimenteerregeling vorm te geven. Dat leidt in februari van dit jaar tot het rapport met de veelzeggende titel 'Vervangende grenswaarden voor een regeling om het strikt preferentieel baangebruik te kunnen voortzetten'. Vanwege de politieke en juridische gevoeligheid van dit gesjoemel wordt bureau To70 gevraagd om een contra-expertise.

Ondanks de pro-luchtvaart-instelling van To70-directeur Ummels liegt dat tweede rapport er niet om. Geconstateerd wordt dat de experimenteerregeling niet voldoet aan de wettelijk verplichte gelijkwaardigheid. En dat het voorgestelde baangebruik niet aansluit op de geldende regels van het Luchthavenverkeersbesluit 2008.

? De toets aan de criteria voor gelijkwaardigheid voldoet niet. Geadviseerd wordt om ook te toetsen aan de criteria uit 2013, waarbij voor de toets aan die criteria de meteotoeslag wordt toegepast o.b.v. individuele meteojaren. Het effect van het empirisch model vs. het hybride model op de uitkomsten is naar verwachting beperkt (aangezien het hybride model in de basis uitgaat van empirische gegevens).

! Het gebruikte piekenpatroon sluit niet aan bij de dienstregeling van het MER uit 2007. Het advies is om, op basis van de huidige inzichten, een passend piekenpatroon te bepalen bij het verkeersschema van het MER van 2007.

NLR komt vervolgens met een aanpassing op de oorspronkelijke plannen. Via een volstrekt oncontroleerbare 'nieuwe meteotoeslag' en een 'schalingsfactor' worden de berekeningen alsnog passend gemaakt. Om dit voor elkaar te krijgen, moeten volgens NLR "keuzes worden gemaakt".

Objectiviteit ver te zoeken

Terwijl het toetsen van de gelijkwaardigheid ten opzichte van vorige besluiten

objectief zou moeten gebeuren om de leefomgeving van omwonenden te beschermen. Daarin passen geen discutabele of controversiële “keuzes”.



Criteria voor gelijkwaardige bescherming (2/4)

- De gelijkwaardigheidscriteria zijn afhankelijk van de invoergegevens en de modellering welke zijn gebruikt om de vervangende grenswaarden af te leiden.
- In de onderstaande tabel staat een overzicht van de gekozen modellering en invoergegevens welke gebruikt zijn in de actualisaties van de gelijkwaardigheidscriteria voor diverse jaren. Daarnaast staan de gebruikte modellering en invoergegevens hier ook beschreven.

| | Voorstel | Set 2007 | Set 2013 | Set 2017/18 |
|--------------------|----------|-------------|-----------|-------------|
| Baangebruiks-model | Hybride | Theoretisch | Empirisch | Hybride |
| Geluidmodel | NRM | NRM | NRM | Doc29 |
| Meteomarge | Klassiek | Klassiek | Nieuw | Nieuw |

- De conclusie is dat er geen criteria bestaan conform de gebruikte modellering en invoergegevens.
- Om toch te kunnen toetsen aan gelijkwaardige bescherming dienen keuzes te worden gemaakt. De sets uit 2017/2018 zijn bij voorbaat ongeschikt, omdat deze op basis van Doc29 zijn.
- Via twee stappen is vervolgens aan beide resterende sets getoetst (2007 en 2013).

© Koninklijke NLR 2023 | 18

NLR signaleert dat er “keuzes” moeten worden gemaakt in een objectieve beoordeling.

Zo verliest NLR zich in een ondoorzichtige brij van nieuwe parameters en rekentrucs, precies zoals [het RIVM in 2021 al vaststelde](#). Die noemde de bepaling van de gelijkwaardigheidscriteria niet transparant en deels gebaseerd op verouderde gegevens. Het instituut zegt hier in nette bewoordingen dat het ministerie gewoon aan het sjoemelen is.

Bij het bepalen van de ernstige geluidhinder en slaapverstoring rond Schiphol wordt deels uitgegaan van wetenschappelijke kennis die aan actualisatie toe is. Daarnaast zijn de modellen en gebruikte onderliggende gegevens de afgelopen jaren meerdere keren veranderd, maar het is niet voor iedereen te volgen wat er precies veranderd is. Hierdoor is het niet duidelijk of aan de criteria voor gelijkwaardigheid wordt voldaan. Het RIVM signaleert dat transparantie over wijzigingen van de berekeningen, gebruikte gegevens en modellen verbetering behoeft. Ook adviseert het RIVM de komende jaren geactualiseerde wetenschappelijke informatie over de gevolgen van vliegtuiggeluid op de gezondheid toe te passen.

Passage op de website van RIVM met grote twijfels over rekenwijze en actualiteit van de gegevens.

Het ministerie denkt via de gemankeerde geluidsberekeningen aan te tonen dat aan het gelijkwaardigheidsbeginsel is voldaan. Maar het vergeet hierbij dat de [Commissie MER voor het LVB2008 eerder heeft geoordeeld](#) dat niet is aangetoond dat dit besluit zelf voldoet aan de gelijkwaardigheidscriteria. De toetsingscommissie merkte subtiel op dat het gaat om complexe berekeningen

waarbij het voor de uitkomsten nogal uitmaakt welke variabelen worden gehanteerd.

De tweede kanttekening gaat over de criteria voor gelijkwaardigheid. Het is de Commissie onduidelijk of «onder het voorgenomen LVB sprake is van gelijkwaardige of betere bescherming, zoals de wet vereist». De Commissie adviseert om dit ten behoeve van het MER voor de middel-lange termijn navolgbaar uit te werken. De Commissie geeft met name aan dat het een complexe materie is, waarbij veel variabelen een rol spelen en het daarbij niet duidelijk is welke variabelen vrij te kiezen zijn en welke niet.

De Commissie MER gelooft ook al niet in de gelijkwaardigheid.

De commissie reageerde met deze kanttekening op een *quick & dirty* milieu-effectrapportage voor het LVB2008. Die zou op een later tijdstip worden vervangen door een uitgebreider rapportage. Hoewel verplicht in de wet, is die er om onduidelijke redenen **nooit meer gekomen**.

Besluit heeft geen formele rechtskracht

Dat het LVB2008 geen rechtsgeldige toetsing kan opleveren, blijkt verder uit een uitspraak van de rechter in een door [Mobilisation for the Environment](#) aangespannen rechtszaak over handhaving van de geluidsgrenzen. De rechter oordeelt in [het vonnis](#) dat het LVB uit 2008 geen enkele formele rechtsgeldigheid heeft. De reden daarvoor: het LVB is vastgelegd via een algemene maatregel van bestuur. Burgers kunnen geen bezwaar of beroep aantekenen tegen zo'n maatregel, waardoor het besluit geen formele rechtskracht krijgt. Ook bekrachtigt de rechter dat er geen complete passende beoordeling is uitgevoerd.

Besluiten waartegen bezwaar en beroep hebben opengestaan, verkrijgen op een gegeven moment formele rechtskracht. Daarvan is sprake als er geen rechtsmiddelen meer tegen het besluit open staan. Dat is het geval als de bezwaar- en/of beroepstermijnen zijn verlopen of er een definitieve rechterlijke uitspraak is gedaan. Een dergelijk besluit staat dan in rechte vast en is daarmee onherroepelijk geworden. Deze situatie is bij algemeen verbindende voorschriften wezenlijk anders. Het LVB 2008 is een Algemene Maatregel van Bestuur en daarmee een algemeen verbindend voorschrift. Tegen dergelijke besluiten staat geen bezwaar en beroep open. Dat heeft als consequentie dat ik thans niet zonder meer kan uitgaan van de rechtmatigheid van het LVB van 2008 en de daaraan ten grondslag liggende natuurtoetsen. Vast staat dat in die natuurtoetsen geen complete passende beoordeling heeft plaatsgevonden van de mogelijke effecten van stikstofdepositie van het luchtverkeer van en naar Schiphol op Natura 2000-gebieden. Die besluiten zijn dus niet met inachtneming van art. 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn genomen. Gelet hierop ben ik van mening dat het overgangsrecht van artikel 9.4, achtste lid, van de Wnb geen betrekking heeft op het LVB 2008.

Op basis van deze uitspraak mag de gelijkwaardigheid van de experimenteerregeling dus helemaal niet getoetst worden aan de LVB2008.

Gelijkwaardige bescherming onvolledig getoetst

Maar er is nog veel meer mis met de toetsing. Immers hebben de minister en de ingehuurd bureaus slechts getoetst aan een beperkte set van vier zelfgekozen geluidsnormen, terwijl in de Wet luchtvaart de gelijkwaardigheid veel breder is gedefinieerd. Zo blijven belangrijke effecten van de verruiming buiten het zicht. Aan de criteria voor gelijkwaardige veiligheid en luchtkwaliteit wordt zelfs helemaal geen aandacht besteed.

De Commissie MER geeft al sinds 2003 aan dat de gelijkwaardige bescherming voor de veiligheid wordt geschonden. Dat is hoogstwaarschijnlijk de reden dat het ministerie dit aspect buiten de huidige beoordeling heeft gehouden.

Achtergrond van het advies

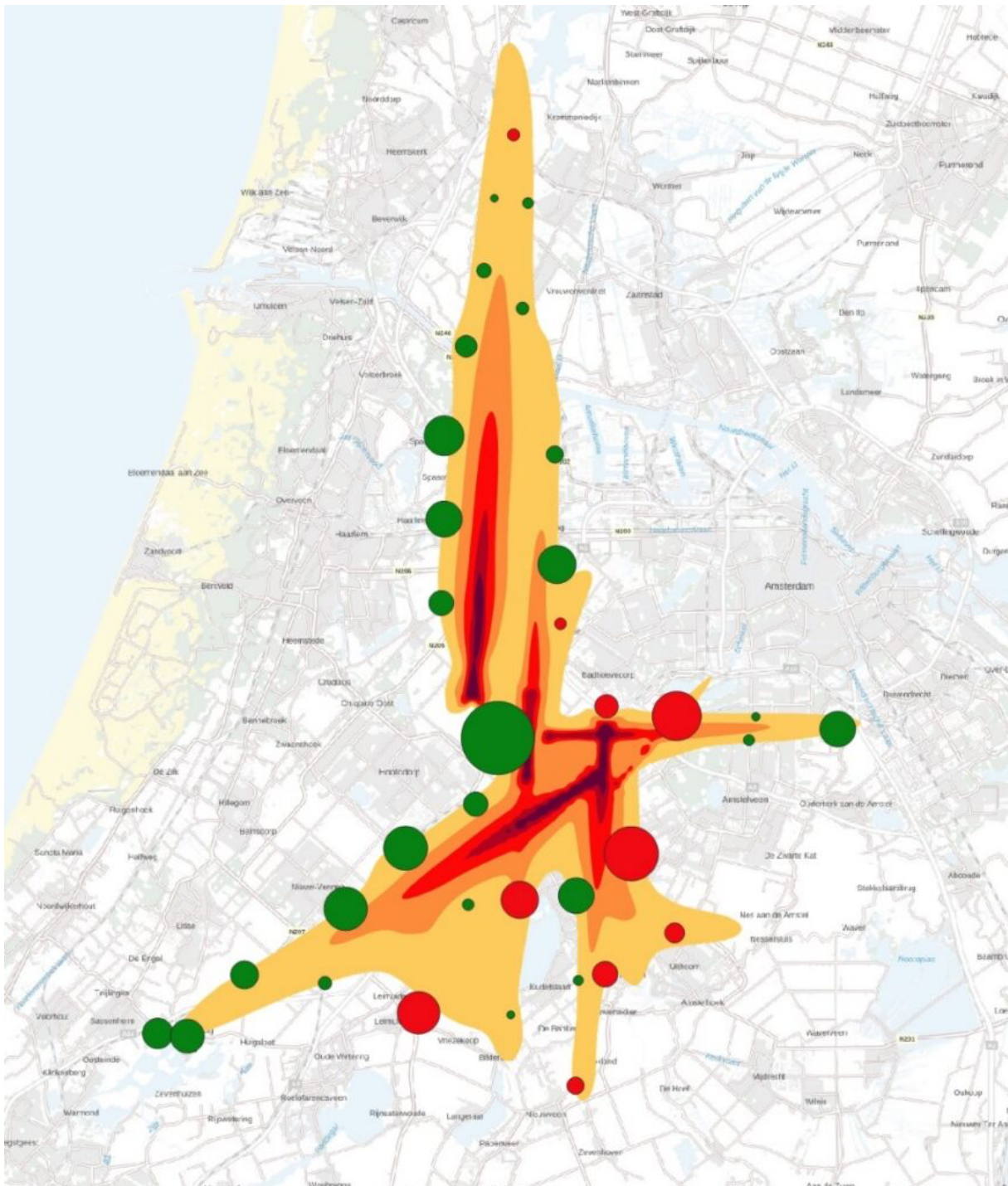
Voor het besluit over de “Schipholwet” en de bijbehorende luchthavenbesluiten is een MER opgesteld (“MER Schiphol 2003”). Dat MER moest onderzoeken of het beoogde nieuwe stelsel een bescherming biedt die gelijkwaardig is aan het oude stelsel. De Commissie m.e.r. bracht daarover in maart 2002 een advies uit¹. De belangrijkste conclusies van dat advies waren:

- De beschermende werking van het nieuwe stelsel is voor geluid in het buitengebied waarschijnlijk niet gelijkwaardig aan het oude stelsel; de geluidmaat TVG (Totaal Volume Geluid) is geen zinvolle beschermende maat.
- De beschermende werking van het nieuwe stelsel is voor externe veiligheid niet gelijkwaardig aan het oude stelsel. Groepsrisico ontbreekt en TRG (Totaal Risico Gewicht) is geen zinvolle beschermende maat.
- Voor luchtkwaliteit vindt de overgang gelijkwaardig plaats.
- Er zitten onzekerheden in (geluid)berekeningen en in het ‘overgangscenario’ voor het gebruik van de luchthaven waarvan de invloed op hinder, veiligheid en een gelijk-

In de Tweede Kamer (en aan de wijfelende MRS) stelde de minister dat de experimenteerregeling is bedoeld om het preferentieel baangebruik te kunnen voortzetten. Dat is het gebruik van de startbanen op zo’n manier dat voor het minste aantal mensen overlast wordt veroorzaakt.

Verschuiving herrie naar dichtbevolkt gebied

Maar in de regeling verschuift de minister juist overlast vanaf de preferente banen naar de minder preferente banen zoals de Aalsmeer- en Buitenveldertbaan. Dat staat haaks op de intentie van het door I&W zo bejubelde preferentieel baangebruik. Het is ronduit schijnheilig om te zeggen de overlast te willen beperken, maar deze tegelijkertijd te vergroten met opeenvolgende tijdelijke regelingen.



Met de experimenteerregeling verschuift Harbers vliegherrie naar dichtbevolkt gebied in Aalsmeer, Uithoorn en Amstelveen.

Het verkooppraatje van de minister – “minder hinder, preferent vliegen” – is aalglad, maar het echte doel van zijn regeling is om 460.000 vluchten te faciliteren waar volgens de regels van het LVB2008 niets eens 400.000 vluchten mogelijk zijn.

Rechter doorzag smoes Harbers

Dat constateerde ook de voorzieningenrechter al in het kort geding dat KLM aanspande tegen de krimp van Schiphol. Hij doorzag de smoes van Harbers en

stelde dat de regeling louter was bedoeld om het aantal vluchten te kunnen maximaliseren door met de geluidsgrenzen te schuiven.

4.49. De voorzieningenrechter acht aannemelijk dat de behoefte aan experimenteren slechts wordt opgevoerd om de regelgevende bevoegdheid van de minister op grond van artikel 8:23a Wet Luchtvaart te activeren.

Daarvoor is allereerst redengevend dat niet is in te zien waarom nog zou moeten worden geëxperimenteerd met een stelsel dat niemand wil en dat de Minister beoogt te verlaten.

Verder heeft de Staat tijdens de mondelinge behandeling niet kunnen uitleggen wat de problemen zijn die men vreest van de combinatie van preferentieel baangebruik met handhavingspunten in het LVB 2008 en evenmin helderheid verschaft over de onderzoeksvragen en de criteria waartegen de bevindingen worden geëvalueerd.

Tenslotte kent de voorzieningenrechter betekenis toe aan het feit dat in het Aldersakkoord al is geadviseerd dat het stelsel van handhavingspunten in het LVB van 2008 niet te verenigen is met het strikt preferentieel baangebruik. Weliswaar zullen onder het experiment geactualiseerde grenswaarden gelden, maar gelet op de motivering van het Alders-advies³² is niet in te zien dat de interferentie op grond waarvan de Alderstafel de combinatie niet verenigbaar acht, bij het hanteren van andere grenswaarden niet zal optreden.

Diezelfde mening had ook de Maatschappelijke Raad Schiphol in eerste instantie. De raad sprak uit dat er met de experimenteerregeling illegale activiteiten achteraf werden gelegitimeerd en gefaciliteerd. Kort daarna kwam de MRS onder druk van het ministerie tot een nieuw advies. De minister had bedreigd zonder positief advies de krimp van Schiphol af te blazen en niet te gaan werken aan het verminderen van de nachtvluchten.

handhavingspunten moet ruimte bieden voor het experiment, voordat deze waarden al dan niet definitief in het LVB worden opgenomen. **Er is nu echter geen sprake van experimenten (ook niet van één groot experiment), maar van het achteraf legitimeren en faciliteren van spelregels en maatregelen die in de praktijk al volop worden toegepast. De correcties van grenswaarden die in de experimenteerregeling worden voorgesteld, horen in het kader van de rechtsbescherming eigenlijk in het LVB thuis.**

Alle dreigementen vanuit I&W werden knap samengevat in [een reactie op deze site](#) door Matt Poelmans, één van de MRS-leden die de omwonenden vertegenwoordigen. Hij noemt het tweede advies ondanks de groeiende overlast voor omwonenden “verstandig” en “een meesterzet”. Veel bijval voor deze opinie krijgt hij niet van de lezers van SchipholWatch, gezien het ene duimpje onder zijn bijdrage.

MATT POELMANS

Per 31 maart 2024 treedt de zogeheten experimenteerregeling van de overheid in werking, de eerste fase van de krimp (in afwachting van de zogeheten balanced approach-procedure voor de tweede fase) Deze regeling, die een einde maakt aan het zogeheten anticiperend handhaven, gaat uit van maximaal 460.000 commerciële vluchten per jaar.

Matt Poelmans

“Bizarre draai MRS” is meesterzet:

Zonder Experimenteerregeling volgend jaar 500.000 vluchten op Schiphol

Zonder Experimenteerregeling geen krimp naar 460.000 vluchten

Zonder Experimenteerregeling geen vermindering nachtvluchten

Zonder Experimenteerregeling geen lokale geluidsmetingen

Zonder Experimenteerregeling geen individuele rechtsbescherming

Zonder Experimenteerregeling geen eerlijke verdeling van vluchten

Zonder Experimenteerregeling geen evenredige nadeelcompensatie

Gelukkig heeft de MRS een verstandig advies uitgebracht



Hij gaat in zijn reactie voorbij aan het feit dat volgens de geldende wetgeving en zonder het anticiperend handhaven Schiphol had moeten krimpen naar minder dan 400.000 vliegbewegingen.

De MRS werd dus op onheuse gronden gechanteerd door de minister, en kort daarna ook ronduit voor gek versleten. Op dezelfde dag dat MRS het tweede, positieve advies uitbracht over de experimenteerregeling, stuurde minister Harbers 's avonds [een brief naar de Tweede Kamer](#) waarin hij meldde Schiphol niet te krimpen naar 440.000 vluchten, maar slechts naar 452.500 vluchten. Leden van de MRS stonden perplex, maar konden hun advies toen niet meer veranderen.

Omwonenden weer het slachtoffer

Omwonenden zijn opnieuw het slachtoffer van al dit gekonkel met

geluidsgrenzen en gesjoemel met berekeningen. Zij worden weer geconfronteerd met veel meer overlast dan wettelijk is toegestaan. Terwijl de oplossing heel simpel is: hanteer de bestaande wetgeving, zonder tijdelijke regelingen en zonder sjoemelberekeningen, en start met handhaven. De krimp die dan noodzakelijk wordt, komt volledig ten goede aan de leefomgeving.

Volgende week is er een luchtvaartdebat in het parlement. De Tweede Kamer kan de experimenteerregeling van Harbers nog afschieten, maar dat zal niet makkelijk worden. De minister zal dan naar verwachting gaan uitleggen dat hij niet meer terugkan omdat Schiphol de 460.000 vluchten inmiddels heeft vergeven. Toch wordt het de hoogste tijd – ook gezien de lopende en verwachte juridische procedures – dat I&W eindelijk eens echt rekening gaat houden met de belangen van omwonenden. Niet op papier, maar in het echt.