

## Stichting Omgeving Zonder Vlieghinder voor de regio Rijn- en Bollenstreek Werkgroep Geluidshinder Kaag en Braassem

Aan: Gemeenteraad van Katwijk

### Bewonersgroepen vrezen toename overlast bij krimp luchtvaart.

Oegstgeest, 14 juni 2023.

Geachte raadsleden,

Op 12 juni jl. hebben wij als een bewonersgroepen wonend onder de Kaagbaan, samen met twee bewonersgroepen wonend onder de Polderbaan een brief + bijlage gestuurd aan de minister van IenW (bijgesloten). Dit in het kader van de internetconsultatie Balanced Approach.

In onze brief geven we aan het voornemen van de minister om het aantal vliegbewegingen van en naar Schiphol te verlagen van 500.000 naar 440.000 te ondersteunen. Om de overlast die Schiphol dagelijks bij meer dan vele honderduizenden mensen veroorzaakt, te verminderen, zien wij dit voornemen van de minister als eerste stap naar een substantiële krimp van Schiphol.

Daarnaast is het kabinet voornemens -zo staat in de Hoofdlijnenbrief Schiphol van juni 2022- het strikt preferentieel baangebruik via ministeriële regeling vast te leggen. En dat laatste belooft voor ons omdat we onder de baan Kaagbaan (een zogenoemd 'geluidpreferente' banen) wonen, weinig goeds. In ieder geval zal voor ons van minder overkomende vliegtuigen geen sprake zijn. Nee in tegendeel. Het wordt juist erger. Ondanks de beoogde krimp!

Wat is er aan de hand? Naast de voorgestane krimp heeft de minister aangegeven dat hij een 'striktere handhaving van het preferentieel baangebruik' wil. Anders gezegd: Krimp en dan wel door zoveel mogelijk vluchten over de Kaagbaan en de Polderbaan te laten vliegen. Dit, omdat als over die banen wordt gevlogen, daar volgens de minister het minste aantal mensen wonen die hinder van zouden ondervinden. De overige banen (Zwanenburgbaan, Aalsmeerbaan en Buitenveldertbaan) zullen dan minder intensief worden gebruikt.

Wij voorzien dat de striktere handhaving van het preferentieel baangebruik een forse toename van het aantal vliegtuigen over onze regio tot gevolg zal hebben. Het kan, zo stellen wij niet de bedoeling zijn dat krimp van Schiphol voor onze regio geen vermindering van het aantal overkomende vliegtuigen betekent, of erger, zelfs een toename ervan.

Temeer, omdat uit eigen onderzoek blijkt, dat in onze regio's, -niet minder (zoals de minister zegt) maar juist meer mensen onder de banen Kaag- en Polderbaan (de 'geluidpreferente' banen) wonen dan onder de andere banen (die dus niet-'geluidpreferent' zijn). Dagelijks komen in onze regio, ook nog eens vele honderden vliegtuigen veel lager over dan noodzakelijk. Het is, zo stellen we, onaanvaardbaar dat de positieve effecten van de voorgestane krimp, zoals minder lawaai en minder uitstoot, niet ten goede zullen gaan komen aan **iedere** burger, dus ook aan ons. Wij en met ons 540.000 anderen wonen onder de Kaag- en Polderbaan lopen als gevolg van het ernstige vliegtuiglawaai ook nog eens meer risico's op gezondheidsschade. Doet onze gezondheid er minder toe dan die van de mensen die dichterbij Schiphol wonen, in bijvoorbeeld de Amsterdamse regio? Wij willen dat krimp ten goede komt aan alle burgers.

In onze reactie op de plannen van de minister tonen we aan dat hij zich volgens ons baseert op incomplete en verouderde informatie. Ook is er vanuit wettelijk perspectief geen sprake van zorgvuldige en redelijke afweging van de belangen van **alle** betrokken omwonenden.

Wij vragen de minister zijn beleid zodanig aan te passen dat er bij krimp sprake is van **minder hinder voor iedereen**.

Wij hopen dat onze inzichten van nut voor u zijn bij uw beschouwingen op en beraadslagingen over het Schipholdossier in het algemeen en de manier waarop de krimp van het vliegverkeer van en naar Schiphol kan worden gerealiseerd in het bijzonder.

Hoogachtend en met vriendelijke groet,

Jan Edens, Omgeving Zonder Vlieghinder voor de Rijn- en Bollenstreek  
Rob Loekenbach, Werkgroep Geluidshinder Kaag en Braassem

# Stichting Omgeving Zonder Vlieghinder voor de regio Rijn- en Bollenstreek

## Platform Vlieghinder Kennemerland

### Werkgroep Geluidshinder Kaag en Braassem

#### SOS Zaanstreek

Onderwerp: Reactie van Bewonersorganisaties op Balanced Approach

Bijlage: Bewonersaantallen onder de primaire en secundaire banen van Schiphol 2023

Oegstgeest, Uitgeest, Kaag en Braassem en Assendelft, 12 juni 2023.

Aan de minister van Infrastructuur en Water.

Geachte heer Harbers,

Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van uw kamerbrief van 9 maart 2023 (IENW/BSK2023/66921) waarin is aangegeven, dat de consultatieperiode voor Balanced Approach wordt opgestart. Dit geschiedt op basis van het kabinetsbesluit van 24 juni 2022 zoals in de Hoofdlijnenbrief Schiphol (I&W/BSK2022/156292) is verwoord.

Een belangrijke aankondiging in de Hoofdlijnenbrief is de vermindering van het aantal vliegbewegingen tot 440.000. Een voornemen dat door ons als omwonenden van Schiphol -als eerste stap naar een substantiële krimp- met instemming wordt begroet.

Evenzeer belangrijk is de vermelding van het voornemen om te stoppen met anticiperend handhaven. Het Kabinet volgt hiermee het Aldersadvies – de NNHS - op (uit 2010 en 2013!) dat in principe luidt: “gebruik de banen op Schiphol zo dat het kleinste aantal mensen wordt gehinderd”. De banen die het minste aantal mensen zouden hinderen worden dan ook de “geluidpreferente” banen genoemd.

Met andere woorden: het voornemen is om strikt te handhaven dat de “geluidpreferente” banen maximaal benut worden, voordat vliegverkeer wordt toegestaan op de andere banen.

Merkwaardig is dat dit voornemen wordt aangeboden onder het motto dat de rechtspositie van omwonenden op het gebied van geluidshinder beter gereguleerd wordt wanneer de NNHS opgenomen is in de wet. Dan zou de burger rechtszekerheid hebben en zou men zich kunnen beroepen op geluidsnormen die juridisch correct zijn vastgesteld en ook worden gehandhaafd. **Dat door NNHS de geluidshinder voor de omwonenden onder de “geluidpreferente” banen sterk toeneemt, wordt niet vermeld.**

Bovenstaand punt is voor ons essentieel in onze oordeelsvorming over de maatregelenpakketten die in het kader van de Balanced Approach worden aangekondigd. Wij menen dat het ministerie van I&W zich hierbij anno 2023, met het doorzetten van de maatregelen van het NNHS, op incomplete informatie en verouderde geluidsbelastingswaarden heeft gebaseerd.

En dat niet alleen: het wettelijk vastleggen dat de ene groep burgers (onder de “geluidpreferente” banen) benadeeld wordt ten opzichte van de andere groep burgers (onder de “niet-geluidpreferente” banen) is moreel verwerpelijk. Zijn bewoners onder de “geluidpreferente” banen dan minderwaardig?

Wij vinden dat u, omdat u zich baseert op het NNHS, in gebreke bent gebleven in het maken van een zorgvuldige en redelijke afweging van de belangen van **alle** betrokken omwonenden.

U vindt in deze brief onze argumentaties, conclusie en aanbeveling omtrent het bovenstaande. Deze zijn gebaseerd op OZV-onderzoek en -berekeningen, GGD- en RIVM-rapportages en richtlijnen van de WHO.

#### Incomplete informatie:

- **De contour die het ministerie gebruikt om de geluidbelasting te berekenen is te krap en niet realistisch. Het aantal woningen met een vlieggeluidbelasting van 48dB(A)Lden of hoger is in werkelijkheid veel hoger dan het ministerie aangeeft.**

Buiten de (berekende) contour die het ministerie aanhoudt, is een aanzienlijk gebied waar de werkelijke (gemeten) geluidbelasting  $\geq 48\text{dB(A)Lden}$  is (1). Alleen al voor de Kaagbaan betreft dit delen van: Leiden, Oegstgeest, Teylingen, Leiderdorp, Noordwijk, Noordwijkerhout, Kaag/Braassem, Alphen a/d Rijn en Nieuwkoop.

Recent eigen onderzoek van OZV (2) (rapportage bijgevoegd) wijst uit dat **als men de WHO-richtlijn (45dB(A) Lden) hanteert, er zelfs nu al MEER mensen onder de “geluidpreferente” banen aan te veel vliegtuiggeluid worden blootgesteld dan onder de “niet-geluidpreferente” banen (541.000 vs 518.000).**

#### Verouderde geluidbelastingswaarden:

- **De handhavingpunten in het Luchthaven Verkeerbesluit Schiphol zijn vastgesteld in 2003 en de maximale geluidbelasting (grenswaarden) van die handhavingpunten liggen tussen 55 en 61 dB(A)Lden. Zijn dit de juridisch correcte geluidsnormen waarop de minister wil handhaven? Dit is drie tot vier maal zo hoog als de 48 dB(A)L<sub>den</sub> die het ministerie in haar huidige beleid als kritische waarde hanteert en vier- tot vijf maal zo hoog als de WHO advieswaarde (45dB(A)Lden)(3). Een geluidbelasting van meer dan 48dB(A)L<sub>den</sub> heeft voor de bevolking - zo blijkt uit onderzoeken van de WHO, GGD's en het RIVM (4) - al ernstige gezondheidsschade tot gevolg.**

#### Ondoordacht:

- **Als het strikt preferentieel baangebruik nog verder wordt aangescherpt zal niet alleen de geluidsoverlast onder de “geluidpreferente” banen snel toenemen, ook zal de 45 dB(A)Lden contour bij de “geluidpreferente” banen ruimer worden. Deze contour zal dan snel de volgende dicht bewoonde plaatsen opslokken: Haarlem, Heemstede, Noordwijk, Katwijk, Leiden, Oegstgeest, Teylingen, Mijdrecht, Assendelft, Krommenie en Westzaan.**

Met andere woorden, de verhouding voor wat betreft de aantallen bewoners die aldus de WHO worden blootgesteld aan te hoge gezondheidsrisico's door vliegtuiggeluid onder de “geluidpreferente” en “niet-geluidpreferente” banen komt dan heel anders te liggen.

Maar ook: strikter preferentieel baangebruik zal zonder meer resulteren in een verslechtering van de situatie voor de omwonenden van de “geluidpreferente” banen ten opzichte van de huidige situatie.

Zien wij het goed, dan is in de Wet luchtvaart voor Schiphol geregeld dat ‘bij een aanpassing van een besluit een beschermingsniveau voor de omgeving nooit lager mag zijn dan dat van het eerste besluit’ (5). Dan is de conclusie gerechtvaardigd, dat de minister zich op het standpunt stelt dat strikter preferentieel baangebruik er kennelijk wel voor mag zorgen dat de situatie van de omwonenden van de “geluidpreferente” banen verslechtert ten opzichte van de huidige situatie. Dat zal namelijk zondermeer het gevolg zijn van het nog strikter handhaven van het NNHS. Wij vinden dat hier eveneens uit blijkt dat er geen sprake is van een zorgvuldige en redelijke afweging van de belangen van **alle** betrokken omwonenden.

#### Conclusie

Naar onze mening is er geen andere mogelijkheid om vlieggeluidhinder te verminderen dan het aantal vliegbewegingen aanzienlijk in te perken.

Het voornemen om vlieggeluidhinder te verminderen door te streven naar het kleinste aantal gehinderden is op onjuiste gronden gebaseerd. Met dit voornemen wordt vlieggeluidbelasting niet verminderd maar verschoven. Op grond van het bovenstaande hebben wij dan ook zwaarwegende bedenkingen tegen deze in het kader van deze Balanced Approach voorgestane maatregelenpakketten.

#### Aanbeveling

De 'winst' door krimp dient over alle banen te worden verdeeld, zodanig dat iedereen erop vooruit gaat.

#### Hoe verder

Wij vragen u met een maatregelenpakket te komen waarin een maximum voor het vliegtuiggeluid waaraan een individu mag worden blootgesteld, bepalend is voor het aantal aan een luchthaven te vergunnen vliegbewegingen. Het voorkomen van individuele gezondheidsschade is hierbij sturend. Op deze manier kan worden bereikt dat alle burgers wonend **binnen** de 45 dB(A)Ldencontour (WHO richtlijn) op gelijke manier worden behandeld.

Hoogachtend,

Jan Edens, Omgeving Zonder Vlieghinder voor de Rijn en Bollenstreek

Wil Spaanderman, Platform Vlieghinder Kennemerland

Rob Loekenbach, Werkgroep Geluidshinder Kaag en Braassem

Winnie de Wit, SOS Zaanstreek

Matt Poelmans, Clustervertegenwoordiger Maatschappelijke Raad Schiphol

#### Referenties:

1. (On)gehoorde geluidsschade van Schiphol 2019, pagina 13 – Omgeving Zonder Vlieghinder
2. Bewonersaantallen onder de primaire en secundaire banen van Schiphol 2023 – Omgeving Zonder Vlieghinder (Zie bijlage)
3. <https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289053563>
4. GGDs: Onderzoeksrapport geluidshinder en slaapverstoring luchtvaart 2020 – GGD GHOR Nederland en RIVM Rapport 2019-0227 Motie Schonis en WHO richtlijnen voor omgevingsgeluid
5. wetten.nl – Regeling – Luchthavenverkeerbesluit Schiphol – BWBR0014330 (overheid.nl)

#### Contactgegevens

Jan Edens: [vlieghindermail@gmail.com](mailto:vlieghindermail@gmail.com); Wil Spaanderman: [w.spaanderman@ziggo.nl](mailto:w.spaanderman@ziggo.nl); Rob loekenbach: [robloek@hotmail.com](mailto:robloek@hotmail.com); Winnie de Wit: [soszaanstreek@gmail.com](mailto:soszaanstreek@gmail.com)