

Hoofdpijnenverslag van de internetconsultatie

Regeling gevelisolatie Schiphol 2023

(Internetconsultatie van 23 december 2022 tot en met 5 februari 2022)

In het kort

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt de Regeling gevelisolatie Schiphol 2023 voor. In een brief naar de Tweede Kamer van 10 december 2021 is al aangekondigd dat er een breed programma komt om de geluidhinder rondom Schiphol terug te dringen. Dit vanwege de gezondheid van omwonenden en de leefomgevingskwaliteit. Deze Regeling is de eerste stap, voor de woningen waar de geluidbelasting het hoogst is.

Wat is het doel?

Het doel van de regeling is om woningen in de nabijheid van de luchthaven Schiphol, te kunnen voorzien van geluidwerende maatregelen. Om precies te zijn gaat het om de woningen binnen de zogeheten 60 dB Lden contour. Deze geluidwerende maatregelen moeten bijdragen aan de vermindering van het geluid binnenshuis en daarmee aan de bescherming van de bewoners.

Voor wie is dit belangrijk?

Woningeigenaren en bewoners in de nabijheid van de luchthaven Schiphol.

Wat zijn de gevolgen?

Het effect van de regeling is een toename van het aantal geïsoleerde woningen in de nabijheid van de luchthaven Schiphol. Dat zal ertoe leiden dat meer bewoners binnenshuis minder last hebben van vliegtuiglawaai.

De internetconsultatie

Er kon worden gereageerd op alle onderdelen van de regeling en de toelichting.

De volgende vraag werd hierbij gesteld: "In het bijzonder zijn wij geïnteresseerd wat u vindt van de reactietermijnen om te reageren op het onderzoek en het aanbod tot geluidwerende maatregelen."

De reacties

Er kon worden gereageerd op deze regeling en de toelichting. Er zijn in totaal 34 reacties ingediend, hiervan zijn er 26 openbaar. Indieners zijn:

- Particulieren (ca 67 % van de reacties);
- Bedrijven en brancheorganisaties, waaronder Board of Airline Representatives In The Netherlands (BARIN), Ondernemingsraad Schiphol Kiescollege Cluster Aalsmeerbaan (ORS KCCA): (ca 15 % van de reacties);

- Overheidsorganisaties, waaronder: GGD Amsterdam, gemeente Uithoorn (ca 12 % van de reacties);
- Maatschappelijke organisaties en belangengroeperingen: Stichting Abrel, Stichting PUSH, (ca 6 % van de reacties).

1. Algemeen beeld van de reacties

De belangrijkste opmerkingen betreffen de volgende onderwerpen:

- Over het algemeen wordt positief gereageerd op de Regeling;
- Over de reactietermijnen rond de Regeling zijn de meningen enigszins verdeeld;
- Met name particulieren, overheden, maatschappelijke organisaties en belangengroeperingen wijzen op de overlast van vliegverkeer en stellen dat minder vliegen de enige, echte oplossing is om hinder terug te dringen;
- Partijen stellen kritische vragen over de (in hun ogen te beperkte) reikwijdte van de Regeling met betrekking tot de geluidcontour en de te isoleren gebieden;
- Verschillende partijen doen suggesties met betrekking tot (aanpassing van) randvoorwaarden voor uitvoering van de Regeling;
- Bedrijven/brancheorganisaties zijn onder meer kritisch over de plannen om hen de kosten voor de beschermingsmaatregelen te laten betalen. Zij zijn onder meer van mening dat een deel van de problematiek aan de overheid zelf te wijten is, en reiken onder meer alternatieve oplossingen aan.

2. Hoofdpijnen van de inhoudelijke reacties

In onderstaand overzicht is een algemeen beeld geschetst, aan de hand van citaten uit individuele reacties. Deze reacties geven uitsluitend de mening van de indieners weer.

Reactietermijnen om te reageren op het onderzoek en het aanbod tot geluidwerende maatregelen.

Aanbod tot geluidwerende maatregelen

- Uitstekend dat de overheid bijdraagt aan geluidwerende maatregelen;
- Het is verheugend dat het ministerie van I&W van plan is omwonenden van Schiphol geluidwerende gevelisolatie aan te bieden, met als doel om de geluidhinder rond de luchthaven te verminderen;
- Het is positief dat woningen die gegeven de actuele wijze van vliegen in aanmerking zouden moeten komen voor isolatie alsnog een aanbod zullen kunnen krijgen.

Reactietermijnen

- De reactietermijn is wel vrij kort;
- Geïnteresseerden in deze regeling krijgen het bericht te zien en hebben dan ook meer dan genoeg tijd om te reageren;

- Er is enige onzorgvuldigheid in de procedure van voorbereiding. De luchtvaartmaatschappijen werden pas één dag voor de berichtgeving aan de Kamer geïnformeerd over de regeling.

Overlast van vliegverkeer

- Vuile buitenlucht en overlast buiten blijven bestaan, minder vliegen is de enige, echte oplossing;
- Niet alle huizen zijn in het verleden adequaat geïsoleerd; er is soms nog steeds geluidsoverlast;
- Problematiek Zuidoosthoek opnieuw onvoldoende onderkend;
- In Hornmeer, Uithoorn en de Legmeer is de geluidsoverlast erg groot;
- Uithoorn is in de vorige isolatierondes niet meegenomen en heeft van de omliggende gemeenten veruit het grootste aantal niet-geïsoleerde woningen binnen de 58 Lden;
- Militaire vliegvelden zoals Volkel en Leeuwarden passen niet meer in een inmiddels compleet volgebouwd land.

Reikwijdte van de Regeling en geluidcontour

- De contour lijkt op voorhand niet met de vereiste zorgvuldigheid te zijn voorbereid, omdat is gerekend met een indicatief verkeersscenario;
- De keuze van de 60 dB Lden-contourlijn is inadequaaf en moet in lijn worden gebracht met de gebruikelijke contouren voor het binnengebied, nl. 58 dB Lden.;
- Betrek ook de woningen uit Geluidsisolatie Schiphol fase I, II en III en kijk of woningen in aanmerking kunnen komen voor zogenaamde 'bij-isolatie';
- Indien GIS IV (minstens) gelijkwaardige bescherming beoogt als de voorgaande GIS-regelingen is het niet verklaarbaar waarom vergelijkbare woningen in Aalsmeer en Uithoorn die een vergelijkbare geluidbelasting hadden in de afgelopen jaren nu niet in aanmerking komen voor het GIS IV programma;
- Het toepassen van een andere contour in GIS IV leidt naar onze mening tot rechtsongelijkheid onder omwonenden want gelijke gevallen dienen gelijk behandeld te worden;
- Bij isolatie van woningen moet prioriteit gegeven worden aan sociale huurwoningen en de lagere inkomens, en pas later nieuwe rijkere inkomens.
- Omzetting van Kosteneenheid (Ke) naar dB Lden is ten nadele van omwonenden;
- Het is zeer teleurstellend dat de isolatieregeling niet uitgaat van 59 dB of een lager punt in de bandbreedte. Dit is des te teleurstellender omdat in hetzelfde document wordt geconstateerd dat de berekende geluidbelasting met een correctiewaarde vermeerderd;
- Geconstateerd is dat in de PAMV (Programmatische Aanpak Vliegtuiggeluid) de meetpunten (NOMOS) in de Zuidoosthoek niet adequaat zijn, daarom brengen het nu vaststellen van een contour van 60 dB en een scenario van 440.000 vluchtbewegingen grote risico's met zich mee. Het is daarom noodzakelijk een horizonbepaling op te nemen zodat GIS IV eenvoudig kan worden aangepast aan de inzichten die onder andere uit PAMV zullen komen;

- Met het uitsluitend hanteren van jaargemiddelden per etmaal wordt de werkelijke hinder enorm wordt onderschat, zeker bij een gebruik zoals bij de Aalsmeerbaan het geval is;
- Het is verstandig om uit te gaan van een ruimere geluidcontour die beter rekening houdt met het verwachte aantal vliegbewegingen in de toekomst;
- Maak het isolatieprogramma toekomstbestendig. Voor de afbakening van het gebied wordt nu gebruik gemaakt van de ideale vluchtpaden en niet van de werkelijk gevlogen routes;
- De bewoners in de Zuidoosthoek hebben recht op de bescherming die andere bewoners in gelijkwaardige omstandigheden wel hebben gekregen alsmede op duidelijkheid en transparantie. Dat krijgen zij met deze regeling onvoldoende. Zorgvuldigheid in acht nemen en de contour pas vaststellen nadat alle scenario's bekend zijn.

Randvoorwaarden voor uitvoering van de Regeling

Onderzoeken en toetsing

- Onderzoek toont aan dat geluidcontouren niet 1-op-1 overeenkomen met de gebieden waar de meeste geluidhinder ondervonden wordt. daarom overwogen worden om de aanpak te richten op die gebieden waar veel geluidhinder wordt ondervonden;
- Houd rekening met nachtelijke geluid;
- Stuur op geluidhinder in plaats van geluidbelasting;
- Onderzoek in welke mate gevelisolatie de geluidhinder reduceert;
- Geef aan welke basisleefkwaliteit de rijksoverheid hanteert als norm en of de leefsituatie van omwonenden hier ook inderdaad aan voldoet (monitoring);
- In de toelichting en bijbehorende documenten ontbreekt een juridische toets of de nieuwe regeling GIS IV minstens dezelfde rechten en rechtsbescherming voor omwonenden bevat als de oude GIS I, II en III regelingen;
- Nergens wordt zichtbaar verantwoord op welke manier nieuwe wetenschappelijke inzichten zijn verwerkt in de nieuwe regeling;
- Het is onduidelijk hoe de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer en de Lessons Learned van Rijkswaterstaat en Progis zijn verwerkt in deze Regeling.;
- Het in de Regeling geborgde onderzoek aan de potentieel te isoleren woning lijkt geen rekening lijkt te houden met de mogelijkheid van een 'desktop inventarisatie/studie' op basis van archiefmateriaal dat reeds van overheidswege (al dan niet via decentrale overheden) beschikbaar is (zoals de documentatie die is verstrekt in het kader van een vergunningaanvraag). Daarmee lijkt een doeltreffende en bovendien kosten-efficiënte onderzoeksmethode op voorhand te zijn uitgesloten. Graag deze onderzoeksmethode inpassen in de Regeling.

Meebetalen aan beschermingsmaatregelen en regelgeving rond woningbouw

- Het is onredelijk om de kosten voor de beschermingsmaatregelen neer te leggen bij de luchtvaartsector. De normering uit het Bouwbesluit is immers een aangelegenheid van de overheid;

- Aanvullende isolerende maatregelen bij woningen gebouwd onder het regime van het Bouwbesluit 2012 dienen niet te worden doorbelast aan de luchtvaartsector, daar dit immers de consequentie is van beleidsmatige keuzes die van overheidswege zijn ingegeven;
- Compensatieregeling voor ongebouwde woningen: indien een woning nog gebouwd moet worden dan moeten eigenaren erop kunnen vertrouwen dat als hun woning binnen de contour valt de woning voldoende geluidswerend is. Compensatie door de luchtvaartsector lijkt ook hier onevenredig;
- Ga op zoek naar een andere financieringsbron. Dit kan door middel van een overheidsfonds of door een gedeelte van de opbrengst van de fors verhoogde vliegbelasting te alloceren om deze kosten te dekken.

Alternatieve oplossingen

- Kies andere vliegroutes waar weinig mensen wonen;
 - Maak het voor maatschappijen aantrekkelijk om op normale tijden te landen en stop met nachtvluchten die vooral door antieke vrachttoestellen worden uitgevoerd;
 - Breder pakket aanbieden zodat de andere aandachtspunten rond isolatie, zoals de vraag om een oplossing voor verouderde isolatie, de mogelijkheid van een uitkoopregeling en nieuwe uitgangspunten op basis van hinder in plaats van de gemiddelde berekende geluidbelasting, opgepakt kunnen worden in breder verband;
 - Minder vliegen werkt beter en effectiever dan isoleren;
 - De nachtvluchten tussen 23.00 en 07.00 uur geheel staken;
 - Er zijn andere alternatieven voor isolatie (zoals individuele compensatie aan omwonenden via een fonds) voorhanden. Het invoeren van een GIS regeling is kostbaar, intensief en derhalve niet proportioneel gelet op de minder vergaande alternatieven die de leefomgevingskwaliteit van de omwonenden verbeteren;
- Kies voor een structurele oplossing door het aanpassen van de betreffende (onjuiste) artikelen van het Bouwbesluit 2012.