

Initiatief Raadsvoorstel

Datum : 24 april 2025

Agendapunt :

vergadering

Zaaknummer :

Commissie : Wonen en werken

Onderwerp : Handhavingsverzoek aan Minister van Infrastructuur en Waterstaat wegens overschrijding grenswaarde handhavingspunt 25 door Schiphol

Bijlage :

Korte inhoud

Aan de Raad,

Sinds de invoering van het NNHS (Nieuwe Normen en Handhavingssysteem Schiphol) zijn de grenswaarden op handhavingspunt 25 in Uithoorn meermaals overschreden en dat was ook het geval in 2023 en 2024. De oorzaak daarvan is de sterke toename van het aantal starts van vliegverkeer op de Aalsmeerbaan. Dat leidt tot ernstige hinder en overlast voor de inwoners van Uithoorn en De Kwakel.

Het NNHS is in werking sinds 2013, maar om verschillende redenen nog niet vastgelegd in een wet. Daarom is het laatste LVB (Luchthaven Verkeer Besluit) uit 2008 nog steeds van kracht en gelden de normen en grenswaarden uit dat LVB. In 2015 heeft het Ministerie van I&W (Infrastructuur en Waterstaat) de ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) opgelegd om niet handhavend op te treden tegen de overschrijding als er gevlogen werd volgens de regels van het NNHS, omdat er immers uitzicht zou zijn op een spoedige vastlegging van de nieuwe normen in de wet (anticiperend handhaven). Het is onduidelijk wanneer deze nieuwe wet met nieuwe normen wordt opgesteld.

Nu die wet er nog steeds niet is en er na de coronajaren weer forse overschrijdingen optreden, stellen wij voor een handhavingsverzoek te sturen aan de ILT namens de gemeente Uithoorn.

Overwegingen

In de motie van januari 2023 verzocht de Raad het College juridische stappen te verkennen met de bedoeling om langs die weg de al jarenlange onacceptabele hinder van vliegtuigen te verminderen. Daarop is een advies uitgebracht door Wieringa Advocaten. Een van de voorgestelde mogelijkheden is de bestuursrechtelijke weg, in de vorm van een handhavingsprocedure. Deze start met indiening van een handhavingsverzoek.

Er zijn al eerder door anderen juridische procedures gevoerd om handhaving af te dwingen. Maar daar is de bestuursrechter niet in meegegaan, onder verwijzing naar het 'anticiperend handhaven', ervan uitgaande dat spoedig nieuwe normen zouden worden vastgesteld in de eerdere benoemde nieuwe wet. Inmiddels zijn er weer een aantal jaren verstreken en er is nog steeds dus geen nieuwe wet. Het is maar de vraag of een bestuursrechter het argument van 'anticiperend handhaven' nu nog acceptabel vindt. Bovendien is in maart 2024 uitspraak gedaan

Initiatief Raadsvoorstel

door de civiele rechter in de zaak van RBV (Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder) dat de Staat voor 20 maart 2025 de bestaande wet en regelgeving moet handhaven. De Staat heeft verzocht om uitstel van deze termijn, maar dat is per tussenvonnis van 25 februari 2025 door het Gerechtshof Den Haag niet toegekend.

Als reactie op de rechtbankuitspraak in de zaak van RBV heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat in september 2024 een pakket maatregelen naar Brussel gestuurd voor een zgn. “balanced approach procedure”. De maatregelen hebben als doel de geluidshinder rond Schiphol terug te dringen met 15% voor november 2025. De Minister wil in elk geval de grens van 478.000 vliegbewegingen vastleggen in een versneld LVB.

De door de Minister voorgestelde maatregelen om de geluidshinder te verminderen met 15% in onze gemeente nauwelijks effect hebben, omdat de geluidsreductie vooral bereikt wordt door het verminderen van nachtvluchten. De Aalsmeerbaan is echter in de nacht gesloten dus er zal hier vrijwel geen voordeel zijn. Ook de krimp van het aantal vluchten van 500.000 naar 478.000 heeft geen effect. Er waren 470.480 vluchten van en naar Schiphol in 2024 en dat lagere aantal leidde al tot een overschrijding met 21,9% van de grenswaarde in Uithoorn. Dit is een voorbeeld van de “per saldo” benadering in het luchtvaartbeleid. Maatregelen moeten “per saldo” voordelen opleveren voor de omgeving. Dus op de ene plaats wat voordeel en op de andere wat nadeel. De ervaring leert dat Uithoorn door die benadering al vele jaren ernstig benadeeld wordt.

In het nieuwe LVB worden nieuwe handhavingspunten en grenswaarden vastgesteld. Volgens onze informatie worden de nieuwe grenswaarden afgestemd op het huidige gebruik van de luchthaven. Zonder vermindering van het aantal starts van de Aalsmeerbaan betekent dat verhoging van de grenswaarde met minstens 22% op handhavingspunt 25. Om aan het vonnis van de rechter in de zaak van RBV te voldoen, wil de Minister het aantal handhavingspunten uitbreiden. Mogelijk wordt handhavingspunt 25 daarbij opgeheven. Maar hoe dan ook is de geluidsbelasting dan toegenomen met 21,9 % ten opzichte van 2008. Dat is uiteraard volstrekt onacceptabel.

De Minister meent met het toevoegen van handhavingspunten te voldoen aan de opdracht van de rechter om een vorm van praktische en effectieve rechtsbescherming in het leven te roepen. Het is zeer de vraag of deze nieuwe wet en regelgeving als effectieve bescherming beschouwd kan worden, als daarbij de huidige overschreden grenzen de nieuwe norm worden.

Het NNHS en het bijbehorende strikt preferentieel baangebruik is zeer nadelig gebleken voor de gebieden onder de uitvliegroute van de Aalsmeerbaan. Bij de groei van 450.000 naar 500.000 vliegbewegingen volgens de Aldersafspraken heeft de groei van het aantal starts immers vooral plaatsgevonden op de (secundaire) Aalsmeerbaan.

Het is daarom noodzakelijk dat de ILT handhavend optreedt op basis van de huidige normen. Anticiperen op toekomstige wetgeving waarbij omwonenden van de Aalsmeerbaan disproportioneel worden getroffen kan en mag geen basis zijn voor gedogen.

Aanpak

Het gemeentebestuur van Uithoorn dient een gemotiveerd verzoek tot handhaving in bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Bij een eventuele afwijzing zullen wij ons beraden of er vervolgstappen zullen worden genomen, in overleg met het advocatenbureau en uiteraard met de Raad. Tegen een afwijzing van een handhavingsverzoek staat namelijk bezwaar open en tegen een beslissing op bezwaar staat een gang naar de bestuursrechter open.

Communicatie

Tegelijk met het indienen van het verzoek tot handhaving, wordt een communicatieplan uitgevoerd met de bedoeling het verzoek breed onder de aandacht te brengen. De enorme toename van het aantal starts van de Aalsmeerbaan en het anticiperend handhaven heeft al wel enige aandacht in de media gehad, maar een nieuw publicitair offensief is noodzakelijk. Ook de lobby naar Kamerleden en het ministerie moet hier volop op worden ingezet. Zo kan een verzoek tot handhaving niet alleen een juridisch instrument zijn, maar ook publicitair en politiek worden ingezet.

Financiën

De kosten voor het opstellen en indienen van het handhavingsverzoek (en alle communicatie/onderzoek e.d. eromheen) worden geschat op ca. 20.000 euro. Voorgesteld wordt om de kosten te dekken uit het begrotings- resultaat (incidenteel) en de financiële gevolgen te verwerken in de 2^e Turap 2025.

Voorstel

De werkgroep Schiphol stelt de Raad voor:

1. Het College op te dragen een verzoek om de overschrijding van de geluidsnormen op handhavingspunt 25 in de jaren 2023 en 2024 te handhaven op te stellen en in te dienen bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.
2. Aan de hand van dit verzoek communicatie en lobbytraject te starten om de noodzaak van handhaving van de bestaande regelgeving breed voor het voetlicht te brengen.
3. De kosten van ca. 20.000 euro te dekken uit het begrotingsresultaat (incidenteel) en de financiële consequenties te verwerken in de 2^e Turap 2025

Judith Beuse
DUS!

Els Gasseling
PvdA

Leonie de Boer
Gemeentebelangen