

1 augustus 2023

Aan:

Verkiezingscommissies van alle politieke partijen

Via de leden van de vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat der Staten-Generaal

Via secretariaat: cie.iw@tweedekamer.nl

Voorzitter: t.dgroot@tweedekamer.nl

Ondervoorzitter: f.minhas@tweedekamer.nl

Leden o.a.: s.kroger@tweedekamer.nl; s.vandergraaf@tweedekamer.nl;
r.boucke@tweedekamer.nl; Lammert.vanraan@tweedekamer.nl

Zeer geachte leden van de verkiezingscommissies,

Stichting PUSH (Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking) heeft de afgelopen jaren regelmatig contact gehad met de leden van de Vaste Kamercommissie I en W over de schrijnende situatie die is ontstaan in de zogenaamde Zuidoosthoek (omgeving ten zuidoosten van de Aalsmeerbaan) als gevolg van de jarenlange ongebreidelde groei van het aantal vliegtuigbewegingen (vtb's) op Schiphol. Ten behoeve van het opstellen van uw verkiezingsprogramma's geven wij u graag het volgende in overweging.

Wij voelen ons gesterkt in de plannen van het demissionaire kabinet om het maximumaantal vtb's in 2025 terug te brengen naar 440.000 per jaar (Hoofdlijnenbrief juni 2022). Dit geldt ook voor uitvoering van de [nadeelcompensatieregeling](#) voor de vele overschrijdingen van de grenswaarden voor geluidbelasting in Uithoorn en Aalsmeer (4600 adressen¹) die in het verleden bij de groei naar 500.000 vtb's zijn opgetreden. Daarmee heeft de overheid deels verantwoordelijkheid genomen voor wat er mis is gegaan. Dat is winst wat ons betreft.

Maar de getroffen omwonenden die van de nadeelcompensatieregeling gebruik hebben gemaakt, verwachtten dat er als gevolg hiervan in de toekomst minder gevlogen zou worden over dit dichtbevolkte gebied. Dat blijkt ijdele hoop. Tot hun verbijstering worden de grenswaarden voor geluidbelasting niet verlaagd maar verhoogd bij een krimp van 500.000 naar 460.000 vtb's. In de aangekondigde [Experimenteerregeling](#) staan verlagingen bij de primaire banen en verhogingen bij de secundaire, zodat er "per saldo" minder hinder wordt bereikt. De historische overschrijdingen van de grenswaarden in o.a. de Zuidoosthoek (wat ons betreft "het foute gedrag") worden zo gelegitimeerd. De grenswaarden moeten volgens het ministerie worden verhoogd "om nieuwe overschrijdingen te voorkomen". Dat is de omgekeerde wereld wat ons betreft. Ook de nieuwe MRS voorzitter Eddy van Hijum zei hierover in Het Parool (30 juni): " ... maar het kan toch niet zo zijn dat we geluidshinder

¹ Het gaat vooral om woningen in Uithoorn (3045), Aalsmeer (1370), Badhoevedorp (84), De Kwakel (30), Oude Meer (49) en Amstelveen (29).

beperken door minder vluchten toe te staan, maar dat we daarvoor eerst de geluidsnormen verhogen? Dat is legitimeren wat de afgelopen jaren ten onrechte is gedoogd... “. Deze handelwijze van de overheid is onacceptabel en onuitlegbaar aan de ouders van de kinderen van de Brede School in Uithoorn die bij handhavingspunt 25 is gevestigd. Dagelijks spelen er zo’n 1000 kinderen in de leeftijd van 0 – 12 jaar buiten, op de speciaal aangelegde speeldaken van 1500 m². Zij worden regelmatig met piekgeluiden van 96 dB geconfronteerd als er een vliegtuig op zo’n 100 meter hoogte overkomt. [GGD](#) waarschuwt dat vanaf 80 dB geluid schadelijk kan zijn. Deze kinderen hebben nu al gemiddeld een leerachterstand van 3 maanden (zoals door [GGD Amsterdam](#) op onze bewonersavond uitgelegd). Het is daarom niet acceptabel om de overlast hier nog verder te verhogen. In onze [zienswijze](#) gaan we hier verder op in.

Helaas loopt ook de nieuwe woningisolatieregeling (GIS IV) spaak omdat er vooruitgelopen wordt op de aangekondigde (maar nog onzekere) krimp tot 440.000. In strijd met het [Eindadvies van Van Geel](#) blijven duizenden² woningen in Aalsmeer, Uithoorn en Amstelveen nu nog jaren dagelijks blootgesteld worden aan onaanvaardbaar hoge geluidsniveaus, zonder recht te hebben op door het Rijk gefinancierde isolatie. Een recht dat omwonenden rond de andere handhavingspunten in het verleden wel hebben gehad. Rechtsongelijkheid is hiervan het gevolg.

Wat betreft het mogelijke verbod op nachtvluchten (dat in februari 2021 in consultatie werd gebracht) wijzen wij op de grote gevolgen voor de secundaire banen, die dan nog meer ingezet zullen moeten worden aan de randen van de dag. Deze maatregel kan daarom alleen genomen worden in samenhang met aanvullende hinderbeperkende maatregelen voor de secundaire banen. Voor meer informatie verwijzen we naar onze [zienswijze](#).

Positief zijn wij over de versterking van de rechtsbescherming, aangekondigd in de lopende [internetconsultatie](#). In de toekomst kunnen burgers tegen besluiten die hun leefomgeving aantasten (LVB, LIB) in beroep bij de bestuursrechter, wat eenvoudiger en minder kostbaar is dan bij de civiele rechter. Bovendien hebben deze uitspraken direct rechtskracht, wat efficiënter en sneller doorwerkt. Deze bescherming moet wat ons betreft nog verder aangevuld worden, maar het is een goede eerste stap.

Ook de versterking van het gevraagde en ongevraagde adviesrecht door de instelling van de [Maatschappelijke Raad Schiphol](#) vanaf 1 juli dit jaar en de introductie van de appreciatieverplichting voor de minister om te reageren op de MRS adviezen dragen bij aan het noodzakelijke herstel van het vertrouwen van de burgers in de overheid.

Onze conclusie is dat er de afgelopen jaren onder het kabinet Rutte-IV goede eerste stappen zijn gezet, maar dat veel meer nodig is. Daarom vragen wij uw aandacht om de volgende punten op te nemen in uw verkiezingsprogramma:

² Pagina 32 Eindadvies Van Geel: het betreft ca. 1200 woningen in Aalsmeer, 1000 in Amstelveen en 2500 in Uithoorn die bij 500.000 vtb’s per jaar geïsoleerd hadden moeten worden: “de mismatch tussen isolatie en hinder”.

1. **Spreek klip en klaar uit dat wij in Nederland geen bedrijven accepteren die ervoor zorgen dat onze kinderen gemiddeld 3 maanden leerachterstand oplopen door de geluidsoverlast.** Gezondheid (uiteeraard ook van volwassenen, die eveneens aantoonbare gezondheidsschade oplopen) moet prioriteit nummer 1 zijn bij alle besluiten over Schiphol en de luchtvaart.
2. **Realiseer de voorgenomen krimp tot 440.000 vtb's** als eerste stap op korte termijn. Daarnaast moet onderzoek worden gedaan naar een verdere krimp van het aantal vtb's om een beter evenwicht tussen het belang van een gezonde leefomgeving (prioriteit 1) en het economische belang van verbondenheid (prioriteit 2) te vinden. Voorkomen moet worden dat de aantallen vtb's in de toekomst weer kunnen toenemen zonder dat aantoonbare hinderbeperkende maatregelen zijn geïmplementeerd en geëvalueerd met de omgeving. Voor het oor onhoorbare geluidswinst van "stillere toestellen" mag niet omgezet worden in toename van de aantallen.
3. **Herschrijf de Luchtvaartnota** om nieuwe inzichten op het gebied van gezondheidseffecten van geluidhinder en uitstoot van schadelijke stoffen en de klimaatplannen te verwerken. De WHO-norm van maximaal 45 dB Lden moet als leidend principe worden gehanteerd voor alle toekomstige besluiten over de luchtvaart. Het hoogste scenario in de LVN van maximaal 800.000 per jaar dient vervangen te worden door 440.000.
4. **Versterk de individuele rechtsbescherming van omwonenden**, zodat zij – net als bij de aanleg van een snelweg – als volwaardige burgers voor hun legitieme recht op een fijne leefomgeving kunnen opkomen in onze rechtsstaat.
5. **Behandel de luchtvaart als "gewone sector"** door vrijstellingen (zoals BTW-vrijstelling op kerosine) weg te nemen, scherpere controle (o.a. aanscherping bevoegdheden ILT, ILT op afstand van het ministerie, duidelijke normstelling voor geluid en uitstoot alle schadelijke stoffen) en verantwoording af te dwingen.
6. **Vergroot het instrumentarium van de minister van I en W om te kunnen optreden tegen de vrijblijvende houding van de sector**, op het gebied van doorvoeren van hinderbeperkende maatregelen. Wij wijzen hier ook op de constante gebrekkige informatievoorziening aan de omgeving door Schiphol/LVNL/BAS; informatie is fout (negatieve vlieghoogtes worden zonder blikken of blozen gerapporteerd) of onjuist (verkeerde uitleg van vliegroutes enz.) maar de minister kan niet optreden. PUSH (en de ORS/MRS) heeft hier namens omwonenden de afgelopen jaren veel aandacht aan besteed, maar zonder resultaat. Omwonenden hebben recht op juiste, tijdige en volledige informatie over de geluidhinder die wordt veroorzaakt. Die krijgen ze nu niet.
7. **Bied perspectief aan de Zuidoosthoek want de problemen hier zijn explosief verergerd.** De afgelopen jaren zijn er alleen maar hinderverzwarende maatregelen

ingevoerd (aantallen toegenomen met 70% (2008-2019), nu al 40% intersectiestarts van de AB, NADP2 startprocedure (goedkoper voor de airlines) levert extra geluidhinder op, enz. Van het uitgangspunt dat de dichtstbevolkte gebieden rond de secundaire banen moeten worden beschermd is in de praktijk niets meer over. Dit principe moet weer leidend worden in de toekomstige ontwikkelingen op Schiphol. Wij zijn tegen uitbreiding van het banenstelsel, maar vinden het voorbarig om de [ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan](#) nu al te laten vervallen (zie onze [zienswijze](#)). Het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel heeft niet aan de verwachtingen beantwoord in de Zuidoosthoek, want het heeft meer hinder in plaats van minder hinder opgeleverd getuige de constante overschrijdingen van de grenswaarden geluid (LVB 2008/10). De aanbevelingen in het [Quickscan Zuidoosthoek](#)-rapport moeten zo snel mogelijk worden ingevoerd. Er is twee jaar aan het rapport gewerkt, met veel betrokkenheid van onze bewonersvertegenwoordigers, en is er nog geen enkel uitzicht op implementatie. Het installeren van “alweer een werkgroep” kan niet meer op enige steun uit de omgeving rekenen.

8. **Maak haast met het optuigen van een goed dekkend, fijnmazig meetnetwerk voor geluid**, ter versterking van het [RIVM Programmatische Aanpak Meten Vliegtuiggeluid](#). Daarbij dient de plaatsing van de meters en de mate van betrouwbaarheid opnieuw bekeken te worden, omdat deze in de Zuidoosthoek niet aan de hoogste eisen voldoen.
9. **Pak het structureel meten van ultrafijnstof en fijnstof rond luchthavens met voorrang aan**, omdat de effecten op de gezondheid van kinderen en volwassenen nog steeds onderschat worden. De [RIVM meetstrategie](#) moet versneld ingevoerd worden en extra budgettair ondersteund.
10. **Breng beter in kaart wat de echte gevolgen zijn van de herindeling van het luchtruim in het programma Luchtruimherziening**. Ondanks de vele negatieve zienswijzen en [petities](#) die door bewoners werden ingediend is de beslissing voor de 4^e naderingsroute al genomen. Ook hier wordt de Zuidoosthoek het zwaarst getroffen, waardoor dit gebied totaal onleefbaar wordt.

Wij lichten deze en onze andere suggesties graag toe als u dat op prijs stelt.

Wij wensen u veel succes met uw verkiezingsprogramma's, campagne en verkiezingen op 22 november.

Met vriendelijke groeten,

Stichting PUSH (Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking)

Namens het bestuur,

Mirella Visser, voorzitter

www.pushuithoorn.nl

pushuithoorn@gmail.com