

Behoud Woongenot Aalsmeerbaan (BWA)

Vereniging voor bewoners in de omgeving van de Aalsmeerbaan

Aan: Schipholwoordvoerders Tweede Kamer fracties
Schipholspecialisten Tweede Kamer fracties
Cc: Commissie m.e.r.
Landelijke media, en andere relevante partijen

Datum
22 november 2016

Kenmerk
BWA-164702

Onderwerp:

En weer wordt een onafhankelijke Toezichthouder node gemist

Geachte Schipholwoordvoerders en –specialisten,

Wij hebben het al eerder met u gedeeld: ons pleidooi voor een zelfstandige en onafhankelijke Toezichthouder voor de (internationale) luchtvaart/luchthavens in Nederland¹, omdat de huidige Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) daarvoor qua kennis, houding en gedrag volstrekt niet geschikt is. Een tweetal recente voorvallen illustreren dat nogmaals pijnlijk.

Wat is het geval?

- a. De staatssecretaris heeft op 15 september 2015 aan de Tweede Kamer toegezegd om in de aanloop naar het nieuwe normenstelsel (NNHS) **anticiperend** te handhaven.
Onthutsende ervaring: desgevraagd geeft de ILT ons aan dat de handhaving daar helemaal niet op is ingericht! Enkel en alleen op basis van de kwartaalrapportages van de sector zelf aan de ORS, waarin de sector concludeert dat de regels van het nieuwe stelsel netjes zijn toegepast, concludeert de ILT *dat dat dan ook wel zo zal zijn!* Van enige waarborg van de betrouwbaarheid van deze rapportages – die helemaal niet voor de handhaving zijn opgesteld – is dan ook geen sprake!
- b. **Onthutsende ervaring:** de ILT heeft ons desgevraagd te kennen gegeven dat zij niet bekend is met de normen die de LVNL hanteert bij de keuze van baancombinaties onder bepaalde meteorologische en operationele feiten omstandigheden! Op deze manier is er van ‘countervailing power’ en ‘checks-and-balances’ op de uitvoerende (monopolie)macht van de LVNL helemaal geen sprake!

¹ Steeds meer regio’s in Nederland krijgen te maken met de (gevolgen van de) groei van de internationale luchtvaart van en naar Nederland (Schiphol, Lelystad, Eindhoven, Rotterdam/Den Haag). Om maatschappelijk ongewenste gevolgen te vermijden (veiligheid, milieu, leefomgeving), dient het toezicht op de internationale luchtvaart/luchthavens onafhankelijk en onpartijdig te worden ingericht. Vanwege de toenemende complexiteit van het toezicht en de aard van de bij de internationale luchtvaart betrokken belangen, pleiten wij voor de oprichting van een zelfstandige toezichthouder voor de Nederlandse luchtvaart’.

Behoud Woongenot Aalsmeerbaan (BWA)

Vereniging voor bewoners in de omgeving van de Aalsmeerbaan

Wij werken dat hieronder uit, maar de *Overall conclusie* moet toch zijn, mede in aanmerking genomen het gesloten karakter van deze sector, dat wij dringend behoefte hebben aan zelfstandig en onafhankelijk², dus buiten de LVNL en het ministerie georganiseerd toezicht.

Ad a Ontoereikende taakopvatting

Door de haperende wettelijke verankering van het nieuwe stelsel (NNHS) is de situatie ontstaan dat er wel al *gevlogen* wordt volgens het *nieuwe* stelsel, maar nog moet worden *gehandhaafd* volgens het (wel wettelijke verankerde) *oude* stelsel.

In het besef dat dat niet praktisch is, heeft de staatssecretaris besloten – en met de Tweede Kamer gedeeld - om **anticiperend** te handhaven. Dat houdt zakelijk weergegeven het volgende in: als bij de handhaving volgens het *oude* stelsel blijkt dat een of meer grenswaarden zijn overschreden, dan hoeft de ILT geen maatregelen te treffen, *'als die overschrijding komt door de toepassing van het nieuwe stelsel, het NNHS'* (als cursief weergegeven in de bijgevoegde antwoordbrief van de ILT). Met andere woorden: sector, je hoeft je (toch) niet aan het oude stelsel te houden, als je je dan maar houdt aan het nieuwe stelsel!

Wij hebben de ILT gevraagd, hoe ze dat voor het gebruiksjaar 2015 (toen *oude* grenswaarden werden overschreden) hebben gedaan: vaststellen dat de sector zich houdt aan het *nieuwe* stelsel.

Het antwoord is **onthutsend!** We citeren uit het bijgevoegde antwoord van de ILT:
In het licht van het besluit van de Staatssecretaris om anticiperend te handhaven is door de ILT tevens nagegaan in hoeverre sprake is geweest van strikt preferentieel baangebruik.

....

Als basis hiervoor zijn gebruikt, de kwartaalberichten die door de luchtvaartsector worden opgesteld om de Omgevingsraad Schiphol te informeren over de werking van het nieuwe normen- en handhavingstelsel.

...

Op basis van het voorgaand heeft de ILT geconcludeerd dat in het gebruiksjaar 2015 conform de regels van het nieuwe normen- en handhavingstelsel gevlogen is, en dat de overschrijdingen in het gebruiksjaar 2015 hiervan het gevolg zijn geweest. Hiermee is voldaan aan de door de Staatssecretaris gestelde voorwaarde om anticiperend te handhaven.

Conclusie ad a.

De ILT gelooft de sector op z'n blauwe ogen! Waaruit kan de ILT opmaken dat deze kwartaalberichten een getrouw beeld geven van de werkelijkheid?

Dit is al twee gebruiksjaaren aan de gang, en gaat nog zeker twee gebruiksjaaren - en misschien wel drie - zo blijven. Dat is vier of vijf jaar zonder fatsoenlijke handhaving!

² Om die reden kan die 'countervailing power' niet worden opgedragen aan de (interne) Raad van Toezicht van LVNL

Behoud Woongenot Aalsmeerbaan (BWA)

Vereniging voor bewoners in de omgeving van de Aalsmeerbaan

Ad b Onbekend met beoordelingskader van LVNL inzake toewijzing baancombinaties

Op 10 november rond 11:00 meldt BAS op de website:



Vraag aan de ILT

Wij hebben de ILT gevraagd om aan te geven welke norm voor zichtcondities hierbij worden aangehouden en in welke mate deze norm donderdagochtend 10 november werd overschreden.

Antwoord van de ILT

LVNL bepaalt op basis van alle beschikbare weersinformatie welke zichtcondities worden verwacht, en stemt daarop haar baankeuze af. De Inspectie beschikt niet over informatie welke norm of normen LVNL daarbij precies hanteert.

Conclusie ad b.

Voorzover de regels onder het nieuwe stelsel tenminste voor ons kenbaar zijn, omdat ze zijn opgenomen in het Aldersakkoord, heeft Helios daarover al opgemerkt dat er vanuit oogpunt van de omwonenden sprake is van 'een paar set of rules'.

Voorzover de regels onder het nieuwe stelsel *niet* kenbaar voor ons zijn, geeft de ILT – naar we mogen aannemen met instemming van het ministerie - aan die regels ook niet te (willen) kennen.

Overall conclusie

De overall conclusie moet toch zijn, mede in aanmerking genomen het gesloten karakter van deze sector, dat wij dringend behoefte hebben aan een zelfstandige en onafhankelijke³, dus buiten de LVNL en het ministerie georganiseerde 'countervailing power' om de 'uitvoerende' (monopolie)macht van LVNL middels 'checks-and-balances' te controleren.

Wij danken u voor de bestede aandacht, en hopen dat u de Overall conclusie mee wilt nemen in uw bijdrage aan het eerstvolgende Algemeen Overleg.

Hoogachtend,



G.J. van de Lagemaat, voorzitter

³ Om die reden kan die 'countervailing power' niet worden opgedragen aan de (interne) Raad van Toezicht van LVNL