

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Experimenteerregeling Schiphol

Het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving bevat normen waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen. Uitgebreide informatie vind je op www.naarhetiak.nl.

1. Wat is de aanleiding?

In de Hoofdlijnenbrief van 24-06-2022 (TK 29.665, nr 432) heeft het kabinet het besluit genomen een nieuwe balans te zoeken in de belangenafweging van een nationale luchthaven voor Nederland en de kwaliteit van de leefomgeving, met name voor omwonenden. Als onderdeel hiervan wordt het 'anticiperend handhaven' dit jaar beëindigd per 1 november. Vanaf dat moment wordt teruggevallen op het vigerende Luchthavenverkeerbesluit (LVB) met het stelsel van handhavingpunten voor geluid.

De Kamerbrief formuleert ook de ambitie vast te houden aan de toepassing van de regels voor het strikt preferentieel baangebruik. Deze baangebruiksregels zorgen ervoor dat die start- en landingsbanen worden ingezet die de minste hinder opleveren voor de omgeving. Deze regels zijn echter geen onderdeel van het LVB uit 2008 (geldend juridisch kader).

Deze baangebruiksregels, die al sinds 2010 worden toegepast, worden nu vastgelegd in een ministeriële regeling. Er is gekozen voor een experimenteerregeling conform art. 8.23a Wet luchtvaart. In het kader van een experiment wordt bezien in hoeverre de baangebruiksregels voor 'strikt preferentieel baangebruik' mogelijk is binnen de wettelijke grenswaarden voor geluid. Middels deze experimenteerregeling kan het strikt preferentieel baangebruik worden voortgezet en wordt bezien of met het experiment een positief effect op de hinderbeleving kan worden bereikt.

2. Wie zijn betrokken?

Minister

De minister is verantwoordelijk voor het beleid zoals dit in de Hoofdlijnenbrief van 24 juni 2022 is verwoord en de uitvoering daarvan. De minister stelt de experimenteerregeling vast.

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)

De regeling heeft gevolgen voor het uitvoeringsproces van de LVNL. De LVNL is tijdig betrokken bij de totstandkoming van de regeling en heeft inhoudelijk geadviseerd. Parallel aan de internetconsultatie wordt de LVNL gevraagd om de consequenties van de regeling in kaart te brengen middels een uitvoeringstoets, conform de Wet regeling sturing van en toezicht op de Luchtverkeersleiding Nederland. Resultaten van deze toets worden betrokken bij het opstellen van de definitieve regeling.

Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)

Ook de ILT is in een vroeg stadium betrokken bij de totstandkoming van de regeling. De ILT wordt ook gevraagd een handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) uit te voeren op de regeling. De resultaten van deze HUF-toets worden betrokken bij het opstellen van de definitieve regeling. ILT is verantwoordelijk voor de handhaving van de grenswaarden in de handhavingpunten en zal de toepassing van de baangebruikregels tijdens het experiment monitoren.

Schiphol en luchtvaartmaatschappijen

Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen moeten met deze regeling rekening houden bij de voorbereidingen van het komende gebruiksjaar.

Omgevingsraad Schiphol (ORS)

De ORS vervult de rol van commissie regionaal overleg Schiphol totdat de Maatschappelijke Raad Schiphol definitief in werking treedt¹. De ORS dient ten aanzien van deze regeling een advies uit te brengen. De ORS wordt gevraagd een inschatting te maken of dit experiment een gunstig effect kan hebben op de hinderbeleving rondom de luchthaven.

Daarom is dit orgaan geïnformeerd over deze regeling en wordt hen, gelijktijdig met de internetconsultatie, gevraagd om een advies uit te brengen.

Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS)

Het ministerie van IenW werkt samen met de BRS waarin 56 gemeenten en 4 provincies in de regio Schiphol zijn aangesloten. De BRS is geïnformeerd over het experiment.

3. Wat is het probleem?

Als het anticiperend handhaven wordt beëindigd is het zonder regeling niet mogelijk om het strikt preferentieel baangebruik voort te zetten. Hierdoor ontstaat er naar verwachting meer hinder voor de omgeving.

4. Wat is het doel?

Het hoofddoel van de regeling is het vastleggen van het strikt preferentieel baangebruik.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Zonder ministeriële regeling is het niet mogelijk om het strikt preferentieel baangebruik voort te zetten.

6. Wat is het beste instrument?

In artikel 8.23a van de wet Luchtvaart is de mogelijkheid vastgelegd om ten aanzien van de luchthaven Schiphol experimenten te houden. Dit wetsvoorstel is eerder gecreëerd om maatregelen, die tot doel hebben om tot minder geluidhinder te leiden voor omwonenden rond de luchthaven Schiphol, eerst in de praktijk te testen (experimenteren) voordat deze in regelgeving wordt vastgelegd.

7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

De regels van het strikt preferentieel baangebruik met de minste hinder voor de omgeving worden voortgezet. De combinatie van de geluidsnormen en het strikt preferentieel baangebruik geeft ruimte voor 460.000 vliegtuigbewegingen binnen het experiment. De sector kan nu al de nodige voorbereidingen treffen.

¹ Kamerstukken II 2022-2023, 29 665, nr. 443