

Stichting Omgeving Zonder Vlieghinder voor de regio Rijn- en Bollenstreek
Platform Vlieghinder Kennemerland
Werkgroep Geluidshinder Kaag en Braassem
SOS Zaanstreek

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

Onderwerp. Reactie 4 bewonersorganisaties in het kader van internetconsultatie Experimenteerregeling

Oegstgeest, 23 februari 2023.

Geachte heer Harbers,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van de inhoud van uw Kamerbrief 'Start internetconsultatie experimenteerregeling strikt preferentieel baangebruik' van 26 januari 2023.

Gelet op de korte tijd waarbinnen u van ons verlangt een reactie te sturen, beperken wij onze reactie op wat voor ons de hoofdlijnen van de door u voorgestelde 'experimenteerregeling' zijn. Wij zijn hiertoe mede genoodzaakt omdat cruciale gegevens op basis waarvan u uw voornemen heeft onderbouwd pas in een zeer laat stadium voor ons beschikbaar zijn gekomen¹. Het is voor ons onmogelijk om in de korte periode tussen het verschijnen van de genoemde rapporten en de sluitingstermijn van deze internet-consultatie een en ander te beoordelen. Verder maakt het grote aantal zwartgelakte passages in de bijlage bij de Beslisnota van 24 januari 2023 oordeelsvorming onzerzijds over uw voornemens met betrekking tot de experimenteerregeling welhaast onmogelijk.

Dit gezegd hebbende betreffen onze bezwaren tegen de experimenteer regeling de uitgangspunten zoals u die heeft vastgesteld.

- a. Vliegen volgens het NNHS en strikt preferentieel baangebruik,
- b. De rol van de handhavingspunten in relatie tot de grenswaarden

Ad a. Het gevolg van uw keuze zich bij de experimenteerregeling te baseren op het preferentieel handhaven is dat voor omwonenden van de preferente Kaag en Polderbaan sprake zal zijn van een voortduren en verergeren van de ernstige overlast als gevolg van het intensieve vliegverkeer boven hun woon- en leefomgeving. Onderzoeken van de WHO, GGD en het RIVM wijzen uit dat zij daardoor ernstige gezondheidsrisico's lopen op alle plekken waar de grens van 45 db(A) Lden wordt overschreden.

In dit verband wijs ik u op feitelijke onjuistheden als het gaat om uw argumenten pro strikt preferentieel baangebruik. De NLR schrijft bijvoorbeeld in haar aan de experimenteerregeling ten grondslag liggende rapport 'Strikt preferentieel baangebruik houdt in dat start en landingsbanen die *minder overlast voor omwonenden* veroorzaken bij voorkeur worden ingezet.' Ik wijs u erop dat de omwonenden van de preferente banen juist meer overlast, en daarmee meer gezondheidsschade hebben als gevolg van het grote aantal vliegbewegingen. Er is dus zeker geen sprake is van minder overlast voor omwonenden. Wel is sprake van minder omwonenden die overlast ervaren. En hier zit hem de crux. Uw beleid leidt ertoe dat bewoners van de niet grootstedelijke delen van de Randstad kennelijk meer blootgesteld mogen worden aan vliegtuiglawaai dan degenen die in de grote stedelijke agglomeraties wonen. Dit is een vorm van rechtsongelijkheid. Immers iedere inwoner van ons land heeft er recht op gevrijwaard te blijven van de gezondheidsbedreigende effecten van in dit geval de luchtvaart van en naar Schiphol. Wij vragen ons dan ook af hoe u als minister bij de afweging van de belangen van alle omwonenden in redelijkheid heeft kunnen besluiten tot voortzetting en intensivering van het gebruik van de primaire banen. Immers, het belang van groepen burgers in Nederland dient te worden beschouwd als een bundel van belangen. Hierbij geldt dat de mate waarin onderscheid kan worden gemaakt tussen de hinder die bedoelde groepen ervaren, deelbelangen oplevert. Deze deelbelangen dienen ook apart te worden gewogen. Dit evenredigheidsbeginsel is een juridisch beginsel, dat in rechtspraak kan worden meegewogen. Het belang van **iedere** burger bestaat eruit, dat door regelgeving wordt bereikt dat het door vliegverkeer veroorzaakte geluid, geluidswaarden oplevert die voor de gezondheid van de gehele bevolking aanvaardbaar zijn. Dat zijn geluidswaarden zoals aanbevolen door de WHO. Dat zijn niet de door u aangehaalde en achterhaalde geluidsregels die zijn opgenomen in het Luchthavenverkeerbesluit (van **2008**).

Ad b. Inzake de handhavingspunten hebben wij de volgende bemerkingen.

- Waarom worden in het document Effecten beëindigen anticiperend handhaven, alleen de Lden-handhavingspunten besproken en niet de Night-handhavingspunten. Die lijken ons ook zeer relevant.

¹ Gedoeld wordt in dit verband op diverse studies, zoals die van de LVNL (Operationele wijzigingen en maatregelen periode 2010-2022) uit december 2022, 2 van To70 van 8 en 9 februari 2023 (Actualisatie effect op jaarvolume bij beëindigen anticiperend handhaven; Contra-expertise berekening vervangende grenswaarden) en een NLR-studie (Vervangende grenswaarden voor een regeling om het strikt preferentieel baangebruik te kunnen voortzetten) uit februari 2023. In deze documenten wordt de complexe basis op grond waarvan u uw beslissing baseert, beschreven.

- Waarom dienen Stuurmaatregelen te worden voorkomen bij het vaststellen van nieuwe grenswaarden en handhavingspunten ? En wat wordt precies bedoeld met Stuurmaatregelen ? Als omwonende lezen wij dit als dat wij de klappen bij onverwacht andere situaties (niet gepland baanonderhoud, sluiting Russisch luchtruim etc) maar moeten opvangen en dat het Schiphol op geen enkele manier in zijn operatie mag treffen. Dat lijkt ons niet terecht.
- De NLR schrijft in haar presentatie Grenswaarde experimenteer-regeling op slide 17: 'Grenswaarden moeten gelijkwaardige bescherming bieden voor omwonenden. Vandaar dat vervangende grenswaarden worden getoetst aan de gelijkwaardigheidscriteria om te waarborgen dat de geluidshinder en slaapverstoring niet toeneemt ten opzichte van het eerste besluit uit 2003. Heeft er een vergelijking plaatsgevonden met de uitkomsten van GGD onderzoeken naar geluidshinder en slaapverstoring zoals die [uit 2020](#)
- Zorgelijk vinden wij het dat over gelijkwaardigheidscriteria, die de omwonenden zouden moeten beschermen, een uitgebreide discussie lijkt te bestaan tussen experts van de NLR en To70 over de vraag wat na de vele aanpassingen van deze criteria nog als een geldig referentiepunt moet worden gezien. Wat is dat voor bescherming ?
- Geconstateerd moet worden dat indien het handhavingstraject zich beperkt tot de thans bestaande handhavingspunten voor Lden en Lnight (resp 35 en 25 HHP's) het noordwestelijk deel van de provincie ZH buiten beeld blijft. In dit gebied, waar sprake is van ernstige overlast van het vliegverkeer zijn geen handhavingspunten. Dit betekent dat dit gebied daarmee een 'handhavingsvrije zone' is. Vliegtuigen kunnen daar zoveel lawaai maken als ze willen; het wordt niet geregistreerd en dus ook niet gesanctioneerd. De omwonenden in dit gebied (om en nabij 80.000 – 100.000 personen) zijn daarmee dus een soort van vogelvrij. Wij verzoeken u dringend voldoende handhavingspunten in dit gebied te realiseren.
- Het is voor omwonenden onbegrijpelijk dat op de handhavingspunten niet echt gemeten wordt, maar dat op basis van *door de sector zelf* aangereikte gegevens door de ILT wordt bepaald of grenswaarden zijn overschreden.

Geachte minister, het geheel overziende zijn wij van oordeel niet in te kunnen stemmen met de door u voorgestane experimenteer-regeling.

Wij vinden dat u het beëindigen van het anticiperend handhaven moet aangrijpen om het evenwicht te herstellen in de verdeling van de vlieghinder. De richting daarvoor is de lokale gemeten hinderbelasting met individuele rechtsbescherming. Wat we daarvoor nodig hebben is fijnmazig en uitbreidbaar meetnet (inclusief de Sensornetpunten van gemeenten). In combinatie met het herzien van de grenswaarden van de handhavingspunten, alsmede een zodanige reallocatie van deze punten dat ze staan in de gebieden waar daadwerkelijk sprake is van vliegtuighinder, wordt een aanzet gegeven voor een geloofwaardig en vertrouwenwekkend overheidshandelen als het gaat om de bescherming van de burgers tegen de overlast van Schiphol. Wij zien dit als een belangrijke stap om het geschonden vertrouwen inzake het Schipholdossier te herstellen.

Hoogachtend,

Jan Edens, voorzitter van Omgeving Zonder Vlieghinder voor de regio Rijn- en Bollenstreek

Wil Spaanderman, voorzitter a.i. van Platform Vlieghinder Kennemerland

Rob Loekenbach, voorzitter van de Werkgroep Geluidshinder Kaag en Braassem

Winnie de Wit, voorzitter van SOS-Zaanstreek