



Internetconsultatie Balanced Approach (BA) 15 juni 2023

De Vereniging VliegHinder Nieuwkoop dient de navolgende zienswijze in over de Balanced Approach. Onze vereniging heeft als doelstelling bescherming en behoud van een goed woon- en leefklimaat voor de inwoners van met name de gemeente Nieuwkoop en behartigt de belangen van allen die de vliegHinder tot acceptabele proporties willen terugdringen.

### ***De Inleiding***

Een document uwerzijds begint met de volgende inleiding:

“Schiphol Airport speelt een voorname rol in de verbinding van Nederland met de rest van wereld, en is daarbij een belangrijke pijler onder de Nederlandse economie.”

Zelfs in deze inleiding presteert het ministerie I&W het om met de economie te beginnen. Dat is een veeg teken. Minister ga eindelijk het publieke belang voorop stellen. Er wordt nog steeds gesproken over de voorgenomen beperking van de nachtvluchten naar 29.000. Dit is in 2010 besloten en het is nog steeds niet doorgevoerd. Het is nu 2023. Dit geeft geen vertrouwen aan omwonenden.

Een balanced approach: waarom?

De rechtszaak aangespannen door KLM e.a. over mogelijke krimp ging verloren en de rechter droeg u op de juiste procedure te volgen. Onze eerste vraag is waarom u kiest voor een balanced approach om de mogelijke krimp van het aantal vliegtuigbewegingen en de daaruit voortvloeiende exploitatiebeperking te onderbouwen. Vliegen is leuk en nuttig maar kent behoorlijk wat bijverschijnselen “collateral damage” die om bijsturing vragen. Geconstateerde uitstoot is natuurlijk geluid, maar ook CO<sub>2</sub>, stikstof, fijnstof en ZZS zijn bijverschijnselen met negatieve gevolgen voor klimaat, volksgezondheid, luchtkwaliteit en biodiversiteit. Op al deze elementen heeft dit land en dit kabinet in onze ogen een opgave om te komen tot minder uitstoot en bijv. een betere luchtkwaliteit of minder gevallen van longaandoeningen en zelfs minder gevallen van kanker. In onze ogen zijn er meerdere motieven om tot krimp en exploitatiebeperking te komen, dus waarom beperkt het ministerie zich tot de factor geluid? Misschien neemt de kans op succes zelfs toe als het ministerie I&W stuurt op meerdere motieven en milieucriteria. Dan is er wellicht geen noodzaak om de EU spelregels voor uitsluitend geluid te volgen en kan de minister samen met kabinet en 2de Kamer zelf komen tot een nationale afweging. Wij horen graag waarom u niet voor deze eigen nationale lijn kiest gezien de omvang en het meervoudige karakter van het probleem Schiphol?

De Balanced Approach:

Jarenlang heeft er onder het mom van ‘anticiperend handhaven’ een absolute vergroeiing van Schiphol plaatsgevonden. In onze ogen kan het resultaat van deze vergroeiing nu niet de basis vormen van deze Balanced Approach.

Maar als u toch vasthoudt aan een Balanced Approach moet ons iets anders van het hart. Ons grootste probleem is dat wij uw inventarisatie van het geluidsprobleem op basis waarvan u de Balanced Approach inzet niet delen. Wij denken dat het probleem groter is dan u modelmatig schetst. De geluidsdeken die over dit deel van Nederland wordt uitgespreid door vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol is groter en dikker dan u doet voorkomen. Daardoor zijn er

ook meer gehinderden en slaapverstoorden dan u meldt. We hebben drie aanleidingen om dat te veronderstellen.

1) In de Europese verordening staat dat vliegtuigfabrikanten/maatschappijen zelf hun geluidsgegevens van hun type vliegtuig mogen aanleveren. Dat kan gemakkelijk leiden tot risico's gelijk aan sjoemelsoftware in de dieselautobranche. Bovendien is de rollenbank meting altijd anders dan het feitelijke meetresultaat in het vrije veld bij een werkelijke start of landing. Maar deze theoretische berekening is de input en daarmee de basis voor de berekening van Lden en Lnight? En daarmee ook de basis voor de getrokken geluidscontouren rond Schiphol?

2) De discussie over aantallen. Recent was er een item bij Omroep West over een verschil in aantallen vliegtuigbewegingen. De omgevingsdienst telt via Sensornet veel meer vliegtuigbewegingen dan de luchtverkeersleiding opgeeft. Rara hoe zit dat? Op wiens gegevens moeten wij afgaan. Wat er kan gebeuren is dat indien weinig vliegtuigbewegingen als input gebruikt worden voor rekenmodel Lden en Lnight er rooskleurige contouren ontstaan ofwel de deken wordt kleiner en dunner. Als er geen eenduidigheid is over feitelijke vliegtuigbewegingen hoe kan men dan modelleren? En welke gegevens worden dan uiteindelijk gebruikt om te modelleren? We horen het graag.

3) De beperkte gebiedsdekking door het NOMOS meetsysteem met slechts 35 punten is onvoldoende adequaat. Om die reden kiest men in Nederland voor geluidberekeningen omdat men niet bereid is een adequaat meetsysteem op te zetten. Een adequater meetnetwerk zou kunnen leiden tot een beter modellering.

Op basis van deze modelmatige berekeningen wordt het aantal gehinderden en slaapverstoorden berekend en ook bekeken welke woningen evt. voor geluidsisolatie in aanmerking komen. Uit onderzoek van GGDGHOR uit 2020 blijkt dat ook in Nieuwkoop de slaapverstoring tussen 2016 en 2020 is toegenomen. Niet alleen in Nieuwkoop overigens.

Daarnaast zijn Lden en Lnight onvoldoende maten voor het bepalen van hinder die bewoners ondervinden. Uit eigen ervaring kunnen we zeggen dat we 's nachts, 's avonds laat of 's ochtends vroeg wakker worden van een of twee luide vliegtuigen, die ons rechttop in bed doen belanden. Daar valt dan niets meer aan uit te middelen. Dan is de piekbelasting zoals die ervaren wordt de absolute maat der dingen.

Naast de Lden zou het zinvol zijn om aan te geven hoeveel vliegtuigen ver uitgaan boven het gemiddelde van een bepaalde norm ofwel NAX (number above)

Zeker nu de computergestuurde navigatie er toe leidt dat vliegtuigen op 1 minuut a 1 1/2 minuut volgend op elkaar kunnen vertrekken en landen. Als je dan in een piekperiode zit kan het zomaar gebeuren dat je uren non-stop vliegtuigen hoort overkomen die volgens de appExplane tussen de 65 en meer dan 85 dB(A) produceren. Over 24 uur zou het dan binnen die normen kunnen vallen, maar die uren zijn wel niet te harden.

Natuurlijk lost beter meten het geluidsprobleem niet op. Maar beter weten wat er aan de hand is draagt wel bij aan beter inzicht en daarmee tot meer adequate maatregelen.

Omdat de geluidsdeken dikker en groter is kunnen wij ook geen genoegen nemen met de beperkte krimpdoelstelling die wordt voorgesteld. Ons voorstel is ingrijpender. Wij vragen u een verdubbeling van geluidsdoel van 20 naar 40% en van 15 naar 30% en zouden graag een doorrekening tegemoet zien.

In Nieuwkoop en een aantal omliggende gemeenten zijn we begonnen met het opzetten van een uitgebreider meetnetwerk in samenwerking met de TU Eindhoven. Maar op de keper beschouwd is het te zot dat burgers deze kennis moeten opbouwen, waar de taak van de overheid niet alleen bestaat uit faciliteren, maar ook uit meten en normeren.

Bereikbaarheid

Wij zitten ook niet vast aan een vooropgezet doel van 440.000 te realiseren vliegtuigbewegingen. In de hoofdlijnenbrief Schiphol werd in eerste instantie gesproken over een bandbreedte van 400.000 tot 440.000 vtb'ën. Het kabinet legt meteen de bovengrens vast en gaat daar een bijpassend model en normstelsel voor geluid bij zoeken. Waarom wordt die bandbreedte niet gebruikt om een optimum te zoeken. Met dit aantal houden we 50 vliegtuigbewegingen per uur het jaar rond. In onze ogen hoeft Schiphol geen hubfunctie te zijn voor AirFrance/KLM combinatie. Maar een goed internationaal vliegveld voor de thuismarkt. Dat geeft wellicht ook meer ruimte voor andere behoeften in dit land zoals woningbouw.

#### Normstelling:

De WHO adviseert vanuit de gezondheidsoverwegingen om 45dB(A) Lden en voor Lnight 40dB(A) aan te houden. Kan ministerie IenW aangeven waarom men een norm hanteert van 48dB(A) voor de situatie in Nederland?

Op andere vlakken waar geluidsoverlast kan plaatsvinden is uiteraard al nagedacht over bescherming van burger tegen verkeers- en industrielawaai. Om die reden verwijzen wij graag naar art. 2.17 lid 1 activiteitenbesluit milieubeheer. Wij zien niet in waarom vliegende schoorstenen een andere en ook nog meer gunstige behandeling moeten krijgen dan stilstaande verbrandingsmotoren en schoorstenen dan wel uitlaten. Sanering pas inzetten bij 58 dB(A) lijkt ons waanzinnig. Breng svp de overlast en de geluidsdruk terug. Wellicht kun je met isolatie een bruikbare binnenruimte scheppen in een woning, maar de facto geef je tuinen, de buitenruimte ofwel de publieke ruimte op.

#### **De consultatie**

De insteek van deze consultatie verrast ons. Opeens komen er nieuwe geluidsdoelstellingen voor de korte termijn en wordt een aantal combinaties van maatregelen (Tabel S.2) geïntroduceerd.

**Tabel S.2 Uiteindelijke combinaties van maatregelen**

| Combinatie B  | Combinatie C  | Combinatie D   |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vermindering van het gebruik van de secundaire banen</li> <li>• Verlenging van het nachtrechtime (avond + ochtend)</li> <li>• Vermindering van het gebruik van de Buitenveldertbaan</li> <li>• Stimuleer luchtvaartmaatschappijen om stillere vliegtuigen te gebruiken door differentiatie van luchthavengelden</li> <li>• Reductie van de capaciteit tot 440.000 vluchten in totaal / 29.000 nachtvluchten</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vermindering van het gebruik van de secundaire banen</li> <li>• Verlenging van het nachtrechtime (avond + ochtend)</li> <li>• Vermindering van het gebruik van de Buitenveldertbaan</li> <li>• Stimuleer luchtvaartmaatschappijen om stillere vliegtuigen te gebruiken door differentiatie van luchthavengelden</li> <li>• Capaciteit nachtvluchten verminderen 25.000 (500.000 totaal)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlenging van het nachtrechtime (avond + ochtend)</li> <li>• Stimuleer luchtvaartmaatschappijen om stillere vliegtuigen te gebruiken door differentiatie van luchthavengelden</li> <li>• Reductie van de capaciteit tot 440.000 vluchten in totaal / 29.000 nachtvluchten</li> </ul> |

Combinatie C gaat ervan uit dat 500.000 vliegtuigbewegingen gewoon in het plaatje passen, d.w.z. door stillere vliegtuigen en minder nachtvluchten bereikt men een equivalent van de overlast van 400.000 vliegtuigbewegingen. Ra, ra, hoe kan dit. Het lijkt erop dat u de toegezegde krimp op losse schroeven zet.

De minister schrijft o.a.: Deelnemers aan deze consultatie worden uitgenodigd in ieder geval hun zienswijze te geven op de selectie, samenstelling, effect en wenselijkheid van de drie gepresenteerde combinaties van maatregelen. Deelnemers worden ook uitgenodigd alternatieve maatregelen of alternatieve combinaties van maatregelen voor te stellen die het geluidsdoel doen halen en per november 2024 gerealiseerd kunnen worden. De uitkomsten van de consultatie worden door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gebruikt om de definitieve combinatie van maatregelen te bepalen en te notificeren bij de Europese Commissie. Nationale besluitvorming na afronden van

de Balanced Approach procedure. De maatregelen die – na het doorlopen van de Balanced Approach procedure – door het kabinet wordt gekozen moeten in het LVB worden opgenomen. Er is een urgente noodzaak tot maatregelen, waarmee een basisniveau van maximaal toelaatbare geluidshinder wordt gerealiseerd. Daarna kan eventueel ruimte ontstaan voor groei van de luchtvaartsector als door innovaties en maatregelen die effecten verder afnemen en de ruimte zowel en eerst de omgeving als daarna de luchtvaartsector ten goede komen. Dit principe moet in een toekomstig normenstelsel worden vormgegeven.

Allemaal procedureel theoretische verhalen waar wij als bewoners niets aan hebben. Het doorakkeren van de stukken is al “Sisyphus arbeid”. Wij verwijzen graag naar de persoonlijke noot van de voorzitter van de MRS, de heer E. van Hijum: “Maar een paar mensen in NL begrijpen nog wat het luchtvaartdossier inhoudt.” Wij zien op geen enkele manier ruimte voor groei.

### ***Ons advies***

Het rapport van To70 is ronduit kritisch (To70 is eigenlijk nooit zo kritisch!) over de genoemde scenario's. Er wordt bijv. uitgegaan dat vliegtuigen razendsnel stiller worden en dat 65% van de 87.000 luidruchtigste vluchten eind 2024 vervangen zijn. MovingDot (rapportage 2 juni 2023) laat niets heel wat het ministerie aan maatregelen oppert. Door het noemen van een aantal combinaties van maatregelen wil de minister ons in een keurslijf dwingen, in de trend van maak maar een keuze voor een van de scenario's. Wij vertrouwen uw modellen niet omdat die gebaseerd zijn op onvoldoende meetpunten en daarmee geen getrouw beeld scheppen van de reeds aanwezige overlast. Om die reden willen wij ons niet laten persen in de door u gepresenteerde combinaties van geluidsmaatregelen. Die dienen slechts een doel 440.000 veilig stellen.

In het kort houdt ons advies dus in:

**Een BA procedure is niet de meest aangewezen weg voor krimp.** Een MER in combinatie met een MKBA zou wellicht een meer integrale benadering van een krimpscenario mogelijk maken en bovendien ook leiden tot een betere en bredere belangenafweging. Bescherm ons als bevolking en stap af van het gedachtegoed dat het economisch belang boven het publieke belang gaat. Stel eindelijk de leefomgeving voorop.

Zorg voor

- Een substantiële krimp van het aantal vliegtuigbewegingen naar 350.000
- geen nachtvluchten
- geen verschuiving van nachtvluchten naar de dag
- het eindelijk gaan meten van de herrie en vervuiling zodat er een beter model komt
- behandeling van Schiphol als gewoon bedrijf
- implementatie van het WHO advies en

neem ons vooral als om- en onderwonenden serieus.

Onderstaande verordening 598/2014 noemt o.a. dat (11) “Het belang van de gezondheidsaspecten van geluidsproblemen dient te worden erkend...”, (12) “Evaluaties van de geluidshinder moeten gebaseerd zijn op objectieve en meetbare criteria...”

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0598>

In aansluiting op objectieve en meetbare criteria wijzen wij op het onderstaand voorbeeld over hoe wij als bewoners met het kluitje in het riet worden gestuurd. De gegevens van Schiphol wijken gigantisch af van de gegevens van de gemeenten. Schiphol noch de Omgevingsdienst gaan dit na.

<https://eur03.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fwww.omroepwest.nl%2Fnieuws%2F4659339%2Fwaarom-zeggen-schiphol-en-gemeenten-elk-iets-anders-over-geluidsoverlast&data=05%7C01%7CMaria.Horfarter%40achmea.nl%7C4a1d0e2697f2466ece6e08db6923ffa7%7Cc37ef212d4a344b692df0d1dff85604f%7C0%7C0%7C638219375551811833%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzliLCJBTiI6IjEkaWwiLCJXVCi6Mn0%3D%7C3000%7C%7C&sdata=gdORMUizMU%2BzI6fEPTODvT6yiNNdpuxHYxaS79pifZs%3D&reserved=0>

### ***Wat is ons advies waard?***

Als bewonersvereniging hebben wij inmiddels diverse zienswijzen ingediend met geen resultaat. Er worden bijv. duizenden zienswijzen ingediend nav uw oproep en vervolgens worden die allemaal ter zijde gelegd. In de uitvraag van deze internetconsultatie schrijft u “Wij horen graag of u zorgen, aandachtspunten of ideeën heeft over de MRS. Bijvoorbeeld over hoe de MRS bestaande en nieuwe groepen belanghebbenden aan zich kan binden?” Dat laatste is heel simpel, nl. door te luisteren naar de bewoners en ernaar te handelen. Minister, ga niet weer een onderzoek starten, er is door de GGD, GGD GHOR, RIVM, WHO e.a. aangetoond dat wij als bewoners schade ondervinden door de geluidsoverlast, vervuiling e.a. U schrijft dat de MRS de samenleving daarmee kansen biedt om op gestructureerde wijze input te leveren op beleidsvorming rond Schiphol, luchtvaart en leefomgeving. Wij als bewoners willen geen kans (voor kansen gaan wij naar het Casino) op een veilige en gezonde leefomgeving, dit is gewoon een grondrecht. Wij willen allemaal een betere leefomgeving en willen af van het verplaatsen van hinder van de ene kant naar de andere kant. Wij zijn geen waterbed. Kortom, neem ons serieus, stop die BA procedure en stel de publieke belangen voorop.

Tja, wij zijn benieuwd wat met de zienswijzen gedaan wordt. Wij zullen zien of u naar ons luistert en onze inbreng serieus neemt.

Bewonersvereniging Vliegghinder Nieuwkoop

Maria Hörfarter en Ton van den Belt