



Internetconsultatie Experimenteerregeling Schiphol strikt preferent baangebruik 23 februari 2023

De Vereniging VliegHinder Nieuwkoop dient de navolgende bezwaren in tegen de experimenteerregeling strikt preferent baangebruik. 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.

Vanaf 1 november 2023 zal de Inspectie leefomgeving en Transport (ILT) eindelijk tot handhaven overgaan. In de afgelopen jaren werden door de ILT geen maatregelen genomen als de grenswaarden van de geluidsnormen werden overschreden als dit het gevolg was van het toepassen van het strikt preferentieel baangebruik. In het kader van een experiment wordt nu bezien in hoeverre de baangebruiksregels voor “strikt preferentieel baangebruik” mogelijk is binnen de wettelijke grenswaarden voor geluid. Door dit experiment zou de rechtspositie van omwonenden worden hersteld. Wij laten ons verrassen en hebben o.a. na bestudering van de ter beschikking gestelde informatie een aantal bezwaren:

1. Afwijkingen zijn altijd toegestaan

Het begint al bij de beschreven “Beperkingen en voorschriften” onder art. 4 van de regeling zoals waarom mag bij dreigende overschrijding van grenswaarden van het baangebruik worden afgeweken?

Als verklaring wordt gegeven: omdat de verdeling van de geluidsruijme over de handhavingspunten niet meer aansluit bij de huidige operationele praktijk, worden de grenswaarden nu alsnog aangepast. Zonder actualisatie is het inpasbaar aantal vliegtuigbewegingen onzeker: aan de ene kant is een aantal handhavingspunten zeer knellend in combinatie met de huidige operatie; aan de andere kant kan de sector stuurmaatregelen nemen waardoor de operatie wordt gewijzigd. Met de aanpassing wordt de uitvoering van het experiment mogelijk gemaakt: strikt preferentieel baangebruik maar in geval van een dreigende overschrijding van grenswaarden mag van dat baangebruik worden afgeweken. LVNL heeft de mogelijkheid om stuurmaatregelen te nemen wanneer dit nodig is om binnen de handhavingspunten te blijven. Reden: Binnen het experiment is er een operatie op het ene stelsel (strikt preferentieel baangebruik) en handhaving op een ander stelsel (hhp) dat hiervoor niet ontworpen is. Het niet kunnen nemen van maatregelen leidt anders tot negatieve consequenties in de uitvoerbaarheid.

Altijd worden uitzonderingen mogelijk en onder art. 8 “onvoorziene gevallen” kan van alles gebeuren. Onder de onvoorziene gevallen wordt meestal “veiligheidsredenen” geschaard. Een concreet voorbeeld is het afwijkend baangebruik door groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan in het 1^e kwartaal 2023 waardoor Schiphol op de andere banen tekeer kan gaan.

2. GEEN aanpassing van de grenswaarden

In juni 2022 is door de minister bekendgemaakt dat het aantal vliegtuigbewegingen teruggebracht wordt tot 440.000. Inmiddels is ons duidelijk geworden dat hiermee flink wordt

geschoven en dat de invoering hiervan op zijn vroegst per 1 november 2024 plaatsvindt. Nu wordt onder art. 6 van de regeling benoemd dat er ruimte is voor maximaal 460.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer waarvan 32.000 in de nacht en een opslag van 2,5% geluidsbelasting voor general aviation (de privévluchten). Opnieuw worden de grenzen verlegd. Wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat de grenswaarden worden aangepast omdat de geluidsruimte niet groot genoeg is: in de notitie “Actualisatie effect op jaarvolume bij beëindigen anticiperend handhaven op Schiphol” staat woordelijk “Uit de actualisatie volgt dat binnen de huidige grenswaarden in handhavingspunten tot circa 400.000 bewegingen mogelijk zijn. Als het gebruik van de Schiphol-Oostbaan door klein zakelijk en maatschappelijk verkeer sterk gereduceerd wordt, dan zijn tot 410.000 bewegingen mogelijk.” Recent is in de media <https://eenvandaag.avrotros.nl/item/terwijl-schiphol-moet-krimpen-verhoogt-minister-harbers-de-geluidsnormen-dit-is-volkomen-onacceptabel/> meer inkleuring gegeven over de gevolgen van deze experimenteerregeling. Daarnaast, waarom wordt nog steeds gesproken over 32.000 nachtvluchten terwijl al pakweg 10 jaar geleden toegezegd is dat de nachtvluchten tot 29.000 worden verlaagd. Dit is volstrekt ongeloofwaardig, nog afgezien van de opslag voor de privévluchten. Wij dringen aan op een geheel verbod van de privévluchten.

3. Te weinig handhavingspunten, één overdag, twee ‘s nachts

In de gemeente Nieuwkoop is één handhavingspunt voor overdag. Dit is te weinig. De gemeente Nieuwkoop heeft een oppervlakte van ruim 92 km², en er is overdag slechts één handhavingspunt (27). De inwoners van onze gemeente hebben overlast van verschillende banen en met name de Aalsmeerbaan, Kaagbaan maar ook de Zwanenburgbaan en zelfs de Buitenveldertbaan. Als het goed is wordt de Aalsmeerbaan tussen 23-7h niet gebruikt maar de Kaagbaan wel. De overlast van bijv. de naar het oosten afdraaiende stijgende vliegtuigen vanaf de Kaagbaan is regelmatig immens gedurende 24 h.

Er zijn in de gemeente Nieuwkoop twee handhavingspunten (22 en 23) voor de nacht. Waarom worden deze handhavingspunten niet ook overdag toegepast? De geluidshinder aan de zuid/zuidoost kant van Schiphol is almaar groter geworden en het ligt voor de hand dat er op meer punten gehandhaafd gaat worden.

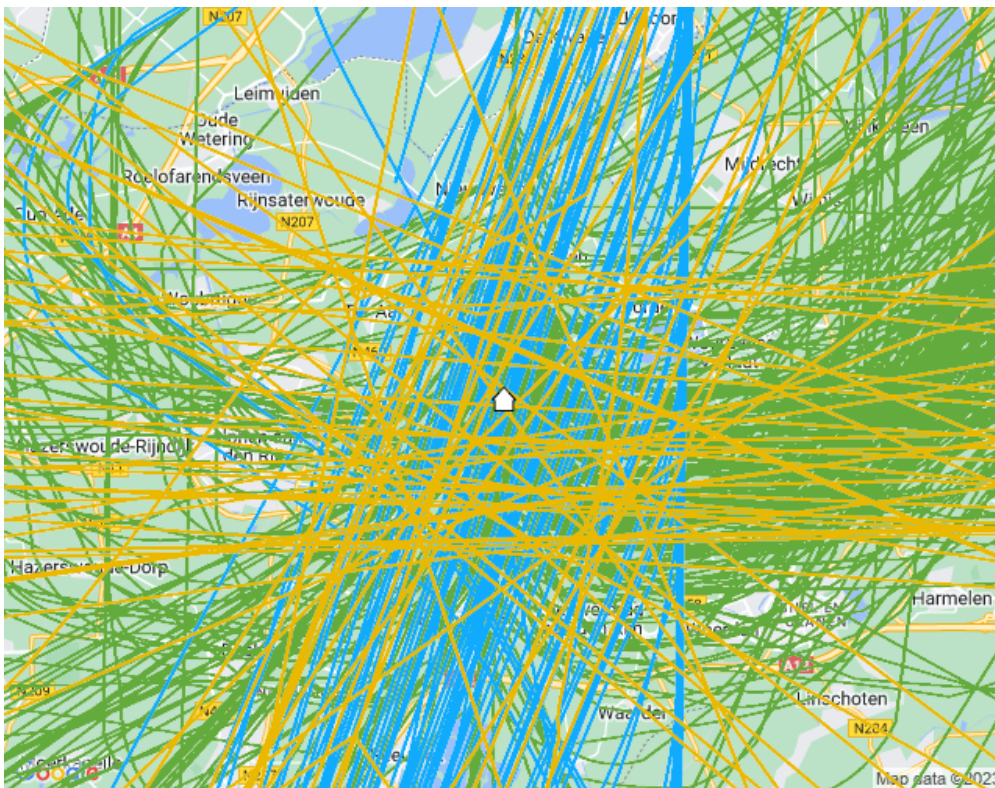
4. Geen deugdelijke onderbouwing voor de verhoging van de (berekende!) grenswaarden

De zogenaamde grenswaarden worden voor alle drie de handhavingspunten in de gemeente Nieuwkoop (sterk) verhoogd. Het handhavingspunt 23 stijgt met meer dan 2db! Schiphol pretendeert dat de vliegtuigen stiller worden maar de grenswaarden nemen toe. Dit is onbegrijpelijk. Daarnaast is het aantal vliegtuigbewegingen in de periode pre Corona sterk toegenomen. Zie overzichten en kaarten uit Rapportage metingen vliegtuiggeluid 2018 Omgevingsdienst West-Holland*. Meer vliegtuigbewegingen die meer geluid mogen produceren voordat de grenswaarde bereikt is. Hoe wil je dat de bewoners uitleggen. Van een aanpassing van de grenswaarden kan dan ook geen sprake zijn. Wij zijn huiverig dat de hinder alleen maar gaat toenemen. Recente wetenschappelijke inzichten zijn nergens verwerkt. Wij verwijzen naar onderzoeken door bijv. GGD, GGD GHOR, RIVM, WHO. De waarden moeten terug naar de door de WHO benoemde waarden van 45db (dag) resp. 40db (nacht). Volgens deze onderzoeken (bij de overheid genoegzaam bekend) is de invloed van vliegverkeer op de gezondheid veel negatiever dan voorheen aangenomen werd.

Plaats	HHP	geluidsnorm, (vervangende maximale grenswaarde 2023)
Nieuwveen nacht	22	44,42 (45,02-46,02)
Nieuwveen nacht	23	45,80 (47,02-48,02)
Nieuwveen dag	27	56,41 (56,82-57,82)

De geluidbelasting is kennelijk een maat voor het geluid dat door alle vliegtuigen gezamenlijk gedurende een periode wordt veroorzaakt op een bepaalde plaats. Daarbij worden de geluidniveaus van alle vliegtuigen die van het vliegveld vertrekken en daarop aankomen op een voorgeschreven manier bij elkaar opgeteld. De maat voor geluidbelasting door vliegtuigen wordt uitgedrukt in dB Lden (day-evening-night). Hierbij telt geluid in de avond en nacht extra zwaar mee. Voor de handhaving van Schiphol gelden normen voor de geluidbelasting gedurende een jaar. De Wet Luchtvaart schrijft voor dat de geluidbelasting *berekend* wordt (niet gemeten). De gemeente Nieuwkoop werkt inmiddels aan een burgermeetsysteem samen met andere gemeenten in het Groene Hart. Stop met de ingewikkelde berekeningen, laat de metingen zien, als burger hebben wij niets aan gemiddelden over het hele jaar. Onderstaand een afbeelding van de vliegtuigbewegingen (reactie BAS op melding) op een willekeurige dag in februari 2023 uit Nieuwkoop.

Weegave van de vluchten in de periode:



Indien u een vraag heeft betreffende deze e-mail kunt u deze stellen via het registratiesysteem.

Raadpleeg voor het laatste nieuws: www.bezoekbas.nl

5. Een aantal feiten (uit Rapportage metingen vliegtuiggeluid 2018 Omgevingsdienst West-Holland)

De vermelde meetposten zijn van Sensornet en komen uiteraard niet overeen met de handhavingpunten.

**Tabel 3.1: Overzicht baangebruik, operationeel jaar 2018, i.r.t. periode vanaf 2008
(bron: baangebruikcijfers Bewoners Aanspreekpunt Schiphol)**

	Kaag landen	Kaag starten	Aalsmeer landen	Aalsmeer starten	Zwanenburg landen	Zwanenburg starten	Regio Holland Rijnland
TOTAAL 2018	55.415	85.181	31.574	53.104	12.090	1.107	238.471
% t.o.v. 2017	+89%	+10%	+3%	-24%	-27%	-88%	+ 2,5%
% 2018 t.o.v. 11 jr gemiddeld	+22%	-1%	+32%	+18%	+48%	-62%	+13%
Totaal 2017	29.260	77.380	30.577	69.732	16.546	9.115	Som= 232.610
Totaal 2016	45.424	95.587	22.635	56.863	6.446	3.098	som= 230.053
Totaal 2015	47.027	91.139	18.695	46.038	6.044	2.994	som= 211.937
Totaal 2014	38.407	78.844	28.434	51.856	9.677	4.613	som= 211.831
Totaal 2013	56.944	74.892	27.624	36.709	7.423	1.618	som= 205.210
Totaal 2012	39.394	95.044	20.511	39.492	7.816	1.648	som= 203.905
Totaal 2011	43.055	82.310	19.033	43.613	7.822	5.465	som= 201.298
Totaal 2010	49.144	78.793	21.114	29.052	6.756	707	som= 185.566
Totaal 2009	45.683	87.636	22.230	31.799	5.085	1.140	som= 193.537
Totaal 2008	46.296	101.288	21.451	38.239	4.223	829	som= 212.326
11 jaar gemiddeld	45.095	86.190	23.989	45.136	8.175	2.939	211.522

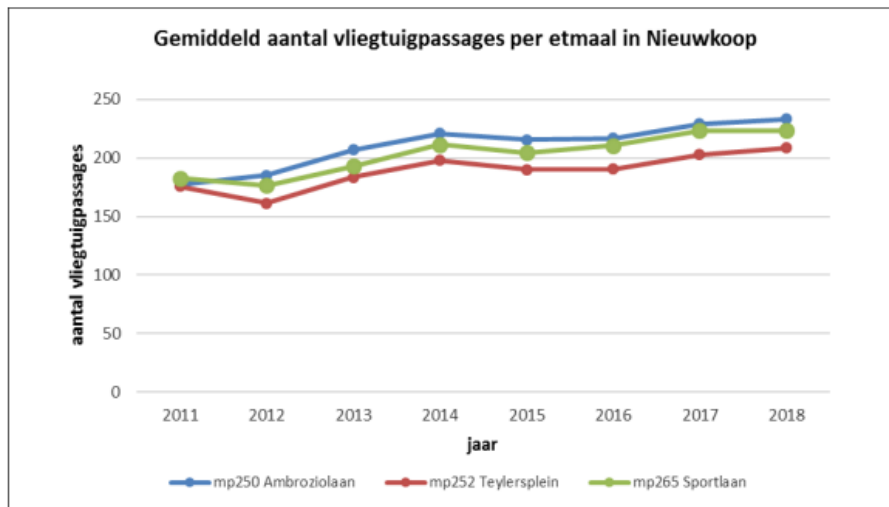
Tabel 3.3: Top tien locaties naar aantal vliegtuigbewegingen, jaargemiddeld per etmaal 2018

	Gemeente	Nummer meetpost	Locatie	Aantal passages (gem. etmaal)
1	Nieuwkoop	250	Ambroziolaan	233
2	Nieuwkoop	265	Sportlaan	223
3	Teylingen	214	Gouverneurlaan	216
4	Nieuwkoop	252	Teylersplein	209
5	Teylingen	220	Smirnofflaan	192
6	Teylingen	216	Wilhelminalaan	185
7	Kaag en Braassem	262	Meerewijck	174
8	Oegstgeest	128	Clinckenburgh	174
9	Teylingen	211	Bonekruidstraat	163
10	Kaag en Braassem	263	Drechtlaan	151

Nieuwkoop, Nieuwveen		Aantal vliegtuigpassages				Geluidbelasting vliegtuiggeluid	Geldige metingen
Meetpost	Locatie	nacht (23-7 u)	dag (7-19 u)	avond (19-23 u)	TOTAAL	L _{den} in dB	%
mp252	Teylersplein	4044	51394	17327	72765	54,4	95,6
mp265	Sportlaan Zevenh.	2446	60137	17759	80342	53,8	98,5
mp250	Ambroziolaan	4712	59863	19044	83619	53,3	98,2

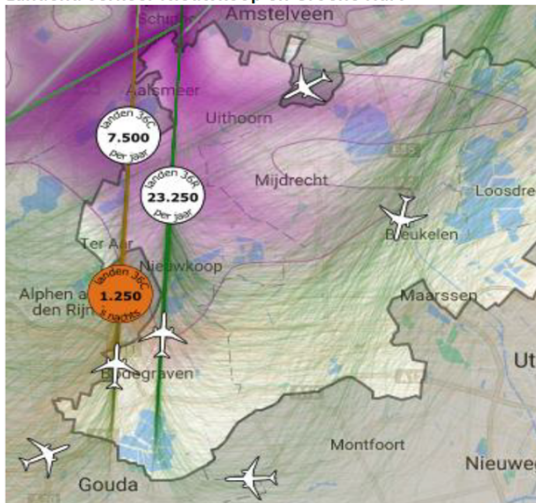
Uit de meetposten (Nomos en Sensornet) blijkt dat 61% van de starters afkomstig is van de Kaagbaan en 16% van de Aalsmeerbaan. Voor de dalers is vrijwel alles van de Aalsmeerbaan.

In 2018 had Nieuwkoop opnieuw een stijging van het aantal vliegtuigbewegingen, circa 2% hoger dan in 2017 (fig. 7.2). Dit ondanks het feit dat de secundaire banen minder vaak zijn gebruikt dan in 2017 (zie fig. 3.1). Duidelijk is dat Nieuwkoop ook veel hinder heeft van de Kaagbaan.

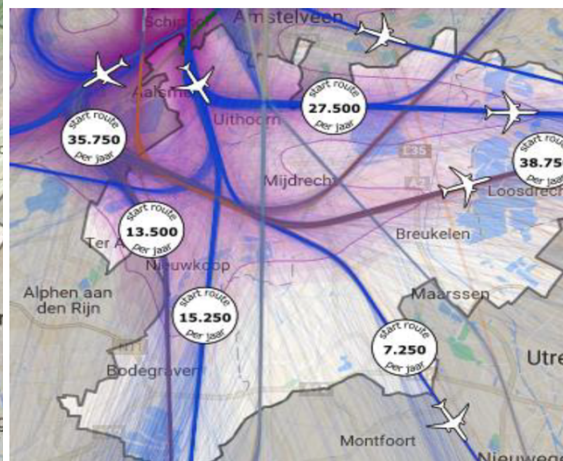


Figuur 7.2: Trend gemiddeld aantal vliegtuigpassages per etmaal in Nieuwkoop

Landend verkeer Nieuwkoop en Groene Hart



Startend verkeer Nieuwkoop en Groene Hart



6. Tot slot

Minister, wij geloven niet dat door deze experimenteerregeling de geluidsoverlast vermindert. Een ophoging van de grenswaarden is onacceptabel en onuitlegbaar. Stop daarom in 2023 in een keer met anticiperend handhaven zonder de grenswaarden aan te passen en accepteer de gevolgen. Ga het geluid meten en niet berekenen, wij hebben als bewoners niets aan gemiddelde berekeningen.

*<https://www.odwh.nl/wp-content/uploads/Rapportage-2018-vliegtuiggeluid20190417DEF.pdf>

Vereniging Vlieghinder Nieuwkoop

Maria Hörfarer en Ton van den Belt

