

Stichting Omgeving Zonder Vlieghinder voor de regio Rijn- en Bollenstreek

Platform Vlieghinder Kennemerland

Werkgroep Geluidshinder Kaag en Braassem

SOS Zaanstreek

Onderwerp: Reactie van Bewonersorganisaties op Balanced Approach

Bijlage: Bewonersaantallen onder de primaire en secundaire banen van Schiphol 2023

Oegstgeest, Uitgeest, Kaag en Braassem en Assendelft, 12 juni 2023.

Aan de minister van Infrastructuur en Water.

Geachte heer Harbers,

Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van uw kamerbrief van 9 maart 2023 (IENW/BSK2023/66921) waarin is aangegeven, dat de consultatieperiode voor Balanced Approach wordt opgestart. Dit geschiedt op basis van het kabinetsbesluit van 24 juni 2022 zoals in de Hoofdlijnenbrief Schiphol (I&W/BSK2022/156292) is verwoord.

Een belangrijke aankondiging in de Hoofdlijnenbrief is de vermindering van het aantal vliegbewegingen tot 440.000. Een voornemen dat door ons als omwonenden van Schiphol -als eerste stap naar een substantiële krimp- met instemming wordt begroet.

Evenzeer belangrijk is de vermelding van het voornemen om te stoppen met anticiperend handhaven. Het Kabinet volgt hiermee het Aldersadvies – de NNHS - op (uit 2010 en 2013!) dat in principe luidt: “gebruik de banen op Schiphol zo dat het kleinste aantal mensen wordt gehinderd”. De banen die het minste aantal mensen zouden hinderen worden dan ook de “geluidpreferente” banen genoemd.

Met andere woorden: het voornemen is om strikt te handhaven dat de “geluidpreferente” banen maximaal benut worden, voordat vliegverkeer wordt toegestaan op de andere banen.

Merkwaardig is dat dit voornemen wordt aangeboden onder het motto dat de rechtspositie van omwonenden op het gebied van geluidshinder beter gereguleerd wordt wanneer de NNHS opgenomen is in de wet. Dan zou de burger rechtszekerheid hebben en zou men zich kunnen beroepen op geluidsnormen die juridisch correct zijn vastgesteld en ook worden gehandhaafd. **Dat door NNHS de geluidshinder voor de omwonenden onder de “geluidpreferente” banen sterk toeneemt, wordt niet vermeld.**

Bovenstaand punt is voor ons essentieel in onze oordeelsvorming over de maatregelenpakketten die in het kader van de Balanced Approach worden aangekondigd. Wij menen dat het ministerie van I&W zich hierbij anno 2023, met het doorzetten van de maatregelen van het NNHS, op incomplete informatie en verouderde geluidsbelastingswaarden heeft gebaseerd.

En dat niet alleen: het wettelijk vastleggen dat de ene groep burgers (onder de “geluidpreferente” banen) benadeeld wordt ten opzichte van de andere groep burgers (onder de “niet-geluidpreferente” banen) is moreel verwerpelijk. Zijn bewoners onder de “geluidpreferente” banen dan minderwaardig?

Wij vinden dat u, omdat u zich baseert op het NNHS, in gebreke bent gebleven in het maken van een zorgvuldige en redelijke afweging van de belangen van **alle** betrokken omwonenden.

U vindt in deze brief onze argumentaties, conclusie en aanbeveling omtrent het bovenstaande. Deze zijn gebaseerd op OZV-onderzoek en -berekeningen, GGD- en RIVM-rapportages en richtlijnen van de WHO.

Incomplete informatie:

- **De contour die het ministerie gebruikt om de geluidbelasting te berekenen is te krap en niet realistisch. Het aantal woningen met een vlieggeluidbelasting van 48dB(A)Lden of hoger is in werkelijkheid veel hoger dan het ministerie aangeeft.**

Buiten de (berekende) contour die het ministerie aanhoudt, is een aanzienlijk gebied waar de werkelijke (gemeten) geluidbelasting $\geq 48\text{dB(A)Lden}$ is (1). Alleen al voor de Kaagbaan betreft dit delen van: Leiden, Oegstgeest, Teylingen, Leiderdorp, Noordwijk, Noordwijkerhout, Kaag/Braassem, Alphen a/d Rijn en Nieuwkoop.

Recent eigen onderzoek van OZV (2) (rapportage bijgevoegd) wijst uit dat **als men de WHO-richtlijn (45dB(A) Lden) hanteert, er zelfs nu al MEER mensen onder de “geluidpreferente” banen aan te veel vliegtuiggeluid worden blootgesteld dan onder de “niet-geluidpreferente” banen (541.000 vs 518.000).**

Verouderde geluidbelastingswaarden:

- **De handhavingpunten in het Luchthaven Verkeerbesluit Schiphol zijn vastgesteld in 2003 en de maximale geluidbelasting (grenswaarden) van die handhavingpunten liggen tussen 55 en 61 dB(A)Lden. Zijn dit de juridisch correcte geluidsnormen waarop de minister wil handhaven? Dit is drie tot vier maal zo hoog als de 48 dB(A)L_{den} die het ministerie in haar huidige beleid als kritische waarde hanteert en vier- tot vijf maal zo hoog als de WHO advieswaarde (45dB(A)Lden)(3). Een geluidbelasting van meer dan 48dB(A)L_{den} heeft voor de bevolking - zo blijkt uit onderzoeken van de WHO, GGD's en het RIVM (4) - al ernstige gezondheidsschade tot gevolg.**

Ondoordacht:

- **Als het strikt preferentieel baangebruik nog verder wordt aangescherpt zal niet alleen de geluidsoverlast onder de “geluidpreferente” banen snel toenemen, ook zal de 45 dB(A)Lden contour bij de “geluidpreferente” banen ruimer worden. Deze contour zal dan snel de volgende dicht bewoonde plaatsen opslokken: Haarlem, Heemstede, Noordwijk, Katwijk, Leiden, Oegstgeest, Teylingen, Mijdrecht, Assendelft, Krommenie en Westzaan.**

Met andere woorden, de verhouding voor wat betreft de aantallen bewoners die aldus de WHO worden blootgesteld aan te hoge gezondheidsrisico's door vliegtuiggeluid onder de “geluidpreferente” en “niet-geluidpreferente” banen komt dan heel anders te liggen.

Maar ook: strikter preferentieel baangebruik zal zonder meer resulteren in een verslechtering van de situatie voor de omwonenden van de “geluidpreferente” banen ten opzichte van de huidige situatie.

Zien wij het goed, dan is in de Wet luchtvaart voor Schiphol geregeld dat ‘bij een aanpassing van een besluit een beschermingsniveau voor de omgeving nooit lager mag zijn dan dat van het eerste besluit’ (5). Dan is de conclusie gerechtvaardigd, dat de minister zich op het standpunt stelt dat strikter preferentieel baangebruik er kennelijk wel voor mag zorgen dat de situatie van de omwonenden van de “geluidpreferente” banen verslechtert ten opzichte van de huidige situatie. Dat zal namelijk zondermeer het gevolg zijn van het nog strikter handhaven van het NNHS. Wij vinden dat hier eveneens uit blijkt dat er geen sprake is van een zorgvuldige en redelijke afweging van de belangen van **alle** betrokken omwonenden.

Conclusie

Naar onze mening is er geen andere mogelijkheid om vlieggeluidhinder te verminderen dan het aantal vliegbewegingen aanzienlijk in te perken.

Het voornemen om vlieggeluidhinder te verminderen door te streven naar het kleinste aantal gehinderden is op onjuiste gronden gebaseerd. Met dit voornemen wordt vlieggeluidbelasting niet verminderd maar verschoven. Op grond van het bovenstaande hebben wij dan ook zwaarwegende bedenkingen tegen deze in het kader van deze Balanced Approach voorgestane maatregelenpakketten.

Aanbeveling

De 'winst' door krimp dient over alle banen te worden verdeeld, zodanig dat iedereen erop vooruit gaat.

Hoe verder

Wij vragen u met een maatregelenpakket te komen waarin een maximum voor het vliegtuiggeluid waaraan een individu mag worden blootgesteld, bepalend is voor het aantal aan een luchthaven te vergunnen vliegbewegingen. Het voorkomen van individuele gezondheidsschade is hierbij sturend. Op deze manier kan worden bereikt dat alle burgers wonend **binnen** de 45 dB(A)Ldencontour (WHO richtlijn) op gelijke manier worden behandeld.

Hoogachtend,

[REDACTED] Omgeving Zonder Vlieghinder voor de Rijn en Bollenstreek
[REDACTED] Platform Vlieghinder Kennemerland
[REDACTED], Werkgroep Geluidshinder Kaag en Braassem
[REDACTED] SOS Zaanstreek
[REDACTED] Clustervertegenwoordiger Maatschappelijke Raad Schiphol

Referenties:

1. (On)gehoorde geluidsschade van Schiphol 2019, pagina 13 – Omgeving Zonder Vlieghinder
2. Bewonersaantallen onder de primaire en secundaire banen van Schiphol 2023 – Omgeving Zonder Vlieghinder (Zie bijlage)
3. <https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289053563>
4. GGDs: Onderzoeksrapport geluidshinder en slaapverstoring luchtvaart 2020 – GGD GHOR Nederland en RIVM Rapport 2019-0227 Motie Schonis en WHO richtlijnen voor omgevingsgeluid
5. wetten.nl – Regeling – Luchthavenverkeerbesluit Schiphol – BWBR0014330 (overheid.nl)

Contactgegevens

[REDACTED]

Bewonersaantallen onder de primaire en secundaire banen van Schiphol

Auteur: [REDACTED] (OZV)

Peer review: [REDACTED] (OZV),
[REDACTED] (TU Delft)

Datum: 15 mei 2023

Versie: 1.2

Inleiding

In zijn [Hoofdlijnenbrief Schiphol](#) van 24 juni 2022 aan de Tweede kamer geeft minister Harbers aan dat het zijn streven is om het strikt preferentieel baangebruik uit het NNHS, waarbij de Polder- en Kaagbaan primair worden ingezet, te gaan handhaven. De minister volgt hiermee het Aldersadvies op uit 2010 (en 2013) dat in principe luidt: “gebruik het banenstelsel op Schiphol zo dat de banen die het kleinste aantal mensen hinderen optimaal wordt gebruikt”. Dit advies uit 2010 is nog steeds richtinggevend voor het huidige kabinet. Hiermee zou het aantal bewoners dat wordt blootgesteld aan geluidsoverlast door Schiphol worden geminimaliseerd. In dit onderzoek gaan we in op de vraag of dit klopt.

Maar hoe liggen de verhoudingen dan nu? Hoeveel mensen worden er nu blootgesteld aan te hoog vliegtuiggeluid door het gebruik van de primaire banen¹ en hoeveel door het gebruik van de secundaire banen²? En is het te rechtvaardigen om het zwaartepunt van die verdeling (verder) te verleggen in de richting van de bewoners rond de primaire banen?

Dit stuk beschrijft een methode om te bepalen hoeveel bewoners worden blootgesteld aan te veel vliegtuiggeluid³ door het gebruik van de primaire, dan wel de secundaire banen en hoe de verdeling tussen die twee groepen nu ligt. Met dezelfde methode kan ook berekend worden hoe deze aantallen en deze verhouding zullen veranderen als door scherpe handhaving van het strikt preferentieel baangebruik de primaire banen meer zouden worden belast ten gunste van de secundaire banen.

1 Kaagbaan (06 en 24) en de Polderbaan (18R en 36L).

2 Zwanenburgbaan (18C en 36C), Buitenveldertbaan (09 en 27) en de Aalsmeerbaan (18L en 36R)

3 Dat is meer dan 45 dB(A) Lden volgens de WHO in haar rapport [Environmental noise guidelines for the European Region](#)

Conclusies

Wij komen tot de volgende bewonersaantallen

Binnen 45 dB(A) Lden van de primaire banen	Binnen 45 dB(A) Lden van de secundaire banen
541.000	518.000
Binnen 48 dB(A) Lden van de primaire banen	Binnen 48 dB(A) Lden van de secundaire banen
218.000	275.000

Werkwijze

Om te bepalen hoeveel mensen worden blootgesteld aan te veel vliegtuiggeluid veroorzaakt door het gebruik van de primaire en van de secundaire banen is als volgt te werk gegaan.

Van vliegbewegingen naar contouren

Eerst willen we weten waar de geluidscontouren lopen die worden veroorzaakt door vliegbewegingen op de primaire en de secundaire banen.

1. Op de site <http://vliegtuiggeluid.nlr.nl/> hebben we het bestand *MER Vliegbewegingen* opgehaald. Dit is een Excel-bestand met de vliegbewegingen die gebruikt zijn voor de MER (2020) NNHS berekeningen. Het gaat in totaal om bijna 495.000 bewegingen, waarvan er meer dan 291.000 plaatsvinden op de primaire banen en meer dan 203.000 op de secundaire banen.
2. We hebben hier vervolgens twee bestanden van afgeleid.
 - Een bestand waarin alle vliegbewegingen op de secundaire banen op inactief gezet zijn, als ze daar al niet op stonden. Wat overblijft is een bestand met daarin alleen als actief gemarkeerd de vliegbewegingen uit het MER NNHS bestand die plaatsvinden op de primaire banen.
 - Op dezelfde manier hebben we een bestand gecreëerd waarin alleen de vliegbewegingen uit het MER NNHS bestand op actief gezet zijn die plaatsvinden op de secundaire banen.

3. Beide bestanden op <http://vliegtuiggeluid.nlr.nl/> gebruikt als invoer bestand voor een rekenopdracht. En de resultaten zijn gedownload.
4. Met behulp van de Geluid.txt bestanden in deze resultaten zijn in een GIS-systeem⁴ de contouren gecreëerd voor 45 dB(A) Lden voor zowel de vliegbewegingen op alleen de primaire banen en de vliegbewegingen op alleen de secundaire banen.

Van contouren naar bewonersaantallen

Nu de contouren bekend zijn willen we berekenen hoeveel mensen er binnen deze contouren wonen.

5. Daarvoor hebben we om te beginnen bij het CBS het meest recente bewonersbestand⁵ met gegevens per vierkant van 100 bij 100 meter opgehaald en dit bestand ook ingelezen in het GIS-systeem.
6. Voor alle vierkanten uit het CBS-bestand die binnen de 45 dB(A) Lden-contour van de primaire banen vallen, hebben we de bewoners aantallen bij elkaar opgeteld⁶.
7. Hetzelfde hebben we ook gedaan voor de 45 dB(A) Lden-contour van de secundaire banen.

Ter vergelijking

Omdat het ministerie in haar beleidsstukken nog overwegend werkt met de 48 dB(A) Lden-contouren hebben we analoog aan de hierboven beschreven werkwijze ook berekend welke bewonersaantallen binnen de 48 dB(A) Lden-contouren van de primaire en de secundaire banen wonen.

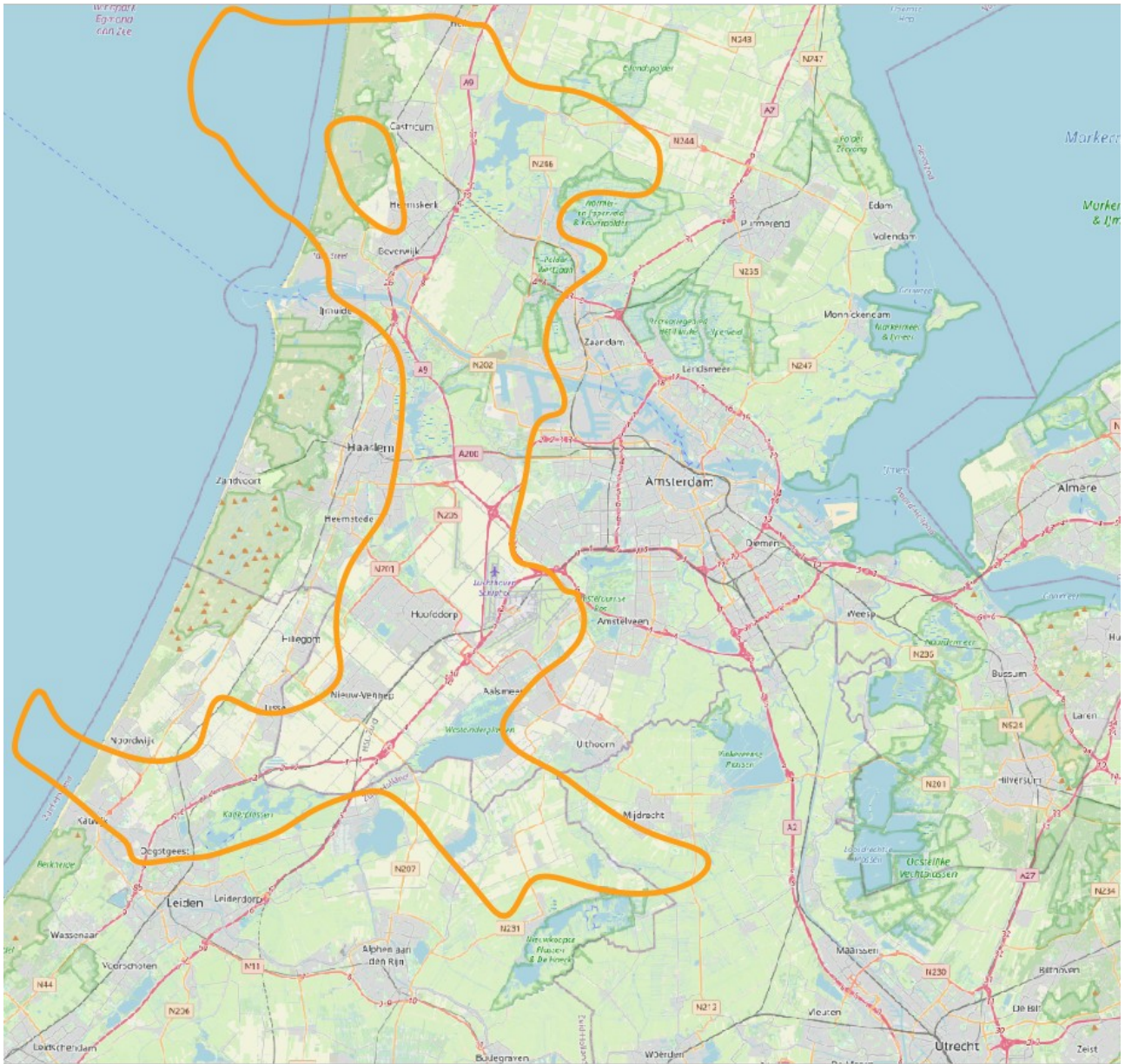
4 Q-GIS

5 *Statistische gegevens per vierkant 2021* op <https://www.cbs.nl/nl-nl/dossier/nederland-regionaal/geografische-data/kaart-van-100-meter-bij-100-meter-met-statistieken>

6 Met uitzondering van die vierkanten die als bewoners aantal de waarde -99997 hadden, wat betekent dat het om ontbrekende dan wel verholde gegevens gaat.

Resultaten

Uit stap 4



Afbeelding 1: 45 dB(A) Lden-contour primaire banen



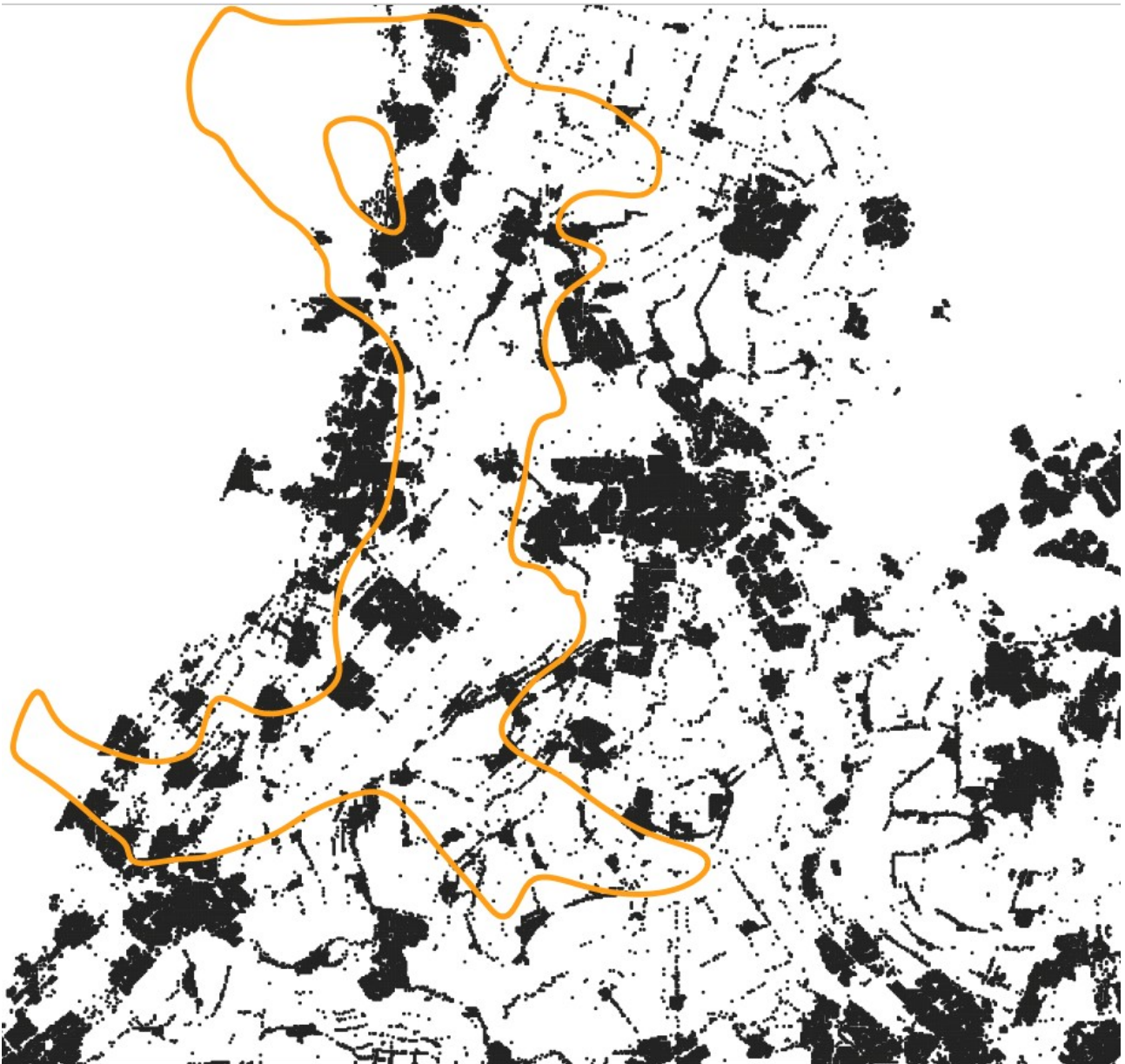
Afbeelding 2: 45 dB(A) Lden-contour secundaire banen



Afbeelding 3: Beide 45 dB(A) Lden-contouren samen



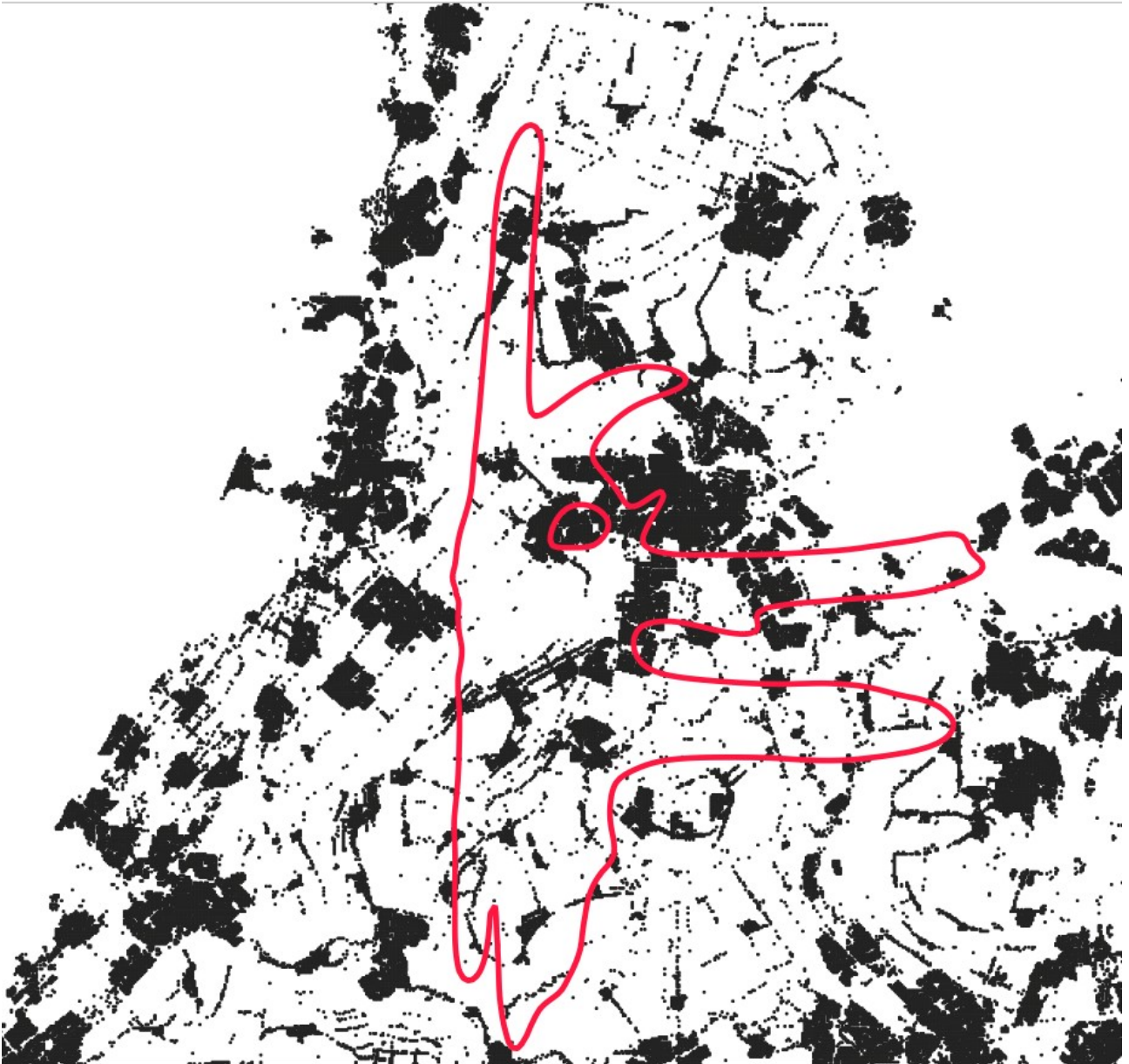
Afbeelding 4: Beide 48 dB(A) Lden-contouren samen



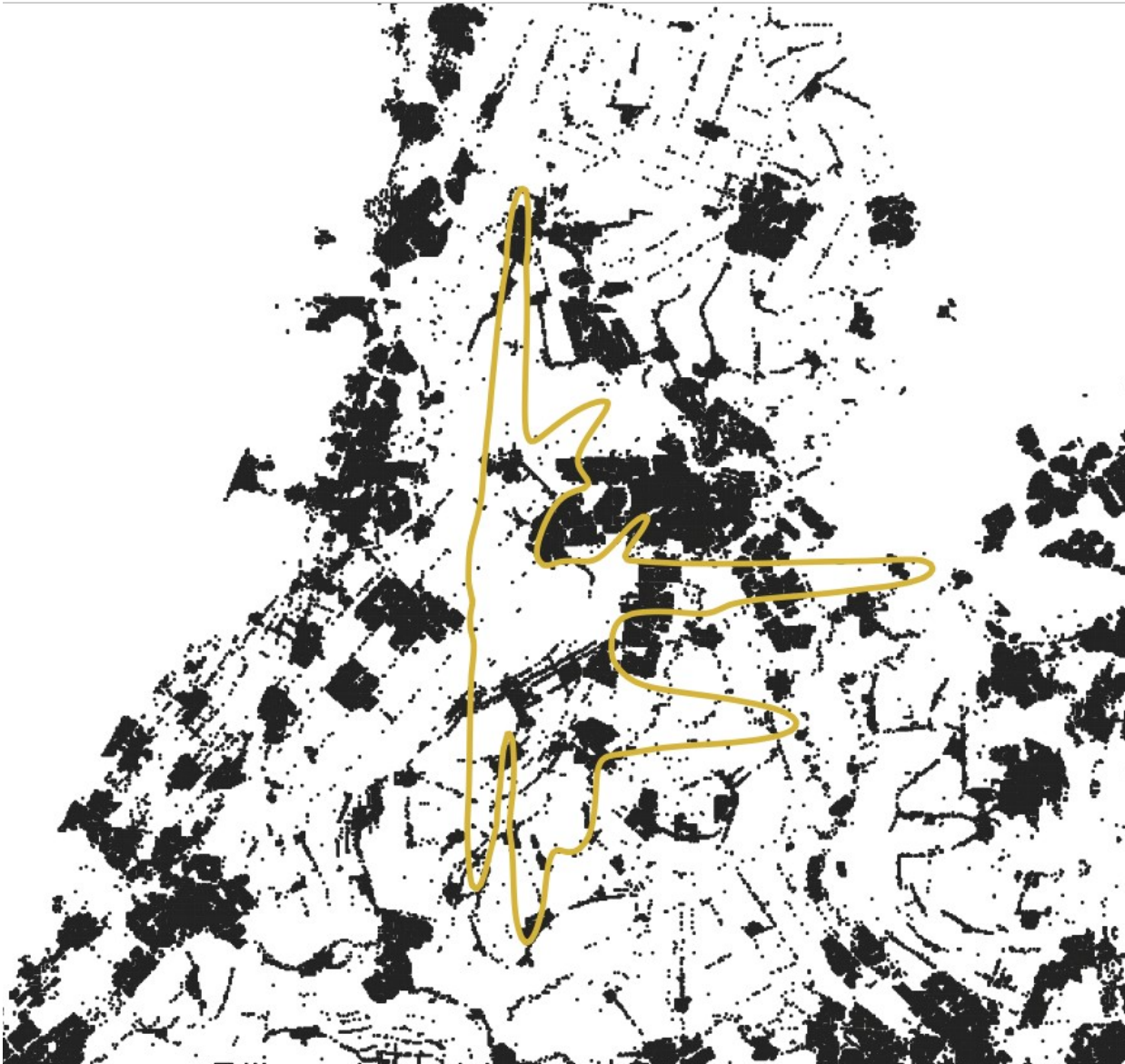
Afbeelding 5: CBS vierkanten en 45 dB(A) Lden-contour van de primaire banen



Afbeelding 6: CBS vierkanten en 48 dB(A) Lden-contour van de primaire banen



Afbeelding 7: CBS vierkanten en 45 dB(A) Lden-contour van de secundaire banen



Afbeelding 8: CBS vierkanten en 48 dB(A) Lden-contour van de secundaire banen

Aannames

Overlap

Zoals in afbeeldingen 3 en 4 te zien is, is er voor zowel de 45 als voor de 48 dB(A) Lden-contouren een gebied dat zowel binnen de contour van de primaire als die van de secundaire banen valt. Bij het berekenen van de bewonersaantallen zijn deze bewoners zowel meegeteld voor de primaire, als voor de secundaire banen. Deze bewoners tellen dus voor beide groepen mee.

Actualiteit

Voor het bepalen van de Lden-contouren hebben we gewerkt met de modelvluchtenverzameling (invoerbestand) voor de MER 2020 voor het NNHS omdat dat het enige invoerbestand is dat we tot onze beschikking hadden. We zouden de berekening actueler kunnen maken door te werken met een

invoerbestand voor de gebruiksprognose voor 2023. Als dat bestand voor handen zou zijn voor input in vliegtuiggeluid.nlr.nl dan zouden we de meest actuele berekening kunnen maken.

Discussie

Sterke groei bewonersaantallen primaire banen bij strikter preferentieel baangebruik

Volgens onze berekening worden er nu al meer mensen door de primaire banen dan door de secundaire banen blootgesteld aan meer vliegtuiggeluid dan de WHO adviseert. Als het strikt preferentieel baangebruik nog verder wordt aangescherpt zal de 45 dB(A) Lden-contour van de primaire banen ruimer worden. Zoals op afbeeldingen 1 en 5 te zien is, zal deze contour dan snel de volgende dicht bewoonde plaatsen opslokken:

- Haarlem;
- Heemstede;
- Noordwijk;
- Katwijk;
- Leiden;
- Mijdrecht;
- Zaandam.

Hierdoor zal het aantal bewoners dat door de primaire banen worden blootgesteld aan meer dan 45 dB(A) Lden snel oplopen en nog meer verhoogd worden ten opzichte van de secundaire banen dan het nu al is.

Verschillen met methode voor bepalen clusterverdeling MRS

De door ons in dit stuk beschreven methode om de bewonersaantallen per (groep) banen te berekenen lijkt op de methode die To70 heeft gevolgd om de clusterverdeling⁷ voor de nieuwe MRS te maken. Onze methode is echter fijnmaziger aangezien wij niet rekenen met gebieden als gemeenten, wijken of buurten, maar met CBS-vierkanten van 100 bij 100 meter.

7 Clusterindeling Schiphol 2023, door To70, 28 maart 2023