

Geen classificatie  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

**Reactie internetconsultatie  
regeling gevelisolatie  
Schiphol 2023**

DEFINITIEF  
5 februari 2023

Geachte heer/ mevrouw,

Via deze weg reageert Royal Schiphol Group (hierna: Schiphol) op de voorliggende regeling gevelisolatie Schiphol 2023 (hierna: de regeling)

Schiphol ziet de regeling als een aanvulling op de doorlopende inzet van de sector om tot minder (geluids)overlast in de regio te komen. Op termijn ziet Schiphol graag dat dergelijke activiteiten onderdeel worden van een op te richten omgevingsfonds.

In deze reactie deelt Schiphol een aantal zorgen en voorstellen ten aanzien van het bepalen van de scope en reikwijdte en de financiering van de regeling.

**Reikwijdte en normstelling**

Schiphol pleit er in algemene zin voor om eerst zorgvuldig vast te stellen op welk gebied de regeling van toepassing is. Dat vereist een update van de huidige contour maar ook onderzoek naar de hoogte van de geluidsniveaus binnenshuis. Pas daarna zouden bewoners benaderd moeten worden.

De voorliggende regeling richt zich in eerste instantie tot de woningen die zich bevinden binnen de 60 dB Lden-contour (artikel 2) en nog niet in het project Geluidsisolatie Schiphol (GIS) zijn geïsoleerd. Deze contour is vergelijkbaar met de toenmalige 40 Ke-contour van het GIS. Het betreft hier voornamelijk woningen waarvan de (wellicht toenmalige) eigenaren destijds hebben afgezien van de door het GIS aangeboden geluidsisolatie.

Tevens kunnen ook nieuwere woningen, die na het bouwbesluit van 2012 gebouwd zijn, mogelijk in aanmerking komen voor (bij)-isolatie omdat het bouwbesluit van 2012 lagere eisen stelt aan akoestische geveldemping dan de op dit punt strengere bouwbesluiten van 2003 en eerder. Op dat punt merkt Schiphol op dat het vreemd is dat luchtvaartmaatschappijen de financiële last moeten dragen voor een normstelling die van

overheidswege lager is dan de bouwbesluiten waar eerder rekening mee moest worden gehouden in de voorgaande isolatieprogramma's.

Schiphol steunt de lijn dat geluidswerende maatregelen moeten bijdragen aan de vermindering van het geluid binnenshuis en daarmee aan de bescherming van de bewoners. In artikel 10 van de regeling wordt een maatschappelijk aanvaardbaar binnen niveau van 33 dB genoemd welke tot voldoende bescherming moet leiden.

Deze norm stelt, afhankelijk van het geluidsniveau buiten op de gevel, eisen aan de geveldempingswaarde. Bijvoorbeeld: als het geluid buiten op de gevel 60 dB Lden is dan zal de gevel een demping moeten hebben van 27 dB om tot een binnen-niveau van 33 dB te komen. Als de geveldemping in dit geval minder dan 27 dB is dan moet er volgens de regeling geïsoleerd worden.

De regeling gaat dus uit van voldoende bescherming van mensen tegen geluid van vliegtuigen bij een binnen-niveau van 33 dB maar beperkt zich tot woningen die gelegen zijn in het gebied waar een geluidsniveau is van meer dan 60 dB Lden.

Het is echter niet uit te sluiten, en zelfs heel waarschijnlijk, dat bij geluidsniveaus van minder dan 60 dB Lden ook sprake is van een binnen-belasting van meer dan 33 dB omdat de demping van de gevels onvoldoende is. Dit effect treedt met name op in de gebieden die direct onder de aan- en uitvliegroutes liggen, en dan ook vooral in het verlengde van de secundaire start- en landingsbanen, en waar mogelijk ook sprake is van lagere vlieghoogten vanwege de nieuwe startprocedure NADP2. Deze procedure werkt per saldo gunstig uit in het hele hindergebied van Schiphol, terwijl op de plekken direct onder de uitvliegroute juist sprake is van meer geluidsbelasting. De regeling kan hiervoor een oplossing bieden.

Navraag bij de Stichting Leefomgeving Schiphol leert dat de meeste schrijnende situaties, waarin mensen die er niet meer tegen kunnen zich voor hulp melden bij de Stichting, zich begeven in het gebied tussen 56 en 60 dB Lden in het verlengde van de secundaire banen.

Dit pleit er volgens Schiphol voor om in deze regeling of in een direct daarop volgende fase, onderzoek te doen naar de binnen niveaus van de woningen in een groter gebied, en om bij te hoge binnen niveaus (meer dan 33 dB) de scope van de regeling naar dit gebied uit te breiden. Ook voor woningen die in het verleden in het kader van GIS zijn geïsoleerd geldt dat, doordat de isolatiemaatregelen zijn verouderd, de binnen niveaus mogelijk hoger zijn dan 33 dB. Daarom is het cruciaal dat voordat de regeling van start gaat eerst nog zorgvuldig naar deze aspecten wordt gekeken, ook in het kader van de op dit moment voorliggende plannen met betrekking tot het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol.

### **Vervolg en financiering**

Schiphol ziet graag dat het programma onderdeel gaat uit maken van een nieuw op te richten omgevingsfonds. Daarnaast zijn wij van mening dat de financiering voor dit programma niet via een aanvullende heffing moet worden gezocht, maar via de opbrengsten van de verhoogde vliegbelasting moet lopen. Dit is in lijn met het principe 'de veroorzaker betaalt' én de toezegging uit het regeerakkoord dat de opbrengst "deels gebruikt wordt voor de verduurzaming van de luchtvaart en vermindering van leefomgevingseffecten."