

14 juni 2023

Zienswijze op internetconsultatie **Balanced Approach Schiphol**¹

1. Stichting PUSH (Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking) ondersteunt volledig de noodzakelijke krimp van het aantal vliegbewegingen op Schiphol van 500.000 naar 440.000 per jaar, zoals in de Hoofdlijnenbrief van juni 2022 door de minister van I en W is aangekondigd. De Balanced Approach procedure zien wij daarom als noodzakelijke eerste stap om deze krimp wettelijk te effectueren. Toch wijzen wij hier opnieuw op de situatie dat Schiphol in 2021 een aanvraag heeft gedaan voor een natuurvergunning voor 500.000 vliegbewegingen per jaar. Omwonenden vragen zich daarom af waarom een BA procedure eigenlijk nodig is en of een eenvoudigere methode niet zou zijn om de aangevraagde vergunning toe te kennen voor maximaal 440.000 in plaats van 500.000 vtb's.
2. Wij wijzen erop dat het voor een gemiddelde burger onmogelijk is om de vele pakketten en berekeningen te kunnen inschatten op hun effect op hun eigen leefomgeving. Omwonenden ervaren geen contour maar een laag overkomend vliegtuig. Een contour weerspiegelt een gemiddelde, terwijl omwonenden de frequentie van overkomende vliegtuigen aan den lijve ervaren, horen en zien. Omwonenden leven niet met berekende hinder, maar merken dat zij of hun schoolgaande kinderen wakker worden op de tijdstippen waarop zij willen slapen. De pakketten bieden geen enkel inzicht in aantallen vliegbewegingen per baan, waardoor het onduidelijk is wat het effect op de frequentie en aantal vluchten in de omgeving van de Aalsmeerbaan en de andere banen zal zijn. Zowel via onze vertegenwoordiger in de Omgevingsraad Schiphol als rechtstreeks bij het ministerie hebben wij tevergeefs meerdere malen verzocht om dit inzicht te verschaffen. Daarmee voldoet deze Balanced Approach o.i. (nog) niet aan alle eisen die de Europese Commissie (wat betreft informatievoorziening aan de omgeving) eraan zal stellen.
3. Het beperken van het totaal aantal vliegbewegingen naar 440.000 per jaar is wat ons betreft slechts de eerste stap in het herstellen van het verstoorde evenwicht tussen de belangen van omwonenden wat betreft hun gezondheid en leefklimaat en de economische belangen van Schiphol en de luchtvaart. Meer is nodig, zoals een haalbaarheidsstudie naar verdere krimp tot 350.000 vliegbewegingen, een volwaardige evaluatie van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel NNHS en daaruit volgende verdere aanscherping van het strikt preferent vliegen, zodat de gebieden rond de secundaire banen daadwerkelijk beter beschermd worden dan in het verleden. Ook dient de krimp van het totaal aantal vliegbewegingen evenwichtig (en niet evenredig), volgens de regels van het strikt preferentieel baangebruik, te worden verdeeld over de banen, waarbij de explosieve groei op de secundaire Aalsmeerbaan (van ca. 60.000 in 2013 naar ca. 100.000 in 2019, waarbij wordt aangetekend dat de Aalsmeerbaan

¹ https://www.internetconsultatie.nl/balanced_approach_schiphol/b1

uitsluitend naar het zuiden wordt gebruikt) uitgangspunt en tevens leidraad moet zijn. De argumenten hiervoor zijn onder andere:

- a. dat bij de Aalsmeerbaan al op minder dan 400 meter van het einde van de baan de eerste woningen staan, in tegenstelling tot bij de andere banen waar de afstanden tot bewoond gebied veel groter zijn. De sloopzone in Aalsmeer is het trieste bewijs dat eeuwen van karakteristieke, historische woningbouw ten prooi is gevallen aan de ongebreidelde en ongecontroleerde, door de overheid ongereguleerde (ontbreken van vergunning), groei van Schiphol.
 - b. Ten tweede hebben de recente wijzigingen in de vliegoperaties ertoe geleid dat de geluidhinder rond de Aalsmeerbaan disproportioneel verergerd is. Zo vindt inmiddels 40% van de starts van de Aalsmeerbaan naar het zuiden plaats van een intersectie en niet van de kop van de baan, waardoor de volle lengte van de baan niet wordt benut, met extra geluidoverlast in woningen dichtbij de baan tot gevolg. Bij de primaire banen ligt dit percentage veel lager, terwijl de afstand tot bewoning daar ook veel groter is.
 - c. Bovendien heeft de, zonder enige vorm van consultatie, ingevoerde NADP2 (langer laag vliegen) startprocedure tot gevolg dat met name in Uithoorn veel meer geluidoverlast wordt ervaren en gemeten. Ook veel meer dan berekend, getuige de noodzaak om de nadeelcompensatieregeling in het leven te roepen vanwege de jarenlange overschrijdingen van het geluid in de handhavingpunten in Aalsmeer en Uithoorn.
 - d. Ook blijkt uit het lopende citizen science project van het RIVM, waaraan een van de bewoners in Uithoorn meedoet, dat er een gemiddelde L_{Amax} van 71 dB wordt genoteerd. Dat is vele malen hoger dan de 48 dB of 58 dB contour, waarin Uithoorn valt, suggereert; de berekende contour weerspiegelt niet de door bewoners ervaren geluidhinder.
4. Hoewel wij het uiteindelijke doel van de Balanced Approach, krimp tot 440.000 vtb's, ondersteunen, beoordelen wij de drie in het Consultatiedocument gepresenteerde combinaties van maatregelen als gebrekkig en onvoldoende onderbouwd wat betreft de verwachte effecten op de verschillende banen, en met name op de omgeving rond de secundaire Aalsmeerbaan.
- a. Zo is onvoldoende duidelijk waarom in twee van de drie pakketten wordt gekozen voor (gedeeltelijke) sluiting van de Buitenveldertbaan en niet van de Aalsmeer- of Zwanenburgbaan.
 - b. Bij de referentiesituatie (baseline scenario) wordt uitgegaan van de gebruiksprognose voor november 2024/2025, met 500.000 vtb's waarvan 32.000 in de nacht. Dit is in afwijking van de bestaande praktijk (in 2019 bedroeg aantal nachtvluchten ca. 30.000) en in afwijking van de hinderbeperkende afspraken in de Omgevingsraad Schiphol (tot 29.000). Daarmee is de referentiesituatie wat ons betreft een verkeerd uitgangspunt.
 - c. Ook is onduidelijk of de uitgangspunten van strikt preferentieel vliegen (NNHS) in deze pakketten worden losgelaten. Indien deze uitgangspunten in de BA

procedure worden losgelaten wordt daarmee de deur wordt opgezet naar het afschaffen van het preferentieel baangebruik in de toekomst. Gelijktijdig met de BA procedure wordt immers gewerkt aan een nieuw LVB. Een dergelijk besluit heeft grote impact op de omgeving rond de secundaire banen, in het bijzonder de Aalsmeerbaan, en zou niet middels dit oneigenlijke instrument van de BA indirect in consultatie gebracht mogen worden.

- d. Van de drie gepresenteerde pakketten biedt pakket C geen enkele krimp van het aantal vtb's. Het is ons niet duidelijk waarom dit pakket ontwikkeld is en als een van de drie te kiezen pakketten wordt gepresenteerd. Dit pakket is in strijd met de Hoofdlijnenbrief van de minister. In feite presenteert dit pakket een capaciteitsbeperking van de Buitenveldertbaan, waarmee een verschuiving van het huidige aantal vluchten naar de andere banen zal plaatsvinden. Hiermee lijkt het NNHS in feite opzijgezet te worden.
 - e. Pakketten B en C gaan uit van gedeeltelijke nachtsluiting van de Buitenveldertbaan, omdat daarmee een groot effect bereikt kan worden volgens de BA methode. Dat deze maatregel zal leiden tot toename in het gebruik van de andere secundaire banen, en met name de Aalsmeerbaan in de Zuidoosthoek, wordt onvoldoende besproken en onderbouwd. Er wordt gerekend met een straffactor van 10 voor de avond en nacht. Zo levert een vlucht minder in de nacht ruimte op voor 10 vluchten overdag. Bovendien zal er door een (gedeeltelijke) nachtsluiting verschuiving plaatsvinden van vluchten naar de randen van de dag (avond en ochtend). Hierdoor zullen de secundaire banen vaker moeten worden ingezet om de ochtend- en avondpieken te verwerken. Dat deze – naar onze inschatting grote - impact niet wordt beschreven of berekend (desnoods ingeschat, een 'best estimate') in het consultatiedocument is onacceptabel. Immers, het eerste criterium voor de afweging van de keuze tussen de pakketten is de daadwerkelijke impact op de hinder. Dan moet die daadwerkelijke impact wel zo goed mogelijk beschreven en onderbouwd worden.
 - f. Van de drie pakketten biedt Combinatie D voor de bescherming van de secundaire banen het beste uitgangspunt. Maar uit onze berekeningen blijkt dat er onvoldoende rekening wordt gehouden met de explosieve groei die op de Aalsmeerbaan heeft plaatsgevonden (zie punt 3). Naar de omgeving toe is het niet uit te leggen dat mogelijk straks de krimp naar 440.000 vtb's per jaar nog altijd leidt tot een forse toename op de AB ten opzichte van de situatie in 2013.
5. Ter illustratie van het gebrek aan inzichtelijke informatie geven wij hieronder onze eigen berekeningen weer (Aalsmeerbaan in geel), met interpretatie. In 2013 verwerkte Schiphol ca. 440.000 vtb's in totaal, waarvan op de AB 64.333 afgewikkeld werden (15%). Uit de tabel op pagina 50 van de To70 BA study concluderen wij dat de afname bij de AB bij een aantal pakketten (deze aantallen zijn niet voor alle pakketten terug te vinden in de geleverde documentatie) niet evenwichtig (bescherming kwetsbare gebieden) zal plaatsvinden.

Direction	Runway	Total movements in baseline scenario	Reduce annual number of movements to 440,000 movements (32,000 night flights)	Reduce annual number of movements to 440,000 movements (29,000 night flights)	D % tov baseline	E % tov baseline
Landing	4	2	2	2	100	100
	6	45,715	42,242	41,954	92	92
	9	26	30	30	115	115
	18C	39,384	31,98	32,113	81	82
	18R	95,837	86,551	86,33	90	90
	22	3,278	2,769	2,798	84	85
	24	547	472	473	86	86
	27	22,234	20,306	20,37	91	92
	36C	14,133	11,721	11,701	83	83
	36R	28,901	23,985	24,121	83	83
Take-off	4	6	6	6	100	100
	6	22	21	21	95	95
	9	9,94	8,146	8,201	82	83
	18C	3,599	3,169	3,17	88	88
	18L	63,158	51,431	51,736	81	82
	22	19	16	16	84	84
	24	84,883	79,232	79,08	93	93
	27	948	783	788	83	83
	36C	22,781	17,956	18,092	79	79
	36L	64,586	59,18	59	92	91
Total		500	440	440	88	88

Bron: pagina 50 van To70 Balanced Approach study Schiphol; laatste 2 kolommen eigen interpretatie.

Tenslotte.

Wij kunnen geen van deze pakketten onderschrijven en wij adviseren om een alternatief maatregelenpakket te ontwikkelen dat is gebaseerd op de principes van strikt preferentieel vliegen en dat volledig is doorgerekend op de impact op de meest kwetsbare woongebieden.



Wij onderschrijven de noodzaak om ter bescherming van onze gezondheid en het milieu Schiphol een capaciteitsbeperking op te leggen. Wij onderschrijven de noodzaak om daarvoor een BA procedure te starten. Maar wij zijn teleurgesteld in het gebrek aan feitelijke informatie over de impact van de voorgestelde pakketten op de meest kwetsbare gebieden. Dat levert geen herstel van vertrouwen maar juist wantrouwen van de omgeving in de objectiviteit van deze BA procedure op.

Met vriendelijke groeten,

Stichting PUSH (Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking)

Mirella Visser, voorzitter

www.pushuithoorn.nl

pushuithoorn@gmail.com