

of meer handhavingspunten kan leiden, kan de minister vervangende grenswaarden vaststellen. Daarnaast geldt dat indien het vanwege de veiligheid nodig is, LVNL de mogelijkheid heeft om af te wijken van de regels in het LVB in geval van acute situaties. Dit is bepaald in artikel 8.20 van de Wet luchtvaart. Hierbij kan gedacht worden aan het afwijken van de vlieghoogten of de inzet van een andere baan voor een noodlanding of als sprake is van zwaar onweer.

In de praktijk van de afgelopen jaren heeft IenW gezien dat veiligheidsmaatregelen veelal een langer proces kennen. Potentiële issues worden geïnventariseerd, de risico's worden in beeld gebracht en mogelijke maatregelen worden uitgewerkt, waarna besluitvorming plaatsvindt. Daarna is veelal nog sprake van een implementatie om de mensen in de operatie voor te bereiden op deze wijziging. Voor dit soort structurele en niet acute wijzigingen is mogelijk aanpassing van het LVB nodig. De normen die opgenomen staan in het LVB zorgen voor de rechtsbescherming van de omwonenden. Belangrijk is dat er in overleg tussen LVNL en IenW wordt gekeken naar het proces voor zo'n structurele wijziging van het LVB. Door het in voorkomend geval gelijk op te laten lopen met de voorbereidingen die LVNL treft voor het ontwikkelen van veiligheidsmaatregelen kunnen problemen in een vroegtijdig stadium worden voorkomen.

Stuurmaatregelen moeten veilig uitvoerbaar zijn

IenW onderschrijft dat stuurmaatregelen veilig toegepast moeten kunnen worden. Het ontwerpbesluit staat dit niet in de weg. Sterker nog, een veilige uitvoering is het uitgangspunt.

De basis is dat de grenswaarden in de handhavingspunten zodanig zijn vormgegeven dat de normale operatie uitvoerbaar is binnen de grenswaarden van het LVB. Indien zich geen bijzondere omstandigheden voordoen, is de inzet van stuurmaatregelen in principe niet aan de orde. In geval toch een overschrijding van een grenswaarde in een handhavingspunt dreigt moeten maatregelen genomen worden om dat te voorkomen. Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de sector om maatregelen te inventariseren. LVNL kan daarbij aangeven wat wel en niet (veilig) mogelijk is. Indien geen andere maatregelen beschikbaar zijn, kan hiervoor worden afgeweken van de baangebruikregels. Sturen op baaninzet is staande praktijk. Zo wordt er op dagelijkse basis continu gestuurd op baaninzet vanwege pieken, weeromstandigheden en de baanpreferentietabellen.

Echter, mocht er toch een veiligheidsissue ontstaan, dan zal de operatie moeten worden aangepast. Van LVNL wordt immers verwacht alleen veilige maatregelen uit te voeren. Het moedwillig overtreden van de grenswaarden van het LVB is geen optie. Dit betekent dat wanneer geen operationele oplossingen voorhanden zijn om het veiligheidsissue te mitigeren, afschalen van de operatie de enige resterende optie is om de operatie veilig en binnen de grenswaarden uit te voeren. Dit is een conclusie die getrokken zal moeten worden in het beheersplan dat in dat geval door Schiphol bij de ILT wordt ingediend. Dat is dus niet (alleen) de verantwoordelijkheid van LVNL. In de toelichting op het LVB zal dit proces en de rolverdeling worden verduidelijkt.

Onvoldoende marge in de normen van de baangebruiksregels

IenW heeft de normen voor de verantwoording van het baangebruik voor enkele regels aangescherpt. De aanscherping is gebaseerd op onderzoek van een extern adviesbureau. LVNL vraagt het ministerie de aanpassing niet door te voeren, omdat onvoldoende rekening gehouden zou zijn met benodigde marges voor jaarlijkse variaties. Inmiddels heeft hierover overleg plaatsgevonden tussen IenW en LVNL. IenW heeft aangegeven dat het niet redelijk zou zijn om LVNL af te rekenen op de normen voor baangebruik, indien een dreigende overschrijding van een grenswaarde in een handhavingspunt juist vraagt om het afwijken van die regels. Dit wordt in het LVB opgenomen. IenW gaat ervan uit dat deze zorg van LVNL hierdoor grotendeels is weggenomen. Er wordt zekerheidshalve een aanvullende analyse uitgevoerd om te bevestigen dat de normen in het ontwerpbesluit haalbaar zijn.

Uitgangspunten voor operationele uitvoerbaarheid en uitvoerbaarheid door de organisatie

Naast bovenstaande voorwaarden geeft LVNL ook uitgangspunten mee die van belang zijn voor de operationele uitvoerbaarheid en de uitvoerbaarheid voor de organisatie. Hieronder wordt op deze punten ingegaan.

Bij stuurmaatregelen geen handhaving van de normen voor baangebruik

IenW begrijpt dat LVNL, wanneer sprake is van stuurmaatregelen om overschrijding van grenswaarden in handhavingspunten te voorkomen, niet redelijkerwijs gehouden kan worden aan de normen voor de regels voor preferentieel baangebruik. Zoals ook hierboven is aangegeven kan in een gebruiksjaar waarin dit aan de orde is worden afgeweken van de regels voor preferentieel baangebruik.

Pas de grenswaarden aan n.a.v. het advies van RSG in de expert opinion

IenW heeft vertrouwen in de robuustheid en uitvoerbaarheid van het stelsel van handhavingspunten en grenswaarden. Uit de expert opinion volgt niet dat het de verwachting is dat er een overschrijding van handhavingspunten zal plaatsvinden. Wel wordt in de expert opinion gewezen op handhavingspunten waar de ruimte mogelijk krap zou kunnen zijn. Dit zou kunnen duiden op een risico op overschrijdingen in de normale operatie. IenW heeft recent een advies van To70 ontvangen met betrekking tot de (uitkomsten van) de analyse van RSG en NLR. Dit advies wordt op dit moment geanalyseerd. Naar aanleiding van dit advies zal het ministerie beoordelen of aanpassingen noodzakelijk zijn. Het uitgangspunt is en blijft dat het stelsel uitvoerbaar moet zijn met preferentieel baangebruik als vertrekpunt en tegelijk geen onnodige marges worden opgenomen in het kader van de rechtsbescherming van omwonenden.

Stuurmogelijkheden in het buitengebied zijn beperkt

IenW is bekend met de beperktere mogelijkheden voor stuurmaatregelen om de handhavingspunten in het buitengebied te ontlasten. Hiermee is expliciet rekening gehouden bij het bepalen van de grenswaarden in de

handhavingpunten. Daarom voorziet IenW geen problemen met betrekking tot het kunnen sturen binnen deze normen.

Verklein de tijd tussen de definitieve ontheffingsaanvraag bij (baanonderhoud) en aanvang werkzaamheden

Er wordt een nieuw ontheffingsproces ingericht waarbij – door de ontheffingsaanvraag naar voren te halen – tijd overblijft voor de minister om een gedegen beoordeling van de aanvraag te doen. Wanneer dit proces naar achteren wordt geschoven kan de minister geen zekerheid bieden over het te nemen besluit en moet voor de capaciteitsdeclaratie van Schiphol uitgegaan worden van de capaciteit zonder vrijstellingen. Dit kan in voorkomende gevallen een serieus lagere capaciteit opleveren. Dat is wat IenW betreft onwenselijk in het kader van de verbondenheid van Nederland en een voorspelbare operatie. Tijdige duidelijkheid is tevens van belang om een goede capaciteitsdeclaratie te kunnen vaststellen vooruitlopend op het volgende gebruiksjaar. Het is dus belangrijk en in ieders belang het proces tijdig te doorlopen. Daarbij heeft IenW al aangegeven open te staan voor een optimalisatie van dit traject in nauw overleg met Schiphol en LVNL.

LVNL kan geen capaciteitsbeperking als stuurmaatregel opvoeren vanwege bestaande wet- en regelgeving

Het ministerie merkt op dat LVNL een juridisch oordeel geeft over het inzetten van een capaciteitsbeperking als (uiterste) stuurmaatregel. Belangrijk is om aan te geven dat het kabinet het LVB vaststelt binnen de kaders van (internationale) wet- en regelgeving. Hiervoor is onderzocht en geborgd dat binnen de regels van het LVB de operatie zoals voorzien in het maatregelenpakket van de balanced approach uitvoerbaar is. Als door luchtvaartmaatschappijen, Schiphol of LVNL aanpassingen worden doorgevoerd in de operatie – al dan niet omwille van de veiligheid – en daardoor niet binnen de grenswaarden kan worden gebleven, zullen stuurmaatregelen genomen moeten worden. Is dat niet mogelijk, dan is zoals hierboven beschreven het afschalen van de operatie de enige resterende mogelijkheid. Van een geluidgerelateerde exploitatiebeperking is dan geen sprake, het is immers de veiligheid die tot een maatregel noopt. Dit zal worden verduidelijkt in de toelichting.

IenW benadrukt dat deze situatie op voorhand niet verwacht wordt gelet op de robuuste kaders van het ontwerp-LVB. Voor wat betreft de juridische toets geldt dat deze reeds ligt besloten in de voorbereiding van het LVB, onder andere in de advisering door de Afdeling advisering van de Raad van State, en na vaststelling van het LVB in de mogelijke rechterlijke toetsing door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Ontwerpbesluit leidt tot toename van administratieve en personele lasten

Het kabinet streeft ernaar om zo spoedig mogelijk een gewijzigd LVB vast te stellen opdat de gedoogsituatie kan stoppen en de rechtsbescherming van omwonenden geborgd is. Het ministerie begrijpt dat dit tot extra inspanningen zou kunnen leiden. Dat is onvermijdelijk bij het beëindigen van een gedoogsituatie. IenW monitort graag samen met LVNL eventuele issues bij de uitvoering. De meer administratieve processen rond de uitvoering van het LVB

worden vastgelegd in de Regeling milieu-informatie. Deze kan zo nodig aangepast worden als procesoptimalisaties wenselijk zijn.

Stuurmaatregelen kunnen effect hebben op Europese prestatiedoelstellingen
Het ministerie begrijpt dat dit een effect kan hebben en accepteert deze in beginsel. Tegelijkertijd zal ook in andere Europese landen gewerkt moeten worden binnen de kaders van veiligheid en milieu. Wanneer zich issues voordoen gaat IenW hierover graag in gesprek met LVNL.

De rapportagetermijnen voor preferent baangebruik zijn te kort
LVNL vraagt het ministerie de rapportagetermijn gelijk te trekken met de termijnen die gelden voor route- en baangebruik, namelijk drie weken na afloop van het tijdvak. Deze wijziging is mogelijk. Het ministerie gaat hierover graag met LVNL in gesprek om te begrijpen wat precies nodig is en zal indien nodig de rapportagetermijn aanpassen.

Pleidooi voor een meerjarig experiment ter voorbereiding op inwerkingtreding LVB

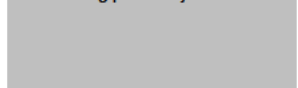
LVNL pleit voor een meerjarig experiment, zodat het LVB kan worden aangepast mocht in de praktijk blijken dat de nieuwe elementen onvoorziene en onbedoelde effecten hebben. IenW heeft begrip voor het standpunt van LVNL. Vanuit het perspectief van uitvoering is het goed om eerst te experimenteren. Echter, gelet op de lange duur van de gedoogsituatie (inmiddels 11 jaar) is er geen ruimte meer voor een meerjarig experiment. Zoals gezegd is het van belang spoedig een LVB vast te stellen om een duidelijke juridische situatie te creëren en de rechtsbescherming van de omwonenden van Schiphol te herstellen. Daarom is het belangrijk dat LVNL zich voorbereid op de komst van dit LVB en de organisatie en taken die daarbij horen. Ook daarover blijft IenW graag in gesprek met LVNL.

Tot slot

IenW monitort graag samen met LVNL de uitvoering van het LVB en is altijd bereid om bij onverwachte issues te kijken naar oplossingen, of dit mee te nemen in de evaluatie. Ook zal het nieuwe puntsgewijze commentaar dat LVNL met het ministerie heeft gedeeld worden betrokken bij de verwerking van de punten uit de voorhang- en zienswijzeprocedure.

Hoogachtend,

Bescherming persoonlijke levenssfeer



Bescherming persoonlijke levenssfeer

