

**Provinciehuis**  
Postbus 90602  
2509 LP Den Haag  
T 070 - 441 66 11  
[www.zuid-holland.nl/contact](http://www.zuid-holland.nl/contact)

**Datum**  
14 januari 2025

**Ons kenmerk**  
DOS-2024-0002351  
PZH-2025-67097515

**Uw kenmerk**

**Bijlagen**  
-

Minister voor Infrastructuur en Waterstaat  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
t.a.v. dhr. B. Madlener

**Onderwerp**

Zorgpunten Provincie Zuid-Holland over het nieuwe  
handhavingstelsel voor het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol

Excellentie,

Namens de provincie Zuid-Holland vragen we in deze brief uw aandacht voor een aantal punten van zorg over het nieuwe handhavingstelsel dat onderdeel zal worden van het nieuwe luchthavenverkeersbesluit voor Schiphol.

Wij hechten er waarde aan te onderstrepen dat deze brief niet uitsluitend namens Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland wordt opgesteld, maar ook nadrukkelijk namens de gemeenten vertegenwoordigd in de bestuurlijke clusters ZuidWest en Groene Hart.

Allereerst spreken we onze waardering uit voor uw inspanningen om een nieuw luchthavenverkeersbesluit met inbegrip van een nieuw handhavingstelsel voor Schiphol te realiseren. Hiermee wordt de jarenlange gedoogsituatie beëindigd en wordt de rechtspositie van omwonenden hersteld. Hierin zien we een belangrijke stap voorwaarts in het herstel van vertrouwen in de overheid op het Schipholdossier: iets wat we als bestuurders onderschrijven en waar we graag aan bijdragen.

Toch zien we een aantal punten van zorg, deels door onduidelijkheid en deels door mogelijke onwenselijke situaties die we willen voorkomen. Hoewel een formele consultatie nog volgt, is de fase hieraan voorafgaand cruciaal om onze inbreng mee te nemen. Daarom sturen we u deze brief en hopen dat u onze zorgen kunt adresseren en meer inzicht kan bieden in de punten die we goed willen borgen.

Bezoekadres  
Zuid-Hollandplein 1  
2596 AW Den Haag

Tram 9 en de buslijnen  
90, 385 en 386 stoppen  
dichtbij het  
provinciehuis. Vanaf  
station Den Haag CS is  
het tien minuten lopen.  
De parkeerruimte voor  
auto's is beperkt.



### **Nieuwe handhavingstelsel en individuele rechtsbescherming**

Het nieuwe handhavingstelsel zien we als een grote stap vooruit. In het nieuwe voorstel zien we een toename van 35 naar 180 handhavingpunten (en van 25 naar 82 voor de nacht) met een duidelijke koppeling met de woonlocaties. We zien dit als een belangrijke positieve stap vooruit in het herstel van de individuele rechtsbescherming en vermindering van hinder.

#### *Ongedekte gebieden*

In de rechterlijke uitspraak van de Rechtbank Den Haag van 20 maart 2024 (ECLI:NL:RBDHA:2024:3734) wordt gesteld dat naarmate iemand verder van een handhavingspunt woont de praktische en effectieve rechtsbescherming afneemt. Het huidige stelsel biedt in het geheel geen praktische en effectieve rechtsbescherming aan ernstig gehinderden en slaapverstoorden die buiten de geluidscontouren van het nieuwe handhavingstelsel wonen (de contouren die overigens mede-afhankelijk zijn van het aantal vliegtuigbewegingen).

Aandachtspunt is of de door uw ministerie gehanteerde dekking per handhavingspunt van (een straal van) 2.000 meter in relatie tot de te realiseren individuele rechtsbescherming, voldoende is, en waar dat uit blijkt.

In de nieuwe verdeling van handhavingpunten valt ons verder op dat nog diverse bewoonde gebieden echter niet gedekt worden door handhavingpunten, - bijvoorbeeld in de regio Nieuwkoop -, of dat ze net buiten de geluidscontouren lijken te vallen: zoals bijvoorbeeld vrijwel de gehele stad Leiden. Dit, terwijl hier toch veel meldingen worden gedaan en zorgen bestaan.

- We vragen ons af hoe de individuele rechtspositie voor deze gebieden nu precies zal uitwerken. Is bescherming verminderd bij een grotere afstand?
- Hoe gaat in het nieuwe systeem de rechtsbescherming goed geborgd worden en beschikbaar kunnen zijn, wanneer het gebied buiten de geluidscontouren van het nieuwe handhavingstelsel valt? Zeker wanneer er ook daar sprake is van overlast?

#### *Handhaving en individuele rechtsbescherming gedurende het gebruiksjaar*

We zijn verheugd dat er een einde komt aan de jarenlange gedoogsituatie die zelfs nu nog voor onduidelijke en inconsistente handhaving zorgt (o.a. NRC 5 januari 2025 'Inspectie rekt regels voor gedogen van geluidsoverlast bij Schiphol verder op').

De rol van de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) in het nieuwe systeem om effectieve, duidelijke en consistente handhaving te kunnen uitvoeren vinden we cruciaal. De ILT handhaaft nu echter pas aan het einde van een gebruiksjaar. We pleiten voor een verschuiving naar een dynamische handhaving gedurende het gebruiksjaar. Dit zou inwoners de mogelijkheid bieden om sneller rechtsbescherming te zoeken bij overschrijdingen.

Daarnaast vragen wij of binnen het nieuwe systeem bewoners kunnen worden ondersteund bij het beter begrijpen en benutten van hun rechten wanneer ze buiten de handhavingscontouren vallen, maar toch hinder ervaren. Dit draagt niet alleen bij aan een eerlijke verdeling van rechten, maar ook aan herstel van het vertrouwen in het systeem.

- We vragen ons af of handhaving achteraf (aan het eind van het gebruiksjaar) ook in het nieuwe handhavingstelsel zo zal blijven, en hoe in dat geval de individuele rechtsbescherming voldoende wordt geborgd?
- Of is het de bedoeling om in dit nieuwe systeem dat ook dit achteraf-handhaven wordt gewijzigd? En wordt daarin een meer “lik op stuk handhaving” nagestreefd, waarmee ‘gedurende’ het gebruiksjaar handhavend kan worden opgetreden? En klopt het inderdaad, dat daarmee de borging van individuele rechtsbescherming ook zou worden verbeterd?

#### *Grenswaarde en relatie gezondheidsaspecten*

De nieuw te bepalen grenswaarden voor het nieuwe LVB bepalen binnen welke geluidsruimte normen voor externe veiligheid en normen voor emissies het vliegverkeer op Schiphol straks moet worden afgehandeld. We begrijpen dat hier ook een duidelijke beleidsafweging moet worden gemaakt tussen de operationele belangen enerzijds en wat acceptabele emissies mogen zijn -van zowel luchtvaartgeluid als diverse schadelijke stoffen over de omgeving anderzijds. Dit heeft uiteraard onze directe belangstelling.

Een belangrijk aspect dat we nog concreet missen is het aspect van gezondheid. We hebben echter begrepen dat de GGD en RIVM niet expliciet worden betrokken in de voorbereiding en onderbouwing van de nieuw te bepalen grenswaarden. We maken ons daarom zorgen dat de te bepalen grenswaarde daardoor te weinig rekening houden met de negatieve gezondheidseffecten ten gevolge van luchtvaartemissies, zowel de emissies van luchtvaartgeluid als de emissies van vervuilende stoffen. We dringen erop aan dat GGD en RIVM expliciet worden betrokken bij de voorbereiding van grenswaarden, zodat de belangen van kwetsbare groepen en gebieden systematisch worden meegenomen.

- Hoe, en op basis van welke criteria, worden de gezondheidsbelangen van omwonenden meegewogen in de bepaling van de maximaal- en minimaal acceptabele grenswaarden? En hoe worden daarin de expertises en beschikbare rapportages van GGD en RIVM meegenomen?

#### **Controle van de geluidsberekeningen met behulp van metingen**

##### *Validatie van DOC 29 boven Zuid-Holland*

In Nederland zijn alle normen over vliegtuiggeluid gebaseerd op berekeningen. We zien een groot belang dat de overheid ook gebruik maakt van metingen om de

rekenmodellen te valideren met daadwerkelijk gemeten waarden – en hiermee te controleren of de rekenmodellen voldoende kloppen. Het verschil tussen metingen en berekeningen is daarom een belangrijk punt van onze aandacht.

We begrijpen dat het maximale aanvaardbare verschil tussen meten en rekenen voor de validatie wordt gesteld op een maximumverschil van 2 dB Lden per meetpost. En dat bij grotere verschillen zal moeten worden gezocht naar aanpassing van het rekenmodel. Geconstateerd wordt (o.a. PAMV validatie DOC29-model voor Schiphol), dat het verschil tussen meten en rekenen met afnemende geluidsbelasting toeneemt en berekeningen betrouwbaar zijn voor 50dB Lden en hoger, waarbij het verschil onder de 2 dB blijft. Echter, bij waarden lager dan 50dB Lden wordt het verschil tussen meten en rekenen doorgaans groter dan 2 dB Lden.

Nu zien we in het nieuwe handhavingstelsel dat er gewerkt wordt met geluidscontouren tot 45 dB Lden, en dat er dus een groot contour-gebied over de provincie Zuid-Holland ligt, waarin gewerkt wordt met waarden significant lager dan deze 50dB. En waarin het DOC29-model grotere onbetrouwbaarheid vertoont tussen gemeten en berekende waarden.

- Op welke wijze wil de minister in deze contourgebieden beneden de 50dB Lden zorgen voor betrouwbaarheid tussen gemeten en berekende waarden? In hoeverre betekent dit een uitbreiding van validatie-meetposten bij de handhavingpunten in de Provincie Zuid-Holland? En op welke wijze wordt daarin voorzien in transparantie van de gemeten data? En is dit een aspect waarin wij – de provincie, de gemeenten – een rol in zouden kunnen spelen?

#### *Aanvullende normen/indicatoren*

Tegelijkertijd vragen we ons af of normeren op uitsluitend berekende “Lden-waarden” wel voldoende is voor een voldoende vertaling van de werkelijk ervaren hinder. Dit vermoeden wordt mede ondersteund door de ILT in haar brief van 5 augustus 2024, (ILT-2024/35205). Ook sluit dit sterk aan bij wat onze omwonenden aangeven: dat ze onvoldoende worden gehoord wanneer hun hinderbeleving enkel wordt uitgedrukt in Lden: een gemiddelde geluidsbelasting uitgesmeerd over een jaar. ILT stelt voor om, naast de bestaande Lden-normen, ook normen in te voeren voor piekbelasting en overvliegfrequentie. Hiermee willen ze de hinder effectiever terugdringen.

- Is de minister voornemens om meerdere indicatoren, zoals piekbelasting en overvliegfrequentie, ook op te nemen in het handhavingstelsel? Of op een andere wijze de ervaren hinder verbeterd in kaart te brengen en te toetsen aan de werkelijk ervaren hinder?

#### *Burgermeetnetsystemen*

We begrijpen de complexiteit om hinder beter in kaart te brengen, en zijn zeer geïnteresseerd in het benutten van de mogelijkheden van bestaande meetsystemen. Ook onze inwoners zijn zeer belangstellend naar de mogelijkheden waarin de metingen

bij kunnen dragen in het eerlijk verdelen van de lawaaioverlast. Zo is het van belang dat het geluidsniveau, - dat de omwonende hoort in zijn leefomgeving -, van de overkomende vliegtuigen daadwerkelijk kan worden gemeten om ook individuele rechtsbescherming in de praktijk adequaat tot stand te brengen. In het licht van de zorgen van bewoners en omliggende gebieden stellen wij voor om technische ondersteuning beschikbaar te stellen voor de opzet van burgermeetnetten. Deze netwerken kunnen niet alleen bijdragen aan een eerlijker beeld van geluidsoverlast, maar ook bewoners actiever betrekken bij het handhavingsbeleid. We vragen of het Rijk hier een faciliterende rol in wil nemen.

- We zijn daarom zeer benieuwd naar de mogelijkheden die de minister ziet waarin het Rijk en Provincie elkaar hierin kunnen ondersteunen. Aanvullend: zou het Rijk de gemeenten en/of de provincie kunnen ondersteunen bij het opzetten van nieuwe initiatieven en het versterken van bestaande projecten? We denken hierbij aan burgermeetnetten of het uitbreiden van bestaande meetnetwerken om vliegtuiggeluid beter te registreren en inzichtelijk te maken voor bewoners en lokale overheden.

#### **Uitnodiging werkbezoek**

Excellentie, met waardering voor uw inspanningen op dit belangrijke dossier willen we u graag uitnodigen voor een werkbezoek aan de gemeente Nieuwkoop.

We zijn overtuigd dat een persoonlijk gesprek op locatie een uitgelezen gelegenheid biedt om deze thematiek en de door ons gesignaleerde urgente zorgpunten verder met u te kunnen bespreken. Via dit werkbezoek spannen we ons graag in om u nader inzicht te geven in de praktijkervaringen, zorgen en verwachtingen die hier leven. En hoe we de vermindering van hinder en het versterken van de individuele rechtsbescherming voor onze inwoners in de provincie Zuid-Holland vorm geven en kunnen borgen.

We zien uit naar uw reactie en hopen u binnenkort te mogen ontvangen in Nieuwkoop.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

plv. secretaris,

voorzitter,

ir. J.C. van Ginkel MCM

mr. A.W. Kolff

Deze brief is mede opgesteld namens de bestuurlijke clusters Zuid West en Groene Hart, en wordt expliciet ondersteund door de voorzitters van de clusters.

**Namens bestuurlijk cluster Groene Hart, betreffende de gemeenten:**

- Alphen aan den Rijn
- Bodegraven-Reeuwijk
- De Ronde Venen
- Gouda
- Nieuwkoop
- Oudewater
- Stichtse Vecht
- Woerden

**De voorzitters:**

- Robbert-Jan van Duijn, Burgemeester Nieuwkoop
- Jan Leendert van den Heuvel, Wethouder Bodegraven-Reeuwijk

**Namens bestuurlijk cluster Zuid West, betreffende de gemeenten:**

- Hillegom
- Kaag en Braassem
- Katwijk
- Leiden
- Leiderdorp
- Lisse
- Noordwijk
- Oegstgeest
- Teylingen

**De voorzitter:**

- Astrid Heijstee, Burgemeester Kaag-en Braassem