

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. dhr. M.G.J. Harbers
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum: 22 februari 2023

Betreft: Zienswijze op Experimenteerregeling Schiphol

Zeer geachte minister Harbers,

De Stichting PUSH (Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking) spreekt hierbij namens bewoners van Uithoorn/De Kwakel en Aalsmeer een veto uit tegen de voorgestelde ophoging van de geluidsnormen in onze buurten, zoals in de Experimenteerregeling Schiphol¹ wordt voorgesteld.

De voorgestelde verruiming van de geluidsnormen rond de niet-preferente banen is o.i. onverenigbaar met de doelstelling van het strikt preferentieel baangebruik nl. dat die baan wordt ingezet die de minste hinder oplevert voor de omgeving. In de toelichting stelt u dat het doel van de Experimenteerregeling is om de *lokale geluidbelasting* te doen afnemen, maar in de uitwerking gebeurt het tegenovergestelde. De voorgestelde regeling is daarom wat ons betreft niet alleen ondoelmatig (bereikt het doel niet) maar ook onrechtmatig omdat het de *lokale geluidbelasting* in o.a. Uithoorn/De Kwakel en Aalsmeer zal doen toenemen tot de onaanvaardbaar hoge niveaus die in het recordjaar 2019 werden ervaren.

Onze zienswijze is dat de Zuidoosthoek al vele jaren kind van de rekening is geweest, getuige de conclusies in het Eindadvies Van Geel² (pag. 32). Vanwege het gebrek aan individuele rechtsbescherming hebben omwonenden jarenlang moeten accepteren dat Schiphol ongestraft kon weggkomen met frequente overschrijdingen van onze lokale geluidsnormen. Nu vraagt u van ons om deze gegroeide praktijk van het systematisch overschrijden van geluidsnormen voor altijd te aanvaarden en zelfs te legitimeren, door een ophoging in de Experimenteerregeling vast te leggen. Dat is de omgekeerde wereld.

Bewoners hebben recht op bescherming van hun leefomgeving en hebben een wettelijk gerechtvaardigde verwachting dat de overheid hen zo goed mogelijk beschermt tegen geluidhinder en aantasting van hun leefklimaat. Onze visie is dat niet de omwonenden om

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

² <https://omgevingsraadschiphol.nl/wp-content/uploads/2020/12/Eindadvies-Schiphol-Vernieuwd-Verbinden.pdf>

flexibiliteit moeten worden gevraagd maar Schiphol. Ophoging van de geluidsnormen zodat er geen overschrijdingen meer plaatsvinden is de omgekeerde wereld en daarmee onaanvaardbaar.

Voorts is onze visie dat het ministerie nu al volstrekt onvoldoende bescherming biedt aan omwonenden in de Zuidoosthoek door hun woningen uit te sluiten van het recente gevelisolatieprogramma³, ondanks het feit dat Van Geel (Eindadvies) en To70 (onderliggende notitie⁴) constateerden dat duizenden woningen daarvoor in aanmerking komen.

Wij geven u verder het volgende in overweging:

1. In uw toelichting bij de regeling staat: *“Met strikt preferentieel baangebruik worden de start- en landingsbanen ingezet met zo min mogelijk hinder voor de omgeving.”* en *“Er is naar verwachting ruimte voor 460.000 vliegtuigbewegingen in dit gebruiksjaar. Naar verwachting zorgt de regeling in het gebruiksjaar 2024 voor minder lokale geluidsbelasting dan in het gebruiksjaar 2019 (pré-Covid).”*

Niet-preferente banen zijn niet voor niets “niet-preferent”; deze banen liggen in de dichtstbevolkte gebieden, waar veel woonkernen liggen, in tegenstelling tot de omgeving rond de preferente banen, waar minder mensen wonen (die overigens niet minder geluidsoverlast ervaren, want daarvoor maakt het niet uit of je in dichtbevolkt gebied woont of niet).

PUSH constateert dat het principe van strikt preferentieel vliegen in deze Experimenteerregeling opzij wordt gezet. In 10 van de 35 handhavingpunten (13, 18, 19, 20, 24, 25, 26, 27, 30 en 33) worden de vervangende grenswaarden Lden (en de maximum grenswaarden) verhoogd. Vele hhp bevinden zich rond de secundaire banen. In sommige woonkernen, zoals Aalsmeer en Uithoorn, wordt de lokale geluidbelasting zelfs verdubbeld; zo wordt hhp 24 met bijna 3 dB opgehoogd, hetgeen door het exponentiele karakter van de dB(a) norm bijna een verdubbeling van de geluidbelasting betekent.

2. Schiphol is jaarlijks gemiddeld met 1,7% gegroeid (2008 – 2017), maar op de niet-preferente Aalsmeerbaan nam het aantal vliegtuigbewegingen (vtb's) *spectaculair* toe van ca. 60.000 in 2008 tot ca. 100.000 in 2019 (2008 = 59.690; 2013 = 64.333; 2017 = 100.204; 2019 = 93.733). Dit betekent dat de secundaire Aalsmeerbaan de explosieve groei van het aantal vtb's op Schiphol over die periode disproportioneel heeft opgevangen. De in de regeling voorgestelde krimp van het huidige aantal van 487.000 (Gebruiksprognose 2023) naar 460.000 vliegtuigbewegingen (Experimenteerregeling 2024) zou daarom disproportioneel ten goede moeten komen aan de omwonenden rond de niet-preferente banen. De geluidsnormen in die handhavingpunten, waaronder 24 en 25, dienen dus juist

³ https://www.internetconsultatie.nl/regeling_gevelisolatie_schiphol_2023/b1

⁴ Notitie To70 Nieuwbouw en isolatie rondom Schiphol in relatie tot geluidsbelasting, d.d. 7 april 2020 (20.871.05)

verlaagd te worden, en niet verhoogd, zoals nu wordt voorgesteld in de concept Experimenteerregeling.

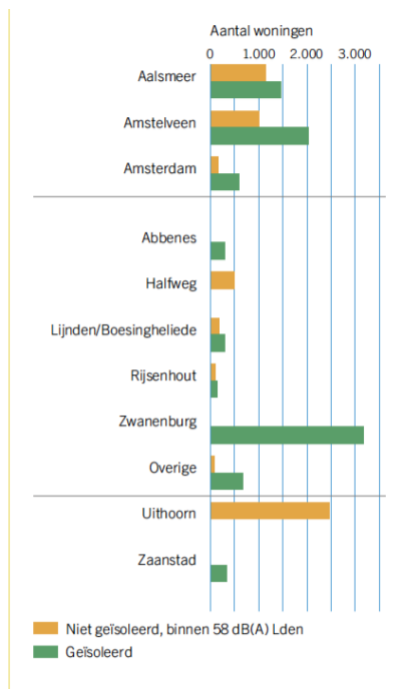
3. De afgelopen jaren zijn de geluidsnormen rond de niet-preferente banen, en met name bij hhp 24 en 25, structureel overschreden, volgens To70⁵ (pag. 2). Dit werd gedoogd vanwege de praktijk van het “anticiperend handhaven”, hetgeen betekende dat ILT overschrijdingen niet sanctioneerde indien deze het gevolg waren van het vliegen volgens het NNHS, d.w.z. van het strikt preferentieel baangebruik. In referentiejaar 2019 (met 500.0000 vtb’s) werden de hhp 24 en 25 rond de Aalsmeerbaan zoals altijd overschreden⁶, zoals hieronder aangegeven. Het verhogen van de geluidsnormen in de Experimenteerregeling (in het rood) zou de facto een legitimatie betekenen van de jarenlange overschrijdingen. Daarmee is deze regeling onacceptabel omdat het in feite fout gedrag legitimeert.

HHP	geluidsnorm	Geluidsbelasting 2019	% 2019	Maximum waarde
24	57,65 (60,22)	58,07	110,2	61,22
25	57,94 (58,68)	58,95	126,2	59,68

4. Uit mondelinge en schriftelijke contacten met het ministerie (afdeling Omgevingsmanagement Schiphol Airport) begrijpen wij dat het ministerie “*verwacht dat juist voor de secundaire banen een reductie van geluidbelasting wordt gerealiseerd ten opzichte van 2019 (pre-covid), ondanks dat een aantal grenswaarden uit het geldende LVB wordt opgehoogd.*” Geen enkele omwonende begrijpt deze redenering. Indien de verwachting is dat de geluidbelasting afneemt, waarmee omwonenden weer perspectief krijgen op een verbetering van hun leefomgeving, dan verwacht je dat de geluidsnormen juist worden verlaagd. Deze regeling is voor omwonenden onbegrijpelijk en onuitlegbaar.
5. Ook geeft de uitgesproken “verwachting” van het ministerie omwonenden weinig zekerheid of de verwachtingen wel worden waargemaakt. Want te vaak zijn de verwachtingen over hoe er gevlogen zal worden in het verleden niet waargemaakt.
 - a. Dit wordt bijvoorbeeld geconstateerd door To70 in de Notitie aan de ORS d.d. 7 april 2020 over “Nieuwbouw en isolatie rondom Schiphol in relatie tot geluidsbelasting” op pagina 7. Daarin wordt gesteld dat duizenden woningen (met name rond hhp 24 en 25) niet in aanmerking zijn gekomen voor de regeling gevelisolatie (GIS I, II en III) terwijl de geluidsbelasting daartoe wel aanleiding gaf. Er was anders gevlogen dan verwacht. Ook hier trokken de bewoners in de Zuidoosthoek aan het kortste eind.

⁵ Notitie To70 Actualisatie effect op jaarvolume bij beëindigen anticiperend handhaven op Schiphol, d.d. 8 februari (22.171.05)

⁶ Handhavingsrapportage Schiphol, 2019



- b. Uit evaluaties van de verwachte vliegtuigbewegingen (zoals neergelegd in de Gebruiksprognoses 2014-2018) is aangetoond dat de hinder in de prognoses structureel wordt onderschat. Zo werden er in 2018 126.000 gehinderden geprognoseerd, maar werden er veel meer gerealiseerd, nl. 150.000⁷. Onderstaande tabel geeft weer dat het aantal gehinderden structureel hoger ligt dan “verwacht”.

Realisatiecijfers hinder	Woningen	Gehinderden
2014	5.500	122.500
2015	7.900	119.000
2016	7.400	138.500
2017	10.000	149.000
2018	9.200	150.000

Bronnen: verslag ORS-voorzitter d.d. 30 januari 2019; evaluatie GP2018

- c. Dit patroon geeft omwonenden geen enkel vertrouwen dat de in deze Experimenteerregeling geuite “verwachtingen” ten aanzien van de “reductie van geluidsbelasting ondanks dat de grenswaarden worden opgehoogd” in de toekomst WEL zullen worden waargemaakt.
6. Het ontbreken van de toets van de LVNL op de haalbaarheid van de Experimenteerregeling geeft ons evenmin het vertrouwen dat “verwachtingen zullen worden waargemaakt”. Bovendien is daarmee deze internetconsultatie in feite prematuur en onvolledig, omdat onze zienswijze gebaseerd is op onvolledige informatie.

⁷ Advies ORS inzake Gebruiksprognose 2020, d.d. 30 september 2019.

7. Ons vertrouwen wordt verder ondermijnd omdat een sluitend netwerk ontbreekt van geluidmeetposten die voor validatie van de daadwerkelijke geluidhinder moet zorgen (specifiek in de Zuidoosthoek ontbreken meetposten, zoals in De Kwakel, of zijn ze daar geplaatst waar niet of omheen gevlogen wordt, zoals in Uithoorn). Al vele jaren is dit onderwerp van gesprek maar niet van actie.
8. Bovendien lijkt de vervangende set grenswaarden gebaseerd op woningbestand 2018⁸. Met name rond hhp 25 zijn vele woningen gebouwd sinds die tijd, waardoor de regeling onvoldoende rekening houdt met de actuele situatie. Daarmee geeft de regeling bij voorbaat een te gunstig beeld van het aantal gehinderden.
9. De NLR concludeert dat met name hhp 25 (Uithoorn) *“aandacht behoeft”* (citaat) wanneer er wordt gekeken naar de kans van overschrijdingen in het scenario van 460.000 vtb's. Bovendien wordt de kans op de noodzaak tot het nemen van stuurmaatregelen met name op Lden punt 25 groter. Ook deze conclusies van de experts geven omwonenden geen vertrouwen dat de lokale geluidbelasting daadwerkelijk lager zal zijn.
10. In de onafhankelijke contra-expertise van To70⁹ wordt geconcludeerd dat de toets aan de criteria voor gelijkwaardigheid niet voldoet (pag.4) en dat er meer onvolkomenheden zitten in de door de NLR uitgevoerde actualisatie van de grenswaarden. Uit de andere To70 notitie¹⁰ blijkt dat binnen de huidige grenswaarden in de hhp slechts ca. 400.000 vtb's mogelijk zijn en geen 460.000 vtb's. Citaat op pag. 5: *“Uit de actualisatie volgt dat binnen de huidige grenswaarden in handhavingspunten tot circa 400.000 bewegingen mogelijk zijn.”* Het antwoord op het dilemma moet niet zijn dat in 10 hhp de normen worden opgehoogd om 460.000 vtb's in te passen, maar om de Experimenteerregeling te baseren op de 400.000 vtb's die wel binnen de normen passen.
11. PUSH heeft haar bewonersvertegenwoordigers in de Omgevingsraad Schiphol laten weten deze regeling onacceptabel te vinden en hen oproepen om een negatief advies af te geven. Zie hierover de [PUSH Nieuwsbrief februari 2023](#), pag. 3¹¹.
12. PUSH constateert met genoegen dat ook de gemeenten Uithoorn en Aalsmeer, alsmede de BRS (Bestuurlijke Regie Schiphol), eveneens van mening zijn dat de voorgestelde regeling tot onaanvaardbare toename van de lokale geluidbelasting zal leiden en niet zo doorgevoerd kan worden.

⁸ Vervangende grenswaarden voor een regeling om het strikt preferentieel baangebruik voort te kunnen zetten, NLR, februari 2023

⁹ Notitie To70 Contra-expertise berekening vervangende grenswaarden, d.d. 9 februari 2023 (22.171.05)

¹⁰ Notitie To70 Actualisatie effect op jaarvolume bij beeindigen anticiperend handhaven op Schiphol, d.d. 8 februari (22.171.05)

¹¹ https://www.pushuithoorn.nl/files/ugd/015e58_f33740edbcea4fd28a88759215a92503.pdf



Wij roepen u daarom op om de signalen van bewoners, bewonersorganisaties en bestuurders in de Zuidoosthoek serieus te nemen en de concept Experimenteerregeling niet op deze wijze in te voeren omdat het tot onacceptabele verslechtering van de leefomgeving in de Zuidoosthoek zal leiden.

Met vriendelijke groeten,

Namens het bestuur van Stichting PUSH (Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking)

Mirella Visser, voorzitter

www.pushuithoorn.nl

pushuithoorn@gmail.com