

## **Inspraakreactie experiment Harbers, B. van Marlen, 22/02/2023**

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat, dhr. M.G.J. Harbers

Geachte excellentie,

Geluidszonering in de luchtvaart houdt in dat men hinder van vliegtuiglawaai binnen de perken tracht te houden. Men werkte aanvankelijk met de Kosten-eenheid (Ke), en stelde een grens van 35 Ke waarbinnen 25% van omwonenden ernstige geluidhinder mochten ondergaan. Op zijn dit al discutabele aantallen. De Ke-maat rekende slechts met de piekwaarde in geluid (L<sub>Amax</sub>) met de toevoeging dat alleen waarden boven de 65 dB(A) meetellen. Deze min of meer arbitraire grens werd ingesteld 'om praktische redenen'. Naast deze Ke-maat voor het hele etmaal werd een maat voor de nachtperiode ingevoerd, de L<sub>Aeq</sub>-nacht met een grens van 26, omdat men de Ke maat niet voldoende achtte voor bescherming tegen bovenmatig geluid gedurende de nacht in verband met slaapverstoring. Deze maten werden berekend over een heel gebruiksjaar (van 1 nov t/m 31 oct het jaar erop), waardoor seizoenseffecten niet zichtbaar worden gemaakt<sup>13,24</sup>. Ik ga ervan uit, dat u op de hoogte bent van deze methodiek.

Een geluidscontour is in deze systematiek een berekende lijn op de kaart waarbinnen een gedefinieerde grens wordt overschreden.

In de periode 2000-2003 werd overgegaan op andere geluidmaten, de L<sub>den</sub> voor het gehele etmaal en de L<sub>night</sub> voor de nachtperiode, ook berekend over een heel gebruiksjaar. De grens voor L<sub>den</sub> werd op 58 dB(A) gezet en die voor L<sub>night</sub> op 40 dB(A), bij een geclaimde overeenkomst met de Ke en L<sub>Aeq</sub>-nacht grenzen<sup>14</sup>.

Ook werd een handhavingstelsel ingevoerd met slechts 35 controlepunten voor het etmaal en 25 voor de nacht, waarbij de eis van een doorgetrokken contour is komen te vervallen. Zowel het geringe aantal handhavingpunten als de gelijkwaardigheid van 58 dB(A) L<sub>den</sub> met 35 Ke werd door deskundigen bekritiseerd<sup>8</sup>, maar de overheid ging niet mee met de wens van de Stichting Natuur en Milieu om deze waarden aan te passen<sup>16</sup>. Vreemd genoeg blijkt voor andere vliegvelden dan Schiphol (bv. RTHA, Rotterdam The Hague Airport) wel een andere 'gelijkwaardigheid' te bestaan, namelijk 56 dB(A) L<sub>den</sub> met 35 Ke!<sup>7</sup> Deze ongelijkheid impliceert niets anders dan dat omwonenden van Schiphol een lagere mate van bescherming tegen geluidhinder krijgen dan omwonenden van RTHA, m.i. een inbreuk op het principe van gelijke behandeling.

Toen ik zaken narekende met een zelf ontwikkeld meet- en rekenmodel ontdekte ik, dat een gelijkwaardigheid van ca. 56 dB(A) L<sub>den</sub> met 35 Ke inderdaad een betere representatie geeft<sup>24,25</sup>. De luchtvaartsector heeft zich met die 58 dB(A) L<sub>den</sub> voor Schiphol m.i. dan ook akoestisch rijk gerekend, en dit ten nadele van de leefomgeving van omwonenden. Wat ook vreemd is, dat de normen voor industrie- en verkeerslawaai veel strenger zijn dan voor vliegtuigherrie. Men definieerde ook aanvullende 'criteria voor gelijkwaardigheid' op basis van het aantal woningen binnen de 58 dB(A) L<sub>den</sub> contour en het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) L<sub>den</sub> contour alsmede het aantal woningen binnen 48 dB(A) L<sub>night</sub> contour en het aantal mensen ernstige slaapverstoring binnen 40 dB(A) L<sub>night</sub> contour. In de loop van de tijd werden deze grenzen een aantal keer opgerekt met de term 'actualisering'. Argumenten hierbij waren het aanpassen van het woningbestand van het referentiejaar 1990 naar 2005 en een verbeterde routemodellering<sup>14</sup>. Het is nog maar de vraag of hierbij aan de milieueisen en aanvankelijke beloften aan de omgeving bij het in gebruik nemen van de 'Polderbaan' nog werd voldaan.

Omdat de luchthaven door voortdurende groei in aantal vliegbewegingen tegen grenzen aanliep in enkele van de handhavingpunten is dit zelfs al gebrekkige handhavingstelsel in 2008 op instigatie van de zgn. 'Alders Tafel' omgezet in het 'Nieuwe Normen en Handhavingstelsel (NNHS)' gebaseerd op zgn. 'geluidpreferent baangebruik'<sup>1,2,3,4,5</sup>, waarbij de 'banen met de minste hinder', ook wel de 'primaire banen' genoemd, het meest zouden worden gebruikt. Dit werden de nieuwe Polderbaan en de Kaagbaan. Onder het mom van 'groei met minder hinder' werd op deze wijze de geluidbelasting verschoven van de regio's dicht bij Amsterdam naar wat men het 'buitengebied' noemde, gebieden die daarvoor nauwelijks met vliegtuigherrie werden belast. De promovendus Dr. Menno Huijs noemde deze hele gang van zaken in 2011 'een impasse in het beleid', maar het is in mijn optiek niets anders dan volksverlakkerij<sup>17</sup>.

Het aantal vliegtuigbewegingen werd vervolgens voortdurend opgevoerd tot ca. 500000 in 2019, waarna door de coronacrisis er tijdelijk de klad in kwam. De stukken uit de 'Alders Tafel' beargumenteerden dit nieuwe stelsel met de constatering dat het oude stelsel 'perverse gevolgen' had voor de luchtvaart. Men stelde dat 'het bestaande stelsel met handhavingpunten het niet mogelijk maakt om de beschikbare milieuruimte volledig te benutten' met 'het gevolg dat de groei stagneert' en dat 'voornamelijk aan het einde van het gebruiksjaar moet worden afgeweken van geluidpreferent baan-gebruik, waardoor meer mensen hinder ondervinden dan noodzakelijk is'. Het verplaatsen van de herrie wordt zo verdedigd, maar men had ook kunnen redeneren, dat als een grens op een punt is overschreden, men niet verder over of in de buurt van dat punt mag vliegen om die omwonenden te beschermen, conform de uitgangspunten die in 2003 werden gesteld. In feite biedt het NNHS stelsel met slechts een norm voor Maximale Hoeveelheid Geluid (MVG) gebaseerd op prognoses geen enkele bescherming voor de indeling van vliegroutes binnen dit gebied en kan dus de geluidbelasting naar willekeur van de ene groep naar de andere worden overgeheveld. De Commissie MER heeft dit ook toegegeven in hun advies onder nummer 3526 van 21 april 2021<sup>12</sup> door te stellen 'dat de geluidhinder kan toenemen omdat het aantal vluchten verder kan toenemen'. Het overhevelen van de herrie van de ene groep mensen naar de andere is nu precies wat uw 'experiment' voor 2024 voorstelt.

Onderzoek van de GGD Kennemerland liet zien dat van de beloofde afname van hinder geen sprake is geweest, integendeel<sup>6,20,21</sup>. Dit betekent niets anders dan dat er van een 'balans tussen de groei van de luchtvaart, de hinderbeperking en de kwaliteit van de omgeving op korte en middellange termijn' helemaal geen sprake was. Op deze manier werd, zoals ik al noemde, de herrie afgewenteld op de leefomgeving vooral verder van de luchthaven. Als er al sprake mag zijn van 'perversiteit', dan betreft het deze handelingswijze! Uit onderzoek gebleken welzijns- en gezondheidseffecten omvatten: vermoeidheid en prikkelbaarheid door slechte slaap, afname cognitieve vaardigheden, geheugen en concentratieverlies, afname van het leervermogen en schoolprestaties bij kinderen, afname in het vermogen om problemen op te lossen, depressies door machteloosheid, stress, frustratie en woede, hart- en vaatziekten, achteruitgang van het immuunsysteem, vergrote kans op ziekten als Alzheimer.

Omwonenden kregen dit ook in de gaten en het polderend overleg met de luchtvaartsector, waarbij deze groep voortdurend ondervertegenwoordigd bleef en met weinig echte mogelijkheden het beleid bij te sturen, werd dan ook uiteindelijk mijns inziens volkomen terecht overigens opgeschort.

Verschillende analyses van het economisch belang van de luchtvaart en van het voor de Nederlandse economie benodigde aantal bestemmingen kwamen uit op kleinere hoeveelheden dan vanuit de overheid steeds werd aangegeven<sup>10,11,15,18,19</sup>. Mede door de toenemende kritiek en door het besef dat er wel degelijk een ernstige klimaatcrisis aan het ontwikkelen is werd uiteindelijk hieraan gehoor gegeven door een maximum van 440000 vliegbewegingen op Schiphol voor te stellen.

U probeert nu dit NNHS-stelsel wettelijk te verankeren, het 'anticiperend handhaven' op een aantal vluchten boven het 'Luchthaven Indelings Besluit (LIB)' te beëindigen door middel van wat een 'experiment' wordt genoemd voor het gebruiksjaar 2024, waarbij men berekend heeft dat de 'criteria voor

gelijkwaardigheid' een totaal van 460000 vliegbewegingen toe zou laten. Nieuwe grenswaarden voor de 35 handhavingpunten voor het etmaal en 25 voor de nacht worden hierbij voorgesteld, waarbij vele lager uitkomen, maar andere aanzienlijk hoger. De maximale toename in Lden bedraagt 2.66 (in punt 24), wat bij gelijke geluidproductie per vliegtuig al een toename van het aantal van ca. 70% mogelijk maakt, laat staan bij vliegtuigen met een iets lagere piekwaarde. Zelfs iets lagere waarden van Lden en Lnight kunnen een toename van geluid in de tijd betekenen, zeker als in deze berekeningen een voorschot is genomen op komende 'stillere en zuiniger' vliegtuigen, wat eerder ook al eens is gebeurd<sup>17</sup>. Dit mogelijk effect wordt totaal niet zichtbaar gemaakt in de documentatie over dit experiment. Wat mij ook niet duidelijk is, is wat er zal gebeuren als op een van die handhavingpunten de limiet wordt overschreden.

Hinderbeperking is in de praktijk dus niets anders gebleken dan het verplaatsen van geluid met een iets lagere piekwaarde maar een veelvuldig opgevoerd aantal naar andere mensen vooral in het buitengebied. Dat gold met name voor de Polderbaan, maar ook voor de Kaagbaan, en voor alle handhavingstelsels die daarna werden ingesteld. In een heel groot gebied met meer dan 1.1 miljoen inwoners (binnen de 48 dB(A) Lden) worden de aanbevelingen van de WHO voor een enigszins gezonde leefomgeving (namelijk 45 dB(A) Lden) ver overschreden, terwijl deze overschrijding nog verder zal gaan. De Lden- en Lnight systematiek laat dit ook optimaal toe en biedt totaal geen bescherming tegen een steeds toenemende duur van lawaai. Het is zonder meer schandalig, dat deze situatie blijvend wordt gedoogd!

Met satellietnavigatie (NextGen of 'Performance Based Navigation', PBN) kan het aantal vliegtuigen op geconcentreerde vliegpaden nog veel verder worden opgevoerd. Dit wordt verdedigd door te berekenen dat het **totaal** aantal gehinderden zal afnemen, waarbij voorbij gegaan wordt aan het lot van de mensen die daaronder komen te wonen. De Luchtruimherziening voorziet hierin bij verdergaande groei van de luchtvaart en het uitbreiden van herriegebieden naar de omgeving van Lelystad en onder een nieuwe naderingsroute de zgn. 'vierde Fix'. De toekomstige inwoners onder zgn. 'optimale vaste routes' zullen als **tweederangsburger driedubbel** worden gepakt en in een dagelijks urenlange continue herriestroom worden gezet<sup>21,22,23</sup>. Het verschijnsel dat inwoners van dit land voor 'de economie' worden opgeofferd is niet nieuw, getuige de problematiek van aardbevingen door de gaswinning in Groningen. Daarnaast worden steeds ook de argumenten: 'de kwaliteit van het netwerk', en 'het vestigingsklimaat' opgevoerd, allemaal blijkbaar belangrijker geacht dan het waarborgen van een gezonde leefomgeving.

Een recente reactie op het veelvuldig gebruik van vaste routes vanuit de VS luidt als volgt:

*'We are devastated, it is an absolutely unbearable situation, we asked for dispersal of flight paths, but never got it,*

*The FAA (Federal Aviation Authority) says: noise is eliminated, but we get all the noise non-stop.*

*PBN (Performance Based Navigation) is a nightmare, an assault on our communities.*

*The airlines love it, as they use less fuel, and have fewer delays.'*

U kunt dit nakijken (vanaf tijdstip 59:00 tot 1:03:20) op:

[https://www.youtube.com/watch?v=dUO-J\\_C1gz8&ab\\_channel=DominiqueLazarski](https://www.youtube.com/watch?v=dUO-J_C1gz8&ab_channel=DominiqueLazarski)

Er zijn nog vele andere schrijvende berichten over de effecten van hoogfrequente vliegpaden op de onderwonenden te vinden op het internet. De verwachting is dat met de voortschrijdende techniek de onderlinge afstand tussen vliegtuigen steeds verder kan worden verkleind, waardoor onder deze vliegpaden de herrie continu in tijd zal gaan toenemen en een volstrekt onleefbare situatie zal ontstaan. Voor de nu al bestaande situatie in dit land verwijs ik naar: [www.vliegherrie.nl](http://www.vliegherrie.nl). Naar alle waarschijnlijkheid heeft u geen enkele ervaring met de door deze mensen genoemde geluidbelasting. Ik kan uit eigen langdurige ervaring u verzekeren, dat dit geen pretje is! Zelf heb ik meer dan 1 miljoen vliegtuigpassages over mijn woonplaats mogen 'genieten' vanaf 2003 en heb ik duizenden keren

extreem vermoeid mogen ontwaken, zodat ik me onder de ervaringsdeskundigen mag scharen!  
Daarom vraag ik u hierbij om mededogen ten aanzien van uw landgenoten.

Het is mij volstrekt onduidelijk in hoeverre voor de door uw gepresenteerde berekende nieuwe grenswaarden de geconcentreerde vaste routes die men op korte termijn denkt te gaan invoeren zijn meegenomen.

Naast de problematiek van toenemende geluidhinder is het niet onwaarschijnlijk, dat emissies van zeer zorgwekkende en kanker veroorzakende stoffen, alsmede ultrafijn stof zullen toenemen, met name in de gebieden onder de vaste routes. Het voorzorgsbeginsel vereist, dat dit eerst wordt onderzocht door een werkelijk onafhankelijke instelling, voordat men ook maar denkt aan het inrichten van dergelijke routes. Daarnaast zijn er aanwijzingen dat het opwarmend effect van emissies hoog in de lucht (condensstrepen en sluibewolking) een factor twee à drie hoger is dan de emissies van CO<sub>2</sub> alleen<sup>9</sup>, nog afgezien van het feit dat we steeds vaker onder een traliewerk van vliegtuigstrepen moeten leven.

We kunnen er niet van uitgaan, dat de situatie boven ons beter zal worden. De ervaring leert, dat wat als een tijdelijke maatregel of 'experiment' wordt voorgesteld altijd een definitief karakter krijgt. Omdat de slagingscriteria van dit experiment immers ontbreken kan dit heel gemakkelijk succesvol worden verklaard. Het preferente gebruik van de Polderbaan en de Kaagbaan werd door Alders ook voorgesteld als een tweejarig experiment, maar is sindsdien nooit meer teruggetrokken. De tijdelijke maatregel van het weghalen van de nachtelijke aanvliegeroute ARTIP2C idem dito.

De Staat der Nederlanden heeft als grootaandeelhouder de luchtvaart voortdurend optimaal bediend in diens groeistreven en volledig gefaald in het beschermen van vele inwoners van dit land tegen overmatige en ziekmakende geluidoverlast.

De door u gegeven informatie geeft geen enkel inzicht in de voor de berekening gebruikte routes, noch in de te verwachten piekwaarden of het aantal vliegtuigen per tijdseenheid, die men te verduren gaat krijgen. Deze informatie dient te worden gegeven aan omwonenden om het toekomstig effect van deze maatregel in te kunnen schatten. Ik verzoek u dan ook dit zo spoedig mogelijk te leveren.

Graag wil ik van u dan ook verkrijgen de precieze invoergegevens en het gebruikte rekenmodel ter verificatie, in het kader van de Wet Open Overheid (Woo), waarop de door u voorgestelde nieuwe grenswaarden voor Lden en Lnight zijn gebaseerd. Hierbij breng ik u het streven naar een transparanter beleid en een nieuwe bestuurscultuur in herinnering.

Velen hebben de afgelopen jaren zienswijzen ingediend omtrent het luchtvaartbeleid, waaronder ondergetekende met medeauteurs<sup>21,22,23</sup>. Dit heeft helaas niet geleid tot een wezenlijke verandering terwijl er toch heel veel werk in heeft gezeten.

De laatste jaren is de maatschappelijke acceptatie van steeds meer vliegbewegingen en bijkomende geluid- en andere emissies door de luchtvaart steeds meer afgenomen. Ik vrees dan ook dat ieder beleid, dat hieraan voorbijgaat op den duur zal leiden tot toenemend verzet en sociale onrust, beleid dat zonder wijziging zal resulteren in een nog veel groter areaal in dit land dat te maken gaat krijgen met vliegtuigherrie. Dit is niet te rijmen met de verplichting van de Staat der Nederlanden om te zorgen voor een gezonde leefomgeving, noch met het klimaatbeleid.

Ik acht u als minister volledig verantwoordelijk voor dit fnuikende beleid en doe hierbij een beroep op uw integriteit en empathie voor omwonenden om dit 'experiment' niet uit te voeren en in ieder geval vast te houden aan de beloofde krimp tot maximaal 440000 vluchten op Schiphol.

Ik verzoek u ook de realiteit van klimaatverwoesting en het ongezond maken van een steeds groter deel van dit land door de luchtvaart in te zien, te stoppen met een beleid waarbij de niet in rekening gebrachte externe kosten van de luchtvaart worden doorgeschoven naar bepaalde groepen in de samenleving en naar toekomstige generaties.

Ik vraag u dan ook over te gaan tot de enige werkelijke oplossing van dit probleem: een nog verdergaande drastische en permanente krimp van het aantal vliegtuigbewegingen en het afzien van het openen van nieuwe luchthavens in dit kleine dichtbevolkte land.

Hoogachtend,

Ir. B. van Marlen, Uitgeest, 22/02/2023

(Lid Platvorm Vlieghinder Kennemerland (PVK), deelnemer webinars UECNA)

#### Referenties:

1. Alders, J.G.M., 2008. Advies aan van de Alderstafel over de toekomst van Schiphol en de regio voor de middellange termijn (tot en met 2020), p. 23.
2. Alders, J.G.M., 2010. Brief over de stand van zaken met betrekking tot de uitwerking van het advies van de Alderstafel van 1 oktober 2008 over een nieuw normen- en handhavingstelsel voor Schiphol, p. 60.
3. Alders, J.G.M., 2012. Brief over het niet kunnen nakomen van afspraken betreffende CDA landingen en vermindering van het aantal nachtvluchten, p. 3.
4. Alders, J.G.M., 2013. Eindadvies aan van de Alderstafel Schiphol over het nieuwe normen- en handhavingstelsel, p. 45.
5. Alders, J.G.M., 2015. Brief over handhaven van de 4e baan regel incl usief de daarbij vastgestelde normen van het nieuwe geluidsstelsel Schiphol en verder groei van Schiphol, p. 3.
6. Anon., 2020. Geluidhinder Schiphol, 2004-2018. Compendium voor de leefomgeving.
7. Anon., 2022. Participatietraject RTHA, Luchthavenbesluit- Voorlopig pakket 12 april 2022, p.18.
8. Berkhout, A. J., 2003. Dossier Schiphol - Relas van een falend democratisch proces. ISBN 90 73817-24-2, p. 62.
9. Bock, L. en Burkhardt, U., 2019. Contrail cirrus radiative forcing for future air traffic, Atmos. Chem. Phys., 19, 8163–8174, p.12.
10. Buurma, H., 2020a. Bestemmingenanalyse voor selectief internationaal openbaar vervoer. Werkgroep Toekomst Luchtvaart (WTL), p. 2.
11. Buurma, H., 2020b. Voortzetting verouderd groeibeleid blokkeert een nieuwe koers voor Schiphol - Kabinet maakt publieke belangen ondergeschikt aan het sectorbelang. Werkgroep Toekomst Luchtvaart (WTL), p. 12.
12. Cie MER, 2021, Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol 2020, Toetsingsadvies over het milieueffectrapport, 21 april 2021, projectnummer: 3526, 21p.
13. Deventer, F.W.J. van, 2003. Basiskennis geluidzoning luchtvaart. p. 75.
14. Deventer, F.W.J. van, 2014. Handboek basiskennis vliegtuigeluid. p. 76.
15. Faber, J. en van Wijngaarden, L., 2019. Moet de luchtvaart groeien om onze welvaart te behouden? Een kritische analyse van veelgehoorde argumenten, Publicatienummer: 19.190143.103, CE Delft, juli 2019, p. 37.
16. Franssen, J.T.J., 2000. Voorstel meetpuntennetwerk geluidhinder Schiphol met bijbehorende grenswaarden. Stichting Natuur en Milieu, p. 31.
17. Huijs, M.G., 2011. Building Castles in the (Dutch) Air - Understanding the Policy Deadlock of Amsterdam Airport Schiphol 1989 – 2009. PhD thesis Technische Universiteit Delft. ISBN: 978-90-5335-452-0. p. 699.
18. Manshanden, J.J. en Bus, L.M., 2019. Luchtvaart uit balans - De publieke en private connectiviteit van de luchtvaart, p. 32.
19. Manshanden, J.J. en Bus, L.M., 2020. Luchtvaart uit balans - actualisatie 2020, p. 13.
20. Oosterlee, A. en Zandt, I., 2017. Gezondheidsmonitor volwassenen en ouderen 2016 – Belevingsonderzoek naar hinder en slaapverstoring vliegverkeer Schiphol. GGD Kennemerland, p. 115.
21. van Marlen, B., 2018. Zienswijze op ontwerp actieplan omgevingslawaai Schiphol 2018 - 2023, met twee bijlagen.
22. van Marlen, B., 2020. Zienswijze op de concept Luchtvaartnota 2020 - 2050, met twee bijlagen.
23. van Marlen, B., et al., 2021a. Zienswijze op de ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening, inclusief het milieueffectrapport, door ir. B. van Marlen, J.L. de Jong (IMPACT) en de Stichting Burgerbelang Omgevingskwaliteit Buch-regio.
24. van Marlen, B., 2021b. De overgang van Ke naar Lden en de gevolgen voor de leefomgeving te Uitgeest, p. 16.
25. van Marlen, B., 2021c. Is de door de overheid gestelde 'gelijkwaardigheid' van 35 Ke met 58 dB(A) Lden wel juist? - Sjoemelen met normen en handhaving?, p.19.
26. Zandt, I., Keuken, R., Oosterlee, A., 2020. Geluidhinder en Slaapverstoring van vliegverkeer in de wijde omgeving van luchthaven Schiphol. GGD Kennemerland, p. 76.