



Adres
Tweede Kamer
Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat
cie.iw@tweedekamer.nl
s.kroger@tweedekamer.nl
j.paternotte@tweedekamer.nl
c.lacin@tweedekamer.nl
lammert.vanraan@tweedekamer.nl

Datum
5 november 2020

Kenmerk
RBV-20.45.01

Onderwerp
Technische briefing; vragen aan de hoogleraren

Geachte leden van de vaste Kamercommissie,

Wij hebben voor de hooggeleerde heren twee vragen.

De eerste vraag:

Inleiding

De initiatiefnemers van de Milieueffectrapportage 2016 'Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol' leggen in hun conceptrapportage uit¹ waarom er in het **huidige** stelsel met handhavingpunten en grenswaarden **géén 500.000 maar hooguit 459.000** vliegtuigbewegingen mogelijk zijn. Kennelijk zijn er onder de werking van het **nieuwe** stelsel beduidend meer vliegtuigbewegingen mogelijk dan onder de werking van het **huidige** stelsel.

De vraag

De vraag aan de hoogleraren is: hoe beoordeelt u de rechtsbescherming van omwonenden onder het **nieuwe** stelsel ten opzichte van het **huidige** stelsel, in het licht van de vaststelling dat er onder de regels van het **nieuwe** stelsel beduidend meer vliegtuigbewegingen mogelijk zijn dan onder de regels van het **huidige** stelsel?

De tweede vraag

Inleiding

Onder het **huidige** stelsel wordt op 35 resp. 25 plaatsen **in bewoond gebied** (de handhavingpunten) **een maximum gesteld aan de jaargemiddelde geluidsbelasting** die bewoners daar hebben te dulden (grenswaarden voor het etmaal resp. voor de nacht). Onder het **nieuwe** stelsel wordt **in bewoond gebied geen maximum gesteld aan welke jaargemiddeld geluidsbelasting dan ook**.

Artikel 8 van het EVRM ziet onder meer op het recht op respect voor de gezondheid en het woongenot. Uit de Inleiding volgt dat bewoners onder het **nieuwe** stelsel niet meer kunnen anticiperen op de mate van geluidsbelasting die zij hebben te dulden, of de mate waarin hun (art. 8 EVRM) rechten effectief zullen worden beschermd.

¹ Zie paragraaf BRONNEN



De vraag

De vraag aan de hoogleraren is: hoe beoordeelt u de bescherming van genoemde verdragsrechten van bewoners onder het **nieuwe** stelsel ten opzichte van het **huidige** stelsel, in het licht van de vaststelling dat er onder de regels van het **nieuwe** stelsel nergens in bewoond gebied een maximum wordt gesteld aan de geluidsbelasting, noch gedurende het etmaal noch gedurende de nacht?

BRONNEN Eerste vraag

MER 'Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol', Deel 3 Scenario's (juni 2016), paragraaf 3 Scenario's vigerende stelsel, blad 7:

'In hoofdstuk 7 is tevens beschreven dat de stuurmaatregelen voor de toekomstige verkeerssituatie onvoldoende zijn om de overschrijdingskans op een acceptabel niveau te krijgen. Pas bij een lager volume, 459.000 vliegtuigbewegingen, is de overschrijdingskans weer acceptabel. Dit scenario wordt niet realistisch geacht, de verkeersafhandeling is dan immers niet meer representatief voor de toekomstige situatie.'

MER 'Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol', Deelonderzoeken Geluid (juni 2016), paragraaf 2.1.2 Overzicht van situaties in het MER, pag. 6:

Regel 'B. Toekomstige situatie' (500.000 RBV), Kolom 'Vigerende stelsel'

2.1.2 Overzicht van situaties in het MER

Het MER beschouwt de effecten (A) in de huidige situatie, (B) in de toekomst wanneer het verkeer toeneemt en (C) wanneer de ruimte binnen het stelsel maximaal wordt benut. Deel 3 Scenario's van dit MER laat zien dat de toekomstige verkeerssituatie binnen het vigerende stelsel, waarbij uitgegaan wordt van de vigerende grenswaarden in handhavingpunten, niet te realiseren is, ook niet na de inzet van stuurmaatregelen. Voor deze situatie kon derhalve geen realistisch scenario worden opgesteld.

	Vigerende stelsel	Nieuw stelsel
A. Huidige situatie	- Grenswaarden vigerend LVB 450.000 vliegtuigbewegingen - Inzet stuurmaatregelen	- Regels strikt preferentieel baangebruik 450.000 vliegtuigbewegingen
B. Toekomstige situatie	Geen realistische verkeerssituatie te realiseren	- Regels strikt preferentieel baangebruik 500.000 vliegtuigbewegingen
C. Maximale situatie		- Regels strikt preferentieel baangebruik - Maximale milieueffecten binnen criteria voor gelijkwaardigheid

Figuur 2-1 Overzicht van situaties in het MER.

Hoogachtend,
J. Boomhouwer (voorzitter)