



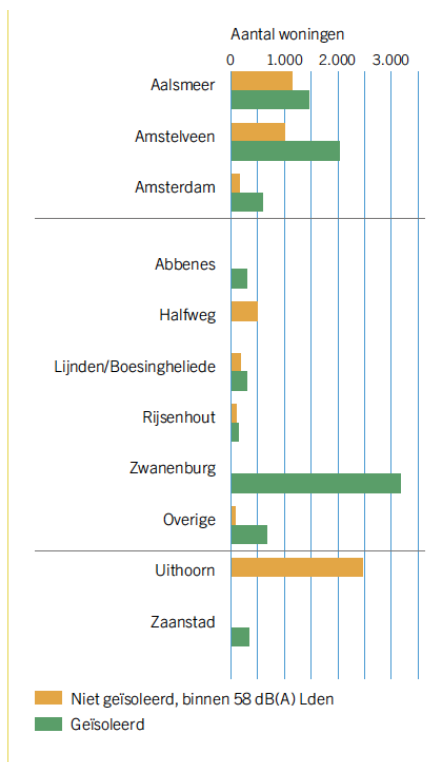
Zienswijze op Concept Regeling gevelisolatie Schiphol 2023

3 februari 2023

Stichting Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking dient de volgende bezwaren in tegen de voorgenomen Regeling gevelisolatie (hierna: GIS IV).

1. Keuze van contourlijn niet adequaat, creëert rechtsongelijkheid

De keuze van de 60 dB Lden-contourlijn is inadequaat en moet in lijn worden gebracht met de gebruikelijke contouren voor het binnengebied, nl. 58 dB Lden. Deze contour is algemeen aanvaard. Zo werkt de Omgevingsraad Schiphol volgens de 58 dB Lden contour en is de 58 dB Lden contour maatstaf in het ontwerp LVB art. 4.3.1. bij de criteria voor gelijkwaardige bescherming (aantallen woningen met een geluidbelasting van 58 dB Lden of hoger). Ook is de 58 dB contour in lijn met voorgaande onderzoeken en rapportages over mogelijke geluidisolatie, zoals in het Eindadvies Van Geel (pag. 32) en de daaraan ten grondslag liggende Notitie van To70 (nr. 20.871.05). In deze Notitie werd de volgende isolatieopgave vastgesteld binnen de 58 dB Lden contour:



Uit bovenstaand overzicht kan worden geconcludeerd dat zo'n 8.000 woningen binnen de 58 dB Lden contour onder de oude regelingen GIS I, II en III geïsoleerd zijn. 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.**

In dit kader wijzen wij ook op de volgende conclusies uit de To70 Notitie (nr. 20.871.05):

“Uit de resultaten blijkt dat:

- Er vooral in Aalsmeer, Amstelveen en Uithoorn, maar in minder mate ook in Rijsenhout en Lijnden / Boesingheliede, woningen zijn waar in één of meer van de afgelopen vijf jaren de geluidbelasting hoger was dan 58 dB(A) Lden maar nog niet zijn geïsoleerd in geluidsisolatieprogramma's GIS I, II of III.”

2. Omrekening Ke naar dB ten nadele van omwonenden

De keuze voor de 60 dB contour is ten nadele van omwonenden. Ook To70 constateert in het document (nr. 22.171.06) : **“De 58 dB omsluit nagenoeg volledig de 40 Ke contour”**.

Bovendien wordt in het document Gevelisolatie Bouwbesluit 2012 de maat van 40 Ke omgezet naar 59 dB, en niet naar 60 dB. Ook wordt een factor + of – 5 dB (54-64) geadviseerd.

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 zou moeten worden omdat er bij luchtvaartlawaai rekening gehouden moet worden met het discontinue karakter van het geluid (pag. 22).

Als omwonenden ondersteunen wij deze analyse. Wij hebben geen last van “constant geluid” zoals bij een verkeersweg, maar van een sterk aanzwellend, piekend en dan weer verdwijnend geluid, met uitschieters tot 80 dB pal over onze woningen (gemeten in het Citizen Science project van de RIVM waar een van onze omwonenden aan meedoet). Binnen een uur vindt dit geluidpatroon 30 – 40 keer plaats, dus om de anderhalve minuut, en vele uren achter elkaar. De experts adviseren om de geluidbelasting met 5 dB te verhogen. Wij onderschrijven dit advies van harte en geven mee dit direct toe te passen op de concept isolatieregeling en de contour navenant aan te passen.

3. Horizonbepaling nodig

GIS IV is onderdeel van het tweede spoor - gevolgbeperkende maatregelen - van de programmatische aanpak geluid Schiphol (brieven d.d. 10 december 2021 en 25 februari 2022 aan de Tweede Kamer). Hoewel wij de inspanning om *“versneld te werken aan gevolgbeperkende maatregelen vanuit het belang van de gezondheid van omwonenden”* verwelkomen, signaleren wij hier het grote gevaar dat deze regeling achteraf inadequaat blijkt te zijn. Er zijn op dit moment veel onzekerheden, waaronder de uitkomst van de

Balanced Approach methode (realisatie van de krimp naar 440K vtb's per jaar, maar ook de verdeling daarvan over de banen en dan met name naar de secundaire Aalsmeerbaan) en de impact van de Luchtruimherziening op de Zuidoosthoek (met de "vierde fix" in het zuidoosten). Het is onzeker of binnen het timeframe van de regeling deze onzekerheden, en mogelijk andere ontwikkelingen, zullen zijn ingevuld.

Wij delen het geschetste beeld van de werkelijkheid, zoals verwoord op pag. 16 van de Toelichting, niet: "Een afbakening op basis van geluidcontouren die gebaseerd zijn op 500.000 vliegtuigbewegingen zou leiden tot een grotere opgave, maar dat gaat voorbij aan de werkelijkheid". **Onze** werkelijkheid van vandaag (2023) is dat er 487.000 vtb's worden afgehandeld (Gebruiksprognose Schiphol 2023) en dat is aanzienlijk hoger dan het in de gevelisolatieregeling gebruikte optimistische en onzekere scenario van 440.000 vtb's.

Bovendien gaat de zojuist in consultatie gegeven Experimenteerregeling Schiphol¹ uit van 460.000 vtb's, hetgeen eveneens hoger is dan het aantal in deze gevelisolatieregeling. Maar om 460.000 vtb's mogelijk te maken moeten wel de grenswaarden in de handhavingpunten Aalsmeer en Uithoorn (hhp 24 en 25) significant worden verruimd, hetgeen een indicatie geeft van de inschatting van de toekomstige geluidbelasting bij 460.000. Ook hier is niet mee te rijmen dat de gevelisolatieregeling uitgaat van de zeer onzekere 440.000 en een te hoge contour van 60 dB Lden.

In de concept regeling GIS IV ontbreekt een "horizonbepaling", die erop toeziet dat de regeling niet vervalt en dat er reviews zullen plaatsvinden bij een aantal van tevoren te markeren mijlpalen, zoals bijvoorbeeld bij de publicatie van de uitkomsten van de Balanced Approach en de impact ervan op de Zuidoosthoek. Wij geven in overweging om op dit punt de regeling aan te passen zodat bijstelling van het aantal te isoleren woningen in de toekomst eenvoudig mogelijk wordt zonder opnieuw een nieuwe regeling in consultatie te moeten geven. Ook geven wij in overweging dat er een solide monitoringsysteem wordt opgezet om een "mismatch isolatie en hinder" (Eindadvies Van Geel, p.32) in de toekomst te voorkomen.

Ter verdere ondersteuning hiervan citeren wij hier de passages op pagina 15 van de Toelichting:

"Met de inzichten van toen was het niet te verwachten dat een project met een dergelijke omvang in de nabije toekomst nog aan de orde zou zijn".

En

"In de afgelopen periode heeft Schiphol zich echter verder ontwikkeld, wat heeft geleid tot een verandering in de geluidbelasting".

Wij laten in het midden wie verantwoordelijk is geweest voor het verschaffen van de "inzichten van toen" waarop de oude GIS-regelingen gebaseerd zijn en wie verantwoordelijk was voor het controleren van de juistheid van de aangeleverde informatie. De consequentie van GIS I, II en III is geweest dat woningen die geïsoleerd hadden moeten worden bij het bereikte vliegpatroon van 500.000 vtb's niet allemaal geïsoleerd zijn. Bovendien vallen ze nu ook niet onder GIS IV.

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

Ook zijn er woningen geïsoleerd die niet geïsoleerd hadden hoeven worden, omdat er “anders is gevlogen dan verwacht”. Getuige de volgende conclusie uit de To70 Notitie (20.871.05):

“Er vooral in Aalsmeer, Amstelveen en Zwanenburg woningen zijn die wel geïsoleerd zijn, maar waar de geluidbelasting in de afgelopen vijf jaren lager was dan 58 dB(A) Lden. Dit is vermoedelijk het gevolg van isolatie in het verleden op basis van de geluidbelasting bij gebruik van het vierbanenstelsel, waarbij de Zwanenburgbaan (Zwanenburg en Halfweg en de Buitenveldertbaan (Amstelveen en Amsterdam) meer werden gebruikt.”

Natuurlijk zijn wij heel blij voor al deze bewoners, wier woningen terecht of onterecht zijn geïsoleerd, omdat zij zich in een goed geïsoleerde woning kunnen terugtrekken overdag wanneer de vliegtuigen overdenderen. Na Covid werken veel meer mensen geheel of gedeeltelijk thuis, waardoor de noodzaak om geconcentreerd in een stille omgeving te kunnen werken vergroot is. Ook zijn wij blij dat zij en hun kinderen ongestoord kunnen slapen.

Maar toch wringt dit omdat er vele gezinnen zijn die onterecht niet hebben kunnen meedoen met de isolatieregeling waarvoor zij achteraf wel in aanmerking kwamen. Wij dringen er daarom op aan dat er lessen getrokken worden uit het verleden van “mismatches” en dat de nieuwe regeling op betere informatie en inzichten wordt gebaseerd.

Tenslotte wijzen wij erop dat de Luchtvaartnota (met groeipad tot 800.000 vtb's) naar onze informatie nog altijd ongewijzigd van toepassing is. Bovendien wijzen de uitlatingen van de minister over mogelijk toekomstige groei na 5 jaar (na vaststelling nieuwe normen) niet op krimp van de aantallen vtb's in de Zuidoosthoek. De secundaire Aalsmeerbaan kan alleen adequaat beschermd worden als het aantal vtb's blijvend wordt verlaagd.

4. Toets rechtsbescherming ontbreekt

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.

Het opheffen van het huidige gebrek aan individuele rechtsbescherming voor omwonenden is een van de speerpunten van het nieuwe overheidsbeleid, hetgeen wij toejuichen. De integraliteit van overheidsbeleid vraagt dan toch ook dat deze regeling aan dit principe getoetst wordt? Omwonenden hebben nu geen informatie of dit gebeurd is en wat daarvan de uitkomsten waren, bijv. of de regeling is bijgesteld als gevolg van deze toets. In zo'n toets zou de discrepantie tussen de van toepassing zijnde contouren onder GIS I, II en III en IV (hierboven in punt 1) en de validiteit van de omrekenmethode van Ke naar dB nader onderbouwd moeten worden.

5. Verwerking wetenschappelijke inzichten ontbreekt

Nergens wordt zichtbaar verantwoord op welke manier nieuwe wetenschappelijke inzichten zijn verwerkt in de nieuwe regeling. De rode draad in recent wetenschappelijk onderzoek (GGD, GGD GHOR, RIVM, WHO) is dat de invloed van vliegverkeer op de gezondheid veel negatiever is dan voorheen aangenomen werd en toen de GIS I, II en III regelingen werden ontworpen. GIS IV kan daarom niet zomaar “een kopie” zijn van voorgaande regelingen. De

wereld is veranderd: wetenschappelijke inzichten en sociale veranderingen (opkomst van thuiswerken) moeten meegenomen worden. En dat is niet gebeurd.

Deze factor wordt wel genoemd in de Toelichting maar er wordt geen gevolg aan gegeven. Integendeel: door bij de vertaalslag van Ke naar dB te kiezen niet voor de gunstige waarde voor omwonenden te kiezen wordt duidelijk dat nieuwe inzichten juist niet zijn meegenomen.

Deze handelwijze staat in schril contrast tot de mededeling dat het effect van bijv. vlootvernieuwing en andere hinderbeperkende maatregelen wel worden meegenomen in de concept Experimenteerregeling. In dat geval zouden toch ook nieuwe wetenschappelijke inzichten over de desastreuze gezondheidseffecten van het vliegverkeer moeten worden meegenomen in GIS IV.

6. Gerechtvaardigde verwachtingen van bewoners niet waargemaakt

In de afgelopen jaren is bij bewoners in de Zuidoosthoek, met name Aalsmeer, Uithoorn en de Kwakel, de indruk ontstaan dat het Eindadvies Van Geel leidend zou zijn in de isolatie-opgave. Zie hiervoor ook onze publicaties². Ook is op de Geluidbelastingkaart luchthaven Schiphol 2021 (vliegverkeer 2019) te vinden dat 5.300 woningen in Uithoorn zich in de 55-59 dB Lden klasse bevinden.

Ook vinden vanaf 2014 consequent grote overschrijdingen plaats in de handhavingspunten Aalsmeer en Uithoorn volgens To70 rapport (22.171.05) inzake het Effect op jaarvolume en preferentieel baangebruik (zie figuren 1 en 2, met grote overschrijdingen in de Zuidoosthoek.³

De afkap op 60 dB Lden zorgt ervoor dat de meeste zwaar getroffen woningen in Aalsmeer en alle woningen in Uithoorn en De Kwakel buiten de regeling worden gelaten terwijl het aantal starts van de secundaire Aalsmeerbaan in 2019, voor Corona, groter was dan het aantal starts van de primaire Polderbaan (resp. 62.575 AB en 61.293 PB).

7. Samenloop met PAMV

Van belang is ook dat in de PAMV (Programmatische Aanpak Vliegtuiggeluid) al geconstateerd is dat de meetpunten (NOMOS) in de Zuidoosthoek niet adequaat zijn. Zo is de plaatsing van het meetpunt in Uithoorn niet adequaat (te ver weg van de huidige gevlogen routes) en is het gebrek aan een meetpunt in De Kwakel een ernstige omissie. Met ca. 40.000 landingen per jaar, waarvan een aanzienlijk deel over De Kwakel, is het ontbreken van dit meetpunt wel geconstateerd maar (nog lang niet) geadresseerd. Deze zaken moeten de komende periode worden opgelost en zullen cruciale informatie gaan leveren over de daadwerkelijke hoogte van de dB belasting in Aalsmeer, Uithoorn en De Kwakel. Omdat dit PAMV traject nog loopt, is het nog niet duidelijk welke invloed het zal hebben op de omvang van de isolatie-opgave in de Zuidoosthoek. Daarom benadrukken wij opnieuw dat het nu vaststellen van een contour van 60 dB en een scenario van 440.000 vtb's ook vanuit dit oogpunt (ontbreken adequate meetgegevens) grote risico's met zich meebrengt. Wij verwijzen hiervoor naar de noodzaak

² www.pushuithoorn.nl

³ <https://open.overheid.nl/repository/ronl-d91fe4b76e849143cad70ca1bd359c02cf66c595/1/pdf/b02-notitie-effect-op-jaarvolume-en-preferentieel-baangebruik-bij-beeindiging-handhaven-op-schiphol-over-effect-van-stopzetten-van-anticiperend-handhaven.pdf>

een horizonbepaling (of iets vergelijkbaars; zie punt 2) op te nemen zodat GIS IV eenvoudig kan worden aangepast aan de inzichten die o.a. uit PAMV zullen komen.

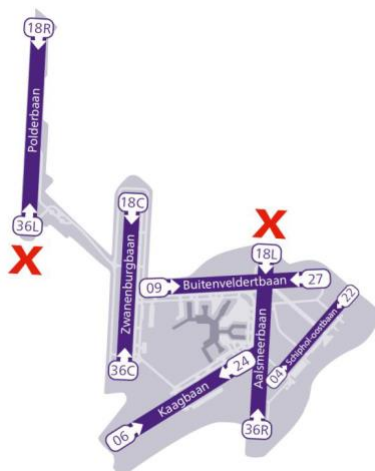
8. Problematiek Zuidoosthoek opnieuw onvoldoende onderkend

De afgelopen jaren is er terecht veel meer aandacht gekomen voor de specifieke problematiek van de Zuidoosthoek (het gebied ten zuiden en zuidoosten van de Aalsmeerbaan, dat hinder ondervindt van de Aalsmeerbaan). Helaas geeft deze regeling daar onvoldoende blijk van. Van Geel constateerde in zijn Eindadvies:

“Op basis van deze verkenning is duidelijk te zien dat de gemeenten in de zuidoosthoek achterop liggen bij het treffen van maatregelen. Dit terwijl op basis van het rapport over de Zuidoosthoek ook duidelijk is dat er geen hoge verwachtingen meer mogen zijn van hinderreductie als gevolg van operationele maatregelen. Dan rest dus – bij een gegeven volume – alleen nog de mogelijkheid om te investeren in de versterking van leefkwaliteit door middel van maatregelen als isolatie of compensatie. Uit de resultaten blijkt echter dat er vooral in Uithoorn, Aalsmeer en Amstelveen woningen zijn waar de geluidsbelasting hoger is dan 58 dB(A) Lden, maar die niet zijn geïsoleerd in GIS 1, 2 of 3 en waarin dit ook niet is voorzien voor de toekomst.”

De Quickscan Zuidoosthoek, waarvan de onderzoeksfase in 2022 werd afgerond, bevestigde dit beeld. De grote mismatch tussen isolatie en hinder vindt plaats in Uithoorn (ca. 2.500 woningen) en Aalsmeer (ca. 1.000 woningen).

De Zuidoosthoek is extra kwetsbaar vanwege de korte afstand van de Aalsmeerbaan tot de eerste woningen (kortste van alle banen, ca. 350 meter), en vanwege het zeer dichtbevolkte gebied. De gemeenten Aalsmeer, Uithoorn en De Kwakel hebben gezamenlijk ca. 60.000 inwoners. Bovendien wordt de Aalsmeerbaan alleen in zuidelijke richting gebruikt voor starts en landingen, en niet in noordelijke, waardoor 94.000 vtb's (2019) in het kleine gebied ten zuiden en zuidoosten neerslaan. Dit is anders bij de andere twee secundaire banen. Bijv. de secundaire Zwanenburgbaan wordt in noordelijke en zuidelijke richting gebruikt waardoor het aantal vtb's (83.000 in 2019) over een groter gebied ten noorden (ca. 2/3) en zuiden (ca. 1/3) van de baan worden verdeeld. Het aantal vtb's op de secundaire Buitenveldertbaan bedroeg 37.000, waarvan het grootste deel in oostelijke richting.



9. Risicobeoordeling ontbreekt

Het grootste risico van GIS IV is dat het niet die bewoners beschermt die het zou moeten beschermen. Dit is met de eerdere GIS regelingen gebeurd, getuige de eerder geciteerde conclusies van Van Geel en To70, nl. dat een groot aantal woningen in Uithoorn en Aalsmeer hadden moeten worden geïsoleerd.

Ook bestaat het risico dat opnieuw woningen worden geïsoleerd die niet geïsoleerd hadden hoeven te worden; eveneens geconcludeerd door Van Geel en To70.

GIS IV kent vele onzekerheden en daarmee grote risico's, zoals hierboven genoemd. Een risicobeoordeling en inschatting, inclusief lijst mitigerende maatregelen, ontbreekt in de toelichting.

De bewoners in de Zuidoosthoek hebben recht op de bescherming die andere bewoners in gelijkwaardige omstandigheden wel hebben gekregen. Ook hebben ze recht op duidelijkheid en transparantie. Dat krijgen zij met deze regeling onvoldoende.

Met vriendelijke groeten,

Namens het bestuur van de Stichting PUSH,

M. Visser, voorzitter

E. de Leeuw

R. Wortel

PUSH is een stichting zonder winstoogmerk (KvK nr. 80216846) met uitsluitend onbetaalde vrijwilligers. Wij zijn niet tegen de luchtvaart of tegen Schiphol, maar wel tegen de explosieve groei van het aantal vluchten dat de afgelopen jaren die in onze buurt terecht is gekomen.

Als ervaringsdeskundigen weten wij als geen ander welke invloed Schiphol heeft op ons dagelijkse leven.

Wij organiseren bijeenkomsten, dienen zienswijzen in op ontwerp-besluiten, spreken in bij raadsvergaderingen en in de Tweede Kamer en nemen deel aan webinars, inloopavonden en andere bijeenkomsten die georganiseerd worden. Zo laten wij de stem van bewoners van Uithoorn, De Kwakel, Aalsmeer en andere gemeenten in de Zuidoosthoek beter horen.

Bezoek onze website www.pushuithoorn.nl, volg ons op Twitter @Puihoorn of mail naar pushuithoorn@gmail.com. Donaties welkom op NL90 ABNA 0890 6298 54 t.n.v. Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking.