

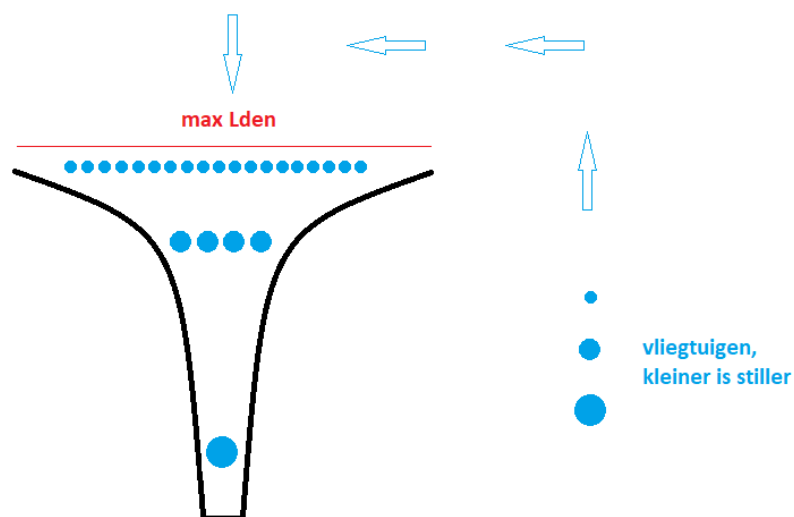
Zienswijze op de onderhoudsstrategie en toekomstig baangebruik van Schiphol

Door ir. B. van Marlen, 20221130

I&W is momenteel bezig om de nieuwe navigatietechniek NextGen (PBN) op alle banen in te voeren. Dit is al gebeurd op de Polderbaan en de Kaagbaan. Hiertoe worden geluidsgrenzen opgerekt in verschillende handhavingspunten. Het doel is blijkbaar niet anders dan in de toekomst verdere groei van het aantal vluchten mogelijk te maken, ondanks de toegezegde krimp tot 440 k.

Hoogfrequent gebruik van banen zal leiden tot meer en langduriger onderhoud hiervan. Dit houdt in dat andere banen dan zwaarder worden belast en dus met meer herrie te maken krijgen. Het is dan ook te verwachten dat deze onderhoudssituatie regelmatig zal terugkeren.

Sluipenderwijs wordt binnen de m.i. te hoge L_{den} en L_{night} normen het aantal vluchten opgevoerd onder het mom van 'minder hinder' en dit kan door de systematiek van deze geluidsmaten ook als zodanig worden gepresenteerd (zie Figuur 1). Dit betrof in eerste instantie de zgn. 'primaire banen', die 'de minste hinder veroorzaken'. Op deze wijze werd het lawaai verplaatst van banen dichterbij Schiphol naar de Polderbaan en de Kaagbaan. Mijn verwachting is dat deze navigatietechniek ook op de zgn. 'secondaire banen' t.z.t. zal worden ingevoerd.



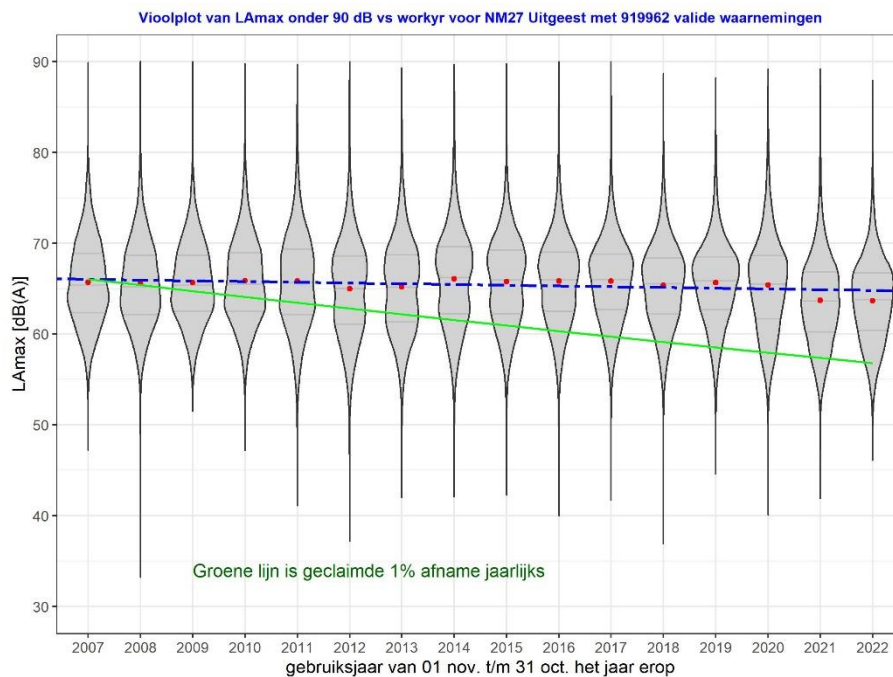
Figuur 1. 'Vaasanalogie' van de geluidsmaat L_{den} . Stillere vliegtuigen leiden tot veel meer vliegbewegingen bij dezelfde L_{den} -waarde.

Met de zgn. 'optimale vaste routes', die men op korte termijn ook overdag wil gaan invoeren, worden vele inwoners van dit land als **tweederangsburger driedubbel** in de herrie gezet. Uit een door mij uitgevoerde analyse blijkt, dat het effect van de geclaimde stillere en zuinigere vliegtuigen in de praktijk veel geringer is dan wordt beweerd (zie Figuur 2).

De ervaringen in het buitenland (VS) met NextGen laten hier geen twijfel over bestaan, getuige hetgeen op vergaderingen van de UECNA naar voren is gebracht, zie: [\(96\) UECNA | AVIATION NOISE METRICS | WEBINAR - YouTube](#) (Bijdrage Elaine Miller tijden 28:46-41:16).

Ik heb al eerder, samen met anderen, op de fnuikende ontwikkeling en dubieuze praktijken van de overheid en de luchtvaartsector gewezen in verschillende zienswijzen (zie Literatuur). De Commissie MER heeft mij laten weten dat men erkent dat het huidige normen en handhavingstelsel (NNHS) onvoldoende bescherming biedt aan omwonenden tegen vliegtuiglawaai. Indien dit stelsel definitief

wordt ingevoerd gaat men er blijkbaar van uit dat het rechtsgeldig is de gezondheid van tienduizenden mensen te bedreigen.



Figuur 2. Violinplot van de gemiddelde piekwaarde L_Amax in dB(A) over het NOMOS meetpunt nm27 te Uitgeest. Over de jaren 2007-2022 werd slechts een vermindering van 1% bereikt (blauwe streep-stippellijn), in schril contrast met de geclaimde vermindering van 1% jaarlijks (groene lijn). Let wel: extreem hoge waarden en foutieve waarnemingen zijn hier al verwijderd.

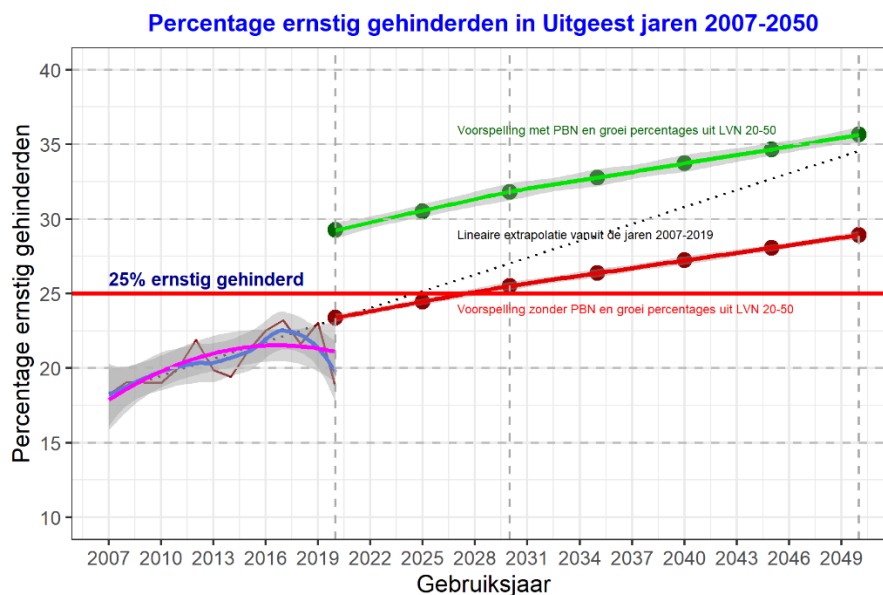
Mijn eerdere prognose van de leefomgeving rond de Polderbaan (voorbeeld Uitgeest, zie Figuur 3) op basis van de nota Luchtvaartnota 2020-2050 liet een voortdurende achteruitgang zien. Aangezien deze sterk bekritiseerde nota niet is teruggetrokken blijft de vrees hiertoe bestaan.

Recent contact mijnerzijds met het NLR bevestigt mij in deze vrees, men propageert nog steeds een groot voordeel van de zgn. 'optimale vaste routes', maar gaat volledig voorbij aan het feit dat de onderwonenden gewoon worden opgeofferd en in een continue herriestroom van vliegtuigen zullen worden gezet, ten gunste van anderen. Men roemt de vaste nachtelijke route rond Uitgeest als voorbeeld van minder hinder, maar uit metingen op het NOMOS punt nm27 blijkt dat gedurende de nacht tientallen vliegtuigen overkomen met een piekwaarde variërend van 55-75 dB(A), dit terwijl slaapverstoring al optreedt bij ca. 40 dB(A). Het is te verwachten, dat dergelijke piekwaarden ook zullen volgen op vergelijkbare locaties van de vaste routes, die men overdag wil gaan invoeren. Er wordt m.i. bewust geen detailinformatie gegeven aan de toekomstige onderwonenden van deze routes over waar deze routes komen te liggen, hoeveel vliegtuigen per tijdseenheid eroverheen zullen gaan, noch wat de precieze waarden zullen worden van de piekwaarden, noch hoe hoog de L_{den} ter plaatse zal worden, waarschijnlijk om weerstand hiertegen zolang mogelijk uit te stellen en de omwonenden min of meer te overvallen met de gruwe werkelijkheid, wat ook zo was bij de invoering van de Polderbaan in 2003.

De rechtspositie en de gezondheid van deze mensen zal met voeten worden getreden. Deze situatie zal door al de nodige onderhoudswerkzaamheden ook nog worden versterkt.

Daarnaast is de situatie ook nog dat er helemaal geen natuurvergunning is voor Schiphol gericht op groei, en dat het opkopen en opsouperen van stikstofrechten hiertoe andere sectoren in de samenleving ernstig zullen benadelen. Tevens heb ik sterke twijfels over de geclaimde gunstige effecten van de inzet van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF) op het klimaat.

Het is dan ook van het grootste belang voor de gezondheid van omwonenden van luchthavens en voor het tegengaan van klimaatopwarming en natuurverwoesting dat deze gewraakte manier van werken nu definitief wordt gestopt, wat bij een werkelijke krimp van de luchtvaart zonder meer mogelijk zou zijn. 'Niet alles kan' is niet voor niets (door dhr. Remkes) geconcludeerd!



Figuur 3. De ontwikkeling van het percentage ernstig gehinderden (voor Uitgeest). De rode lijn laat zien hoe dit zal toenemen bij hetzelfde baangebruik als voorheen, de groene lijn hoe veel dit kan gaan toenemen met de nieuwe superpreferente inzet op de Polderbaan. De zwarte stippellijn geeft een lineaire extrapolatie van de jaren 2007-2019 weer. Het jaar 2020 is een uitzondering door de corona crisis en de afname van vluchten hierdoor. Duidelijk is te zien, dat de grens van 25% (die gehanteerd werd bij de geluidmaat K_e) binnenkort zal worden overschreden hetgeen in de toekomst nog erger wordt. PBN staat voor 'Performance Based Navigation' of "NextGen navigatie", het nieuwe navigatiesysteem. LVN 20-50 is Luchtvaartnota 20-50. Voor Uitgeest met een inwoneraantal van 13650 (2019), zou dit gaan om ca. 4000-4800 mensen.

Literatuur

- I&W, 2022. Memo nadere onderbouwing ontheffingsaanvraag met een nadere toelichting gegeven op de benodigde doorlooptijd van het GOH van de Zwanenburgbaan in 2023, aanvullend op het Informatiedocument Werkzaamheden Schiphol Behorende bij de notificatie van (onderhouds-) werkzaamheden in gebruiksjaar 2023, d.d. 18 september 2022.
- Cie MER, 2021. Toetsingsadvies over het milieueffectrapport - Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol 2020, projectnummer: 3526.
- B. van Marlen, J.L. de Jong (IMPACT), J. Vollenbroek (MOB), 2021. Zienswijze over de ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en het daarvoor opgestelde milieueffectrapport.
- B. van Marlen, J.L. de Jong, (IMPACT) en Stichting Burgerbelang Omgevingskwaliteit Buchregio, 2021. Zienswijze op de ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening, inclusief het milieueffectrapport.
- B. van Marlen, 2020. Zienswijze op concept Luchtvaartnota 2020-2050.