

# Reactie m.b.t. Experimenteerregeling Schiphol

Amstelveen, 18 Februari 2023

De stichting SWAB behartigt de belangen van omwonenden in Amstelveen en Buitenveldert m.b.t. de overlast door Schiphol.

Wij maken bezwaar tegen de voorgestelde regeling omdat de 'actualisatie' van de grenswaarden in strijd is met eerder gemaakte afspraken om de hinder te verminderen.

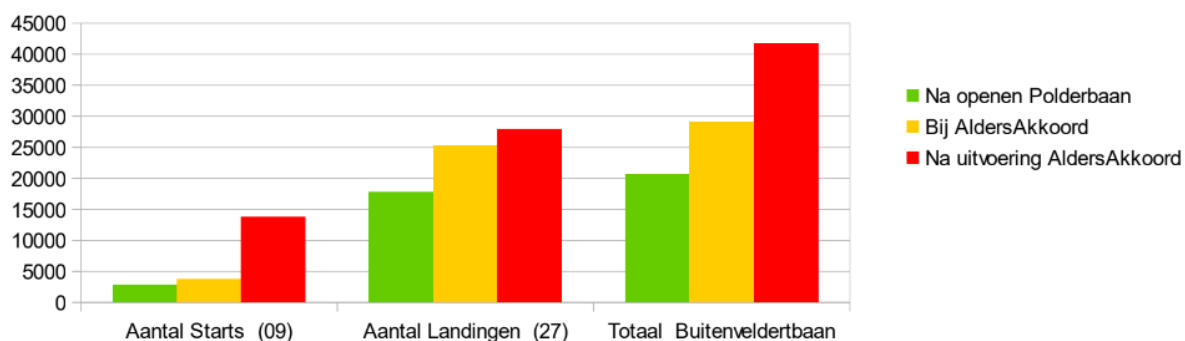
Voor zover nog niet bekend schetsen wij kort de overlast in ons gebied. Er zijn vliegpaden van meerdere banen maar de grootste overlast wordt veruit veroorzaakt door de Buitenveldertbaan. Het vliegpad gaat op rond de 200 meter hoogte over dichtbevolkte wijken van Amstelveen en Buitenveldert. Daarbij komen alle vliegtuigen die op weg zijn naar de Buitenveldertbaan in een rechte lijn over, dit in een frequentie van rond de 2 minuten en met uitzonderlijk veel lawaai. Uitstoot van schadelijke stoffen komt daar nog bij. De veiligheid van omwonenden is tot een factor 10 slechter dan toegestaan voor andere bedrijfsactiviteiten zoals chemie (zie het bekende OvV rapport).

Om onze bezwaren te begrijpen is een historisch perspectief nuttig. Nadat door sterke groei van Schiphol in de jaren 90 en daarvoor de leefbaarheid compleet onhoudbaar was geworden voor omwonenden van de Buitenveldertbaan (en Zwanenburgbaan) is destijds besloten tot aanleg van de Polderbaan. Hoewel de situatie enigszins verbeterde zijn de verwachtingen nooit waargemaakt en bleef de leefbaarheid uitermate slecht. De Buitenveldertbaan zou gemiddeld 4% van het aantal vluchten afhandelen. Dat bleken er in de praktijk veel meer. De handhavingspunten zijn toen vrijwel verdubbeld met een MER korte termijn. Het AldersAkkoord beloofde vervolgens verbetering door een totaal van 30.000 vluchten per jaar op de baan bij een groei naar 510.000 vluchten totaal.

De beloofde verbetering met het Aldersakkoord betreft met 6% van het totaal aantal vluchten nog steeds 50% meer dan beloofd met het openen van de Polderbaan. Deze nieuwe verslechterde belofte is vervolgens ook niet waargemaakt. De realisatie van het AldersAkkoord is 8% gemiddeld (3 jaren voor Corona). Dus procentueel het dubbele dan beloofd na het openen van de Polderbaan (zie ook grafiek op volgende pagina).

## Inzet Buitenveldertbaan bij 500.00 vluchten per jaar

Prognose bij gemiddeld weer



Vrijwel dagelijks ontvangen wij berichten uit onze achterban over de enorme overlast met schrijnende situaties tot gevolg. Problemen van kinderen op school, slaapproblemen, niet goed functioneren op het werk en medische klachten. Veel mensen zijn de wanhoop nabij.

Met deze experimenteerregeling wordt het falende Nieuwe Normen en Handhavingstelsel (NNHS) gehanteerd binnen het geldende stelsel van handhavingpunten. Dat het NNHS niet voldoet bleek al eerder uit het herhaald overschrijden van handhavingpunten tijdens de fase van anticiperend handhaven. Wij verwijzen daarnaast naar onze eerdere zienswijze m.b.t het LVB1 en de daarin genoemde second opinion door het Engelse onderzoeksbureau Helios. Helaas heeft dit nooit geleid tot aanpassingen in het NNHS om het beoogde doel te bereiken. Nu het langer gedogen van overschrijdingen juridisch niet meer houdbaar lijkt, is het ophogen van grenswaarden uiteraard het paard achter de wagen spannen. Op deze manier wordt de sector beloond voor het niet nakomen van de afspraken.

De redenen die worden gegeven voor de 'actualisatie' van grenswaarden zijn veiligheid en hinderbeperkende maatregelen. Uiteraard is iedereen voor veiligheid, echter de conclusie had moeten zijn dat gezien de veiligheid er minder vluchten mogelijk zijn binnen de grenswaarden. Met de voorgestelde regeling zijn omwonenden de sluitpost. Verder was het nooit de bedoeling dat hinderbeperkende maatregelen zouden leiden tot een verhoging van grenswaarden. Bovendien heeft de voorgestelde ophoging van grenswaarden ook te maken met het niet realiseren van veronderstelde hinderbeperking in het Aldersakkoord en het met meer overlast voor de omgeving vliegen dan afgesproken.

Specifiek voor het gebied van onze achterban willen wij een aantal zaken aangeven. De handhavingpunten die voornamelijk belast worden door landingen op de Buitenveldertbaan gaan licht omlaag. Echter dit is nadat deze

handhavingspunten heel fors zijn opgehoogd met de MER korte termijn. De gemeenten zijn destijds alleen akkoord gegaan omdat het voor de korte termijn zou zijn en het Aldersakkoord verbetering zou brengen. Op basis van de gecommuniceerde aantallen vluchten op de Buitenveldertbaan bij het Aldersakkoord was een forse verlaging van de betreffende handhavingspunten op zijn plaats geweest.

Handhavingspunt 20, met mede belasting door starts van de Buitenveldertbaan, wordt fors verhoogd. Wij zien daar geen goede reden voor. Meer maatschappelijk verkeer (helikopters) en meer general aviation betekent dat er minder ruimte is voor het overige verkeer (en niet zoals in de voorgestelde regeling de gevolgen afwentelen op omwonenden). Op de NADP2 startprocedure bestaat al lang kritiek van omwonenden, wij pleiten om NADP1 weer als standaard in te voeren. Verder is er de al heel lang slepende kwestie van het niet parallel starten naar het Noorden bij verminderd zicht. Ook hier wordt een operationele aangelegenheid van de luchtvaartsector afgewenteld op omwonenden door de grenswaarden te verhogen. Wij pleiten om terug te vallen op de bewezen werkwijze van starten met koersinstructies zolang het probleem met de SID starts bij verminderd zicht niet is opgelost, in ieder geval geen ophoging van grenswaarden.

In de beleidsnotitie van het ministerie wordt gewezen op netwerkkwaliteit als een reden om de grenswaarden op te hogen en zo meer vluchten op Schiphol te accommoderen dan mogelijk zijn binnen de huidige grenswaarden. Wij hebben hier 2 bezwaren tegen. Ten eerste had het opereren met meer overlast voor de omgeving tot een nieuwe afweging van de verschillende belangen moeten leiden. Op zijn minst had de minister kunnen kijken naar de bandbreedte van 400.000 tot 440.000 vluchten om de gewenste Hub functie in stand te houden, en niet 460.000 vluchten als uitgangspunt nemen. Ten tweede is het belang Hub functie niet gelijk aan het belang netwerkkwaliteit zoals eerder ook is geconstateerd door de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (RLI). Het in stand houden van verbindingen die hoofdzakelijk worden gebruikt door buitenlandse overstappende passagiers draagt nauwelijks bij aan de verbondenheid van Nederland maar leidt wel tot grote negatieve effecten voor de omgeving.

Samenvattend willen wij aangeven dat het nakomen van afspraken met betrekking tot hinderbeperking voorop moet staan bij de regeling voor het komende gebruiksjaar. Dus niet het oprekken van de regels maar maatregelen om de beloofde maar nog niet gerealiseerde hinderbeperking alsnog te leveren. Dit door een aanscherping van de grenswaarden en specifieke maatregelen zoals NADP1 en parallel starten bij verminderd zicht met koersinstructies. Voor het nieuw te ontwikkelen geluidsstelsel willen wij een aantal zaken benadrukken: snel afbouwpad naar maximale WHO advieswaarden geluid, nachtsluiting en gegarandeerde rustperioden overdag.

Hoogachtend, namens de stichting SWAB

J.H. Griese Voorzitter