



Minister

**ILT**  
Informatiepositie en  
programmamanagement  
Netwerken transport  
's-Gravenhage

**Contactpersoon**

[Redacted]  
[Redacted]

**Datum**  
5 november 2021

**Kenmerk**  
ILT-2021/60234

# nota ter informatie

signaal duur anticiperend handhaven Schiphol

## Kern van dit signaal

- Sinds 2015 is er sprake van gedogen van geluidsoverschrijdingen rond Schiphol. Dit zogenaamde 'anticiperend handhaven' voert de ILT in opdracht van de toenmalige staatssecretaris uit.
- In meerdere rechtszaken tot en met 2019 heeft de rechter het gedogen toegestaan. De rechter ging er destijds vanuit dat naar verwachting eind 2019 een gewijzigd Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol van kracht zou worden.
- Wanneer dit wederom aan de rechter wordt voorgelegd, kan er anders besloten worden. De lange duur van het gedogen in combinatie met het ontbreken van concreet zicht op legalisatie kan een rechter ertoe brengen een streep te zetten door het anticiperend handhaven.
- Op dit moment loopt een beroepsprocedure waar dit kan spelen. Het betreft –samengevat- een verzoek om handhaving in relatie tot de norm voor het aantal zwaar belaste woningen rond Schiphol, waarbij tijdens het proces ook het anticiperend handhaven aan bod is gekomen. Het verzoek heeft de ILT in bezwaar wederom afgewezen, waartegen bewoners van Aalsmeer in beroep zijn gegaan. De gronden moeten nog door deze bewoners aangeleverd worden. Het is zeker niet uit te sluiten dat de rechter hierbij aandacht gaat besteden aan het langdurig gedogen door de ILT.

## Duur van het gedogen

- Een aantal jaren is een traject gaande om het LVB aan te passen waardoor het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel (NNHS) juridisch verankerd wordt en het plafond van 500.000 vliegbewegingen wordt vastgesteld. Een belangrijk onderdeel van het NNHS is het geluidpreferentieel baangebruik waarbij primair de baan gebruikt wordt die –als het weer het toelaat- de minste geluidhinder oplevert.
- In 2015 is aan de TK gemeld dat overschrijdingen van het huidige LVB gedoogd worden als deze verklaard kunnen worden door het vliegen volgens het NNHS. De ILT legt dan geen maatregel op.

- De argumentatie van de toenmalige staatssecretaris was dat toepassing van de regels uit het NNHS per saldo minder hinder oplevert voor de omgeving dan wanneer de in het LVB vastgelegde grenswaarden zouden worden toegepast. Haar ambitie was om het NNHS spoedig in wet- en regelgeving te verankeren.
- De realiteit is dat het gedogen nu zes jaar duurt, wat betekent dat de door de wet aangewezen toezichthouder gedwongen is om niet op te treden waar dat volgens de Wet Luchtvaart nodig zou zijn.
- De ILT heeft verscheidene handhavingsverzoeken van omwonenden ontvangen en afgewezen. Er zijn daarna rechtszaken gevoerd tegen het gedogen van geconstateerde overschrijdingen. Tot nu toe is de ILT in het gelijk gesteld.
- Bij langer voortduren van het anticiperend handhaven sluit de ILT niet uit dat een rechter er een streep doorheen haalt omdat gevonden wordt dat er voldoende tijd is geweest om het NNHS in de wet te verankeren. De rechtbank heeft in 2018 overwogen dat "het NNHS al acht jaar wordt gehanteerd en er op verschillende terreinen draagvlak voor toepassing van dat stelsel bestaat" en het "naar verwachting eind 2019 samen met een gewijzigd Luchthavenverkeersbesluit Schiphol van kracht wordt." Ook in 2019 heeft de rechter geoordeeld: "Nu de inwerkingtreding van de wettelijke regeling ter vastlegging van het NNHS, waarna tegen overtreding van de NNHS-regels handhavend kan worden opgetreden, is voorzien eind 2019, betreft dit een tijdelijke situatie die op afzienbare termijn zal eindigen."

#### **Ontbreken concreet zicht op legalisatie**

- Inmiddels is duidelijk dat de (stikstof)problematiek en de vereiste natuurvergunning ervoor zorgen dat vaststelling van het nieuwe LVB niet binnen korte tijd wordt voorzien. Vanwege nieuwe berekeningen en het verwachte langlopende juridische traject kan het nog enige tijd duren.
- Onlangs heeft u in een kamerbrief gewezen op deze problematiek en het belang van juridische verankering, omdat er anders sprake blijft van een rechtsvacuüm.
- De kans is aanwezig dat een rechter vanwege het ontbreken van concreet zicht op legalisatie zal oordelen dat het anticiperend handhaven moet worden beëindigd en dat op basis van het huidige LVB moet worden gehandhaafd.
- Handhaving op basis van de luchtvaartregelgeving door de ILT betekent dat de ILT een maatregel oplegt, die impact kan hebben op de hoeveelheid vliegbewegingen. Schiphol kan daarmee worden beperkt in de operatie om ervoor te zorgen dat de geluidspunten niet nog een keer overlopen. Naar inschatting en op basis van eerdere handhavingsrapportages van de ILT ligt het omslagpunt ergens tussen 420.000-450.000 vluchten, waarbij de overschrijdingen waarschijnlijk als eerst bij de Kaagbaan en Zwanenburgbaan zullen voorkomen.

De Inspecteur-Generaal Leefomgeving en Transport,

mr. J.A. van den Bos