

Zienswijze

Bij deze teken ik formeel bezwaar aan tegen de zogenaamde "Tijdelijke regeling groot baanonderhoud Schiphol 2023" en het gebruik van de Aalsmeerbaan voor nachtvluchten.

Juridische argumenten

De minister van LNV -in haar rol van bevoegd gezag- heeft in een beroep op bezwaar in 2020 geoordeeld, dat niet kan worden uitgegaan van de rechtmatigheid van het Luchtvaartbesluit (LVB) 2008, dat vaststaat dat de natuureffecten niet (voldoende) onderzocht zijn én dat het besluit niet voldoet aan de Habitat-richtlijn (artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn)

Het veranderend baangebruik tijdens groot onderhoud en routing, die het gevolg zijn van het besluit zal leiden tot een andere milieubelasting. Zo kan de stikstofdepositie in specifieke Natura2000 gebieden toenemen door het besluit. Dit is nadrukkelijk niet toegestaan.

Onbeantwoord blijft de vraag naar de expliciete effecten voor burgers, bedrijven, overheid en milieu. Er is verzocht om vervangende waarden voor geluidbelasting vast te stellen. Deze zullen de huidige norm overschrijden. Luchtvervuiling en schadelijke gevolgen hiervan voor de gezondheid van omwonenden zullen toenemen.

Voor er een besluit kan worden genomen, dient de minister alsnog te onderzoeken en inzichtelijk te maken wat de effecten op het milieu, gezondheid en bedrijven zijn. Er is voldoende medisch wetenschappelijke literatuur over de negatieve effecten van toename van vliegverkeer op de mentale en fysieke gezondheid van omwonenden (zie onder). Zonder aantoonbare informatie hieromtrent en te nemen preventieve en protectieve maatregelen is van een zorgvuldige belangenafweging geen sprake. Het is verwonderlijk en voorbarig dat het besluit in deze fase van de besluitvorming is beland.

Het voorgenomen besluit is niet proportioneel. Omwonenden van Schiphol in Aalsmeer en omstreken als ook het milieu worden onevenredig zwaar belast. Onderhoud van banen is een regulier onderdeel van een operationele luchthaven en dient binnen de normale vergunningsvoorwaarden uitgevoerd te worden. Veranderd baangebruik en uitwijken met nachtvluchten naar de Aalsmeerbaan is een a priori niet geoorloofd en uit te sluiten alternatief.

Volgens de Luchtvaartwet, artikel 8.1 is het verboden de luchthaven Schiphol in bedrijf te hebben indien voor deze luchthaven geen luchthavenindelingsbesluit en luchthavenverkeersbesluit bestaan. Aan de voorwaarden van een geldig luchthavenbesluit is tot heden niet voldaan. De minister wil met het voorgenomen besluit een uitzondering maken op een niet vigerend Luchthavenverkeersbesluit uit 2008. Er is geen legitieme basis om groot baanonderhoud toe te stemmen.

Medisch wetenschappelijke argumenten

Pubmed search: airport-noise-public health (104 publikaties)

Verwijzing naar: Aviation Noise Impacts: State of the Science, [Noise & Health](#) 2017 mar-apr (19)87;41-50 [Wolters Kluwer -- Medknow Publications](#).

Van vliegtuigen is de herrie het meest nadelige effect voor de omgeving en vormt de grootste bron van ergernis voor omwonenden. Het verstoort de slaap, heeft een nadelig effect op leerprestaties van kinderen en studieresultaten van studenten en verhoogt het risico op hart- en vaatziekten. Redenen, waarom sommige luchthavens niet meer mogen groeien.

Naarmate de blootstelling aan herrie toeneemt, nemen het aantal geërgerde personen en de ergernis binnen een gemeenschap toe. Dit heeft doorgaans consequenties voor politieke besluitvorming van een voor haar burgers opkomende en zorgende overheid.

Effect op leerprestaties kinderen

Vliegtuiglawaai heeft een negatief effect op het leren rekenen en lezen, het begrijpend lezen, het lange termijn geheugen, andere geheugenfuncties van kinderen en op resultaten van gestandariseerde testen. Met lawaai geassocieerde slaapstoornis kan tot extra fysiologische en psychologische stress leiden waardoor (school)prestaties extra negatief beïnvloed worden en leerachterstand ontstaat.

Verstoring van slaap

Een ongestoorde slaap van voldoende duur is essentieel om overdag alert te kunnen zijn en optimaal te presteren. Slaap is belangrijk voor de levenskwaliteit en de gezondheid. Het is bewezen, dat chronisch slaapgebrek is geassocieerd met obesitas, diabetes en hoge bloeddruk. Daarom is door lawaai veroorzaakte slaapstoornis het meest schadelijke effect van geluidsoverlast door vliegtuigen. Vooral ouderen, kinderen, mensen werkend in onregelmatige of ploegendienst en zieken zijn hiervoor gevoelig. Ze slapen laat in, worden tussendoor en vroeg wakker, slapen minder diep en hebben minder REM-slaap (rapid eye movement). Deze slaap-fasen zijn uiterst belangrijk om voldoende uit te rusten, te herstellen en vooral de intellectuele en geheugenfuncties te consolideren.

Effect op gezondheid

Op korte termijn veroorzaakt slaapttekort een slechte stemming, prikkelbaarheid, slaperigheid overdag en verminderde cognitieve en lichamelijke prestaties. Bij kinderen wordt hyperactiviteit geassocieerd met overlast van lawaai. Op langere termijn hebben volwassenen een verhoogd risico op hoge bloeddruk, verhoogde hartslag, hart- en vaatziekten en herseninfarcten. Met name nachtelijke geluidsoverlast heeft ernstige gezondheidsrisico's. Waarschijnlijk ten gevolge van stress door voortdurende ergernis en slaapttekort. Omwonenden ervaren een vermindering van hun levenskwaliteit en nemen 30x vaker medicatie tegen angst en onrust. Opmerkelijk is, dat in gebieden met vliegtuiglawaai meer kinderen met een laag geboortewicht geboren worden.

Om burgers te beschermen en voor hen een gezonde slaap mogelijk te maken en het risico op gezondheidsschade te beperken, dienen luchthavens vluchtschema's af te stemmen op de slaapgewoonten van omwonenden.

Effect van emissies / uitstoot op de gezondheid

Pubmed Search: airport pollution public health (147 publikaties)

Verwijzing naar: A review of health effects associated with exposure to jet engine emissions in and around airports.

Environmental Health (2021) 20:10 <https://doi.org/10.1186/s12940-020-00690-y>

Luchtvervuiling, met name door fijnstof ('ultrafine particulate matter' : UFP) heeft negatieve effecten op de gezondheid. Luchthavens hebben een zeer hoge uitstoot van UFP en blootstelling aan deze stoffen vormt een steeds toenemend gezondheidsrisico. De UFP die door vliegtuigen wordt uitgestoten zijn veel kleiner (< 20 nm) dan van het wegverkeer (> 50 nm).

Gebieden in de nabijheid van een luchthaven hebben, behalve de uitstoot van fijnstof door het wegverkeer, een sterk verhoogde blootstelling aan UFP door uitstoot van vliegtuigmotoren.

Fijnstof wordt geïnhaled en komt diep in de longen terecht. De totale hoeveelheid en oppervlakte aan UFP bepaalt de toxiciteit. De fijnstofdeeltjes bestaan uit koolstof (C)-verbindingen en metalen vergelijkbaar met die van diesel. Diesel is carcinogeen, veroorzaakt longkanker, ontstekingen en ontstekingsreacties in luchtwegen. Het is tevens genotoxisch voor DNA.

Expositie omgeving aan emissies/uitstoot

Bij metingen van luchtkwaliteit in de buurt van een luchthaven worden UFP, koolstofverbindingen (C) en stikstof-oxide (NO) verbindingen gemeten. Topbelasting aan UFP is benedenwinds van een stijgend vliegtuig. NO kan van 8 ppb oplopen tot 1045 ppb net voor opstijgen.

In de buurt van een luchthaven is de concentratie aan UFP, afhankelijk van de windrichting, 18-26 x verhoogd. De concentratie UFP neemt toe met het aantal vluchten en kortere afstand tot de luchthaven. Op Schiphol is 50% van alle partikels in de lucht afkomstig van de vliegtuigen en zelfs alle UFP < 20 nm. Significante factoren voor de gezondheid van omwonenden zijn de afstand tot de luchthaven, de windrichting en overige weersomstandigheden zoals mist of regen. Deze kunnen de mate van luchtvervuiling mede bepalen.

Rond Schiphol is er een significant hogere incidentie van hematologisch kanker (leukemie, lymfomen). Naarmate mensen dicht bij Schiphol wonen neemt het aantal ziekenhuisopnames toe voor asthma, ademwegproblemen en hartafwijkingen. Vooral bij kinderen jonger dan 5 jaar, ouderen boven de 65 jaar en inwoners met lagere sociale status.

Kinderen rond Schiphol hebben een mindere longfunctie na kortdurende blootstelling aan UFP en ergere klachten waarvoor meer medicatie genomen moest worden op dagen met hoge UFP concentraties. Bij volwassenen werd verminderde hartfunctie aangetoond.

Jonge vrijwilligers, niet-rokers, van 18-35 jaar die 5 uur moesten fietsen in tot 5x de norm verhoogde concentratie UFP (< 20 nm) bij Schiphol vertoonden afwijking van de hart- en longfunctie met milde asthma en verhoogde ontstekingsmarker (IL-6) wijzend op ontsteking van longslimvlies maar ook op systemische ontsteking. Gevolgen van UFP en potentieel mede oorzakelijk zijn kanker, asthma, long- en hartziekten

Samenvatting

Er is geen geldig luchtvaartbesluit. Natureffecten zijn niet onderzocht. Er wordt niet voldaan aan de habitat richtlijn. Er ontbreekt een milieu-effect rapportage over belasting van milieu en natura 2000 gebieden en een rapportage over gevolgen voor burgers en bedrijven.

Het besluit is niet proportioneel. Baanonderhoud kan zonder meer binnen geldende voorwaarden uitgevoerd worden. Extra belasting van de Aalsmeerbaan door toestaan van nachtvluchten is ongeoorloofd en geen alternatief. Reductie van capaciteit of uitwijken naar andere luchthavens zijn redelijke alternatieven.

Aalsmeer en omgeving liggen reeds in de zwaarste belaste geluidszone. Lawaai en uitstoot door vliegtuigmotoren van schadelijke stoffen zoals, ultrafijnstof, stikstofoxiden, koolstofverbindingen en metaalverbindingen zijn bewezen ernstige gezondheidsrisico's geassocieerd met toenemende morbiditeit en mortaliteit.

Met name nachtelijke overlast heeft ernstige gezondheidsrisico's. Door geluidsoverlast worden leerprestaties en geheugenfuncties van kinderen bewezen, beduidend slechter, Verstoring van slaap verergert dit. Voor volwassenen is lawaai de grootste bron van ergernis en slaapttekort. Zonder gezonde slaap herstellen lichaam en geest niet. Intellectuele en geheugenfuncties gaan achteruit, prestatievermogen neemt af en er is een verhoogd risico op hoge bloeddruk, hart- en vaatziekten, diabetes en obesitas.

Door vliegverkeer veroorzaakte luchtvervuiling, met onder meer ultrafijnstof, is de gezondheidstoestand van kinderen en volwassen rond Schiphol bewezen slechter dan elders. Kinderen en volwassenen hebben meer stress, longaandoeningen, ontstekingen, worden vaker in het ziekenhuis opgenomen en bovendien is de incidentie van bepaalde soorten kanker beduidend verhoogd.

Conclusie

De minister kan op meerdere gronden besluiten geen toestemming en vergunning te verlenen voor veranderd baangebruik en nachtvluchten op de Aalsmeerbaan.

- Exploratie van de luchthaven Schiphol is reeds onwettig, dan wel voor bepaalde landingsbanen.
- Er is geen natuur-effect rapportage in het verleden verricht en ontbreekt volledig voor het besluit voor veranderd baangebruik
- De gezondheidsschade zal toenemen. De gezondheidstoestand van omwonenden, met name kinderen en zwakkere bevolkingsgroepen, is reeds, wetenschappelijk bewezen, gecompromitteerd door geluidsoverlast en luchtvervuiling.
Intensiever en met name nachtelijk gebruik van de Aalsmeerbaan verhoogt het gezondheidsrisico ontoelaatbaar.
- Er zal mogelijk grote economische schade ontstaan doordat tienduizenden, zo niet honderd-duizenden omwonenden door slaapttekort en toegenomen luchtvervuiling ongelukkiger en ongezonder worden, niet meer optimaal kunnen presteren, hun werk niet meer kunnen verrichten, ziekteverzuim zal toenemen en bedrijven schade zullen gaan ondervinden.
- De economische schade voor omwonenden en talloze bedrijven in de regio kan onevenredig groter zijn dan voor het ene bedrijf, Schiphol.

Bezwaar

Op basis van bovenstaande argumentatie maak ik bezwaar tegen het voorgenomen veranderde baangebruik wegens groot onderhoud van Schiphol 2023 en het gebruik van de Aalsmeerbaan voor nachtvluchten.

Dr.