

Reactie GroenLinks Heemstede op de internetconsultatie “Tijdelijke regeling groot baanonderhoud Schiphol”

Schiphol heeft het ministerie gevraagd om tijdens de onderhoudsperiode in 2023 af te kunnen wijken van de standaardregels in het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol over baan- en routegebruik. Ook is verzocht om vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting vast te stellen. Het ministerie geeft aan vooral geïnteresseerd te zijn in de vraag of de vrijstellingen en de baanpreferentietabellen in het voorstel met de daarbij behorende toelichting voldoende duidelijk zijn onderbouwd.

Hieronder de reactie van de raadsfractie van GroenLinks van de gemeenteraad Heemstede:

Allereerst

Wij zijn tegen verruiming van geluidsnormen voor Schiphol, en wij zijn nog meer tegen vrijstellingen. Vrijstellingen voor meer nachtvluchten kunnen écht niet. Hieronder onze argumenten:

1. Er is al veel te veel geluidsoverlast van Schiphol. Wij hebben dat eerder onderbouwd in onze inspraakreacties n.a.v. de Luchtvaartnota 2020-2050 in juli 2020 en de PlanMER Luchtvaartnota 2020-2050 in april 2019. Wij herhalen één argument van toen:
 - Uit het onderzoek blijkt dat in Heemstede het aantal bewoners dat ernstige geluidhinder ervaart t.g.v. het vliegverkeer in acht jaar tijd maar liefst is verdubbeld van 3% in 2008 tot 6% in 2016 (ca. 834 inwoners). Het aantal bewoners dat matige geluidhinder ervaart door het vliegverkeer wordt door de GGD geschat op 4.496. Dat is ruim 16% van de bevolking van Heemstede. De nachtvluchten van Schiphol veroorzaken ernstige slaapverstoring van een steeds groter aantal van onze bewoners. Het aantal bewoners met ernstige slaapverstoring is gestegen van 1% naar 3%. De GGD schat het aantal inwoners met ernstige slaapverstoring door vliegverkeer op 516 in Heemstede, en het aantal bewoners met een matige slaapverstoring op 1.737. Deze cijfers zijn niet acceptabel en ze groeien mee met het aantal vluchten op Schiphol. Eén op de 12 bewoners van Heemstede wordt verstoord in haar slaap.
En één nieuw argument:
 - Het gebruiksjaar 2022 van Schiphol - van 1 november 2021 tot 1 november 2022 - heeft bij het meldpunt <https://vliegherrie.nl/> het enorme aantal van 130.880 meldingen opgeleverd. Op deze site kunnen melders ook aangeven wat de overlast voor hen persoonlijk betekent. Dit in tegenstelling tot officiële meldingskanalen als BAS (Schiphol), die niet meer aandacht geven aan de meldingen dan ze te registreren.
2. Schiphol heeft geen natuurvergunning. De enige manier voor Schiphol om een natuurvergunning te verkrijgen is het aantal vluchten te halveren. De standaardregels in het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol zijn daardoor illegaal. Verruiming van deze regels is dan ook helemaal in strijd met de regelgeving.
3. Schiphol heeft geen natuurvergunning. Nu de Raad van State de bouwvrijstelling heeft geschrappt uit de stikstofwet, dient - ook voor het groot onderhoud - Schiphol eerst een natuurvergunning aan te vragen. Dit is vereist, omdat het geplande groot onderhoud gepaard gaat met heel veel vervoersbewegingen voor het aan- en afvoeren van asfalt en materieel, en voor het transport van projectmedewerkers. Dit is ook vereist, omdat het

- vliegverkeer tijdens het onderhoud naar andere start- en landingsbanen wordt verplaatst, waardoor er mogelijk extra stikstofdepositie plaatsvindt op kwetsbare natuurgebieden.
4. Er zijn nog meer, veel urgentere, redenen om het aantal vluchten vanaf morgen sterk te verminderen: We zitten midden in een klimaat- en stikstofcrisis. Door gebrek aan zorg voor omwonenden en ons leefmilieu van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, en het gedogen van een illegale situatie, heeft Schiphol kunnen uitgroeien tot de grootste CO₂-uitstoter van Nederland. En de op een na grootste stikstofuitstoter. Het is de hoogste tijd om uw verantwoordelijkheid te nemen voor de klimaatcrisis en stikstofcrisis.
 5. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gaat er blindelings vanuit dat voor het groot baanonderhoud op Schiphol de vluchten gewoon door moeten kunnen gaan. Maar wat doet het ministerie, als er groot onderhoud aan wegen of bruggen nodig is? Dan zorgt het ministerie voor een omleidingsroute voor het verkeer. Wel nu, zorg dat er omleidingsroutes komen voor de vliegtuigen en voor de reizigers. Wij hebben een suggestie: schrap alle vluchten < 500 km, stop met het faciliteren van privéjets, en zorg dat deze reizigers worden omgeleid naar de trein. En zorg dat de vluchten, waarvoor dan nog een vrijstelling nodig zou zijn, omgeleid worden naar andere vliegvelden zoals Rotterdam/The Hage, Eindhoven, Brussel, Düsseldorf.

Uw vraag

Nu onze reactie op de vraag of de vrijstellingen en de baanpreferentietabellen in het voorstel met de daarbij behorende toelichting voldoende duidelijk zijn onderbouwd:

1. Nee, het is niet duidelijk, want kaartjes, onderbouwende rapporten en uitleg van afkortingen e.d. ontbreken. Wij hebben in het begin gezien dat documenten ontbraken, zoals onderliggende onderzoeksrapporten. Nu kunnen we alleen twee documenten downloaden, zonder de onderliggende onderbouwing.
2. Nee, het is niet duidelijk, want zonder plaatjes en kaarten is het lastig om te beoordelen waar de vrijstellingen komen en waar geluidsnormen verruimd (of verlaagd) worden, en wat dat inhoudt voor de bewoners van Heemstede en andere omwonenden in de regio. Een kaartje van de geluidsmmeetpunten en de landingsbanen ontbreekt. Wij hebben ze bijgevoegd als voorbeeld.
3. Wij hebben vooral interesse in het gebruik en de normen van de Polderbaan en van de Zwanenburgbaan, omdat die het dichtst bij Heemstede is en waar onze inwoners logischerwijs het meeste last van hebben. De handhavingpunten die daarbij horen (dat hebben we zelf moeten uitvinden) zijn de nummers 6, 7 en 8. Wij zijn geschrokken dat de norm (delta dB) voor meetpunt 6, tussen Polderbaan en Zwanenburgbaan in, +3,68 dB omhoog gaat. De onderbouwing daarvan kunnen wij niet beoordelen, omdat de onderliggende berekeningen en aannames die daarvoor gedaan worden, niet bekend worden gemaakt in deze internetconsultatie.
4. De (berekende?) delta dB voor meetpunt 6, tussen Polderbaan en Zwanenburgbaan in bedraagt +3,68 dB. Er is geen uitleg in de stukken over het gebruik van decibellen. In het verleden heeft het ministerie de dB foutief gebruikt door te stellen dat 1% geluidsreductie zou mogen leiden tot 1% groei van het aantal vluchten. Elke verhoging met 10 decibel betekent een vergroting van de geluidsterkte met een factor 10. Een toename met +3,68

dB komt overeen met een toename van het geluid met een factor 2,3. Dit is meer dan een verdubbeling, en dat is voor ons ontoelaatbaar.

5. Ook de andere geluidspunten in de buurt van Heemstede gaan omhoog, wel veel minder dan voor punt 6: punt 7 +0,40 dB of wel een toename met 10% en punt 8 +0,28 dB of wel een toename met 7%. Maar de overlast is al te hoog en moet dus juist omlaag.
6. De grenswaarden in Lnight handhavingspunten (gelden die voor nachtvluchten?) gaan omlaag of ietsje omhoog (punt 6 +0,05 dB of wel +1%). Dit houdt dus in dat de overlast in Heemstede 's nachts in ieder geval een heel klein beetje minder wordt of ongeveer gelijk blijft?
7. Ons is niet duidelijk wat een vrijstelling inhoudt. Bijv. van 2 januari t/m 19 april 2023 is de Zwanenburgbaan niet beschikbaar. Begrijpen we tabel 1 goed dat dan de Polderbaan als 1^e startbaan het overneemt voor het starten en daarna de Kaagbaan (S1), en voor het landen eerst de Kaagbaan en daarna de Polderbaan (L1)? En pas als die banen niet beschikbaar zijn komen de Aalsmeerderbaan en de Buitenveldertbaan in beeld (S2 en L2)? Waarom is dan een vrijstelling nodig om 's nachts te kunnen landen of opstijgen voor de Aalsmeerderbaan en de Buitenveldertbaan en niet voor de Kaagbaan en de Polderbaan? Wat houdt zo'n vrijstelling in? Houdt die vrijstelling in, dat 's nachts de Aalsmeerderbaan en de Buitenveldertbaan onbeperkt gebruikt kunnen worden? Lijkt ons geen goed plan.
8. Tot slot mogen afkortingen als Lnight, ILS, delta dB, en het begrip decibel wel even uitgelegd worden voor de leek.

Bijlage: Kaartjes



Bijlage 1: Handhavingspunten rondom Schiphol.

