



## Vragen en suggesties 2<sup>e</sup> Bewonersinformatieavond 1 november 2021 Update 2 (29/11/2021)

*Schuingedrukt onze reactie.*

### Algemeen

1. Kan PUSH aandacht vragen (bij ministerie OCW bijvoorbeeld) voor de situatie van onze kleine kinderen die dagelijks in dit scholencomplex en vooral bij het buiten spelen veel teveel geluid en schadelijke stoffen over zich heen krijgen? Hun gezondheid en leerprestaties worden aangetast (bewezen).  
*PUSH gaat hiermee aan de slag.*
2. Jammer dat je het meeste van de presentaties niet kon verstaan door de vliegtuigen!
3. Graag een discussieavond organiseren voor de gemeenteraadsverkiezingen (febr. of maart 2022) zodat luchtvaartstandpunten duidelijk worden.  
*PUSH gaat hiermee aan de slag. Meer informatie volgt.*
4. PUSH moet zich inzetten voor halvering Schiphol want isolatie helpt niet.  
*PUSH komt voort uit Buurtbeheer De Legmeer en bestaat uit buurtgenoten, die vrijwilligers zijn. PUSH heeft een concrete doelstelling, namelijk om onze leefomgeving hier ter plekke te verbeteren. Andere (actie)groepen en organisaties zetten zich landelijk in om bijv. Schiphol te halveren, (gedeeltelijk) naar zee te verplaatsen enz.*
5. Waar kan ik nakijken wat de leefomgevingskwaliteit is rond mijn eigen huis, dus hoeveel fijnstof zit er in de lucht, geluid, stikstof enz.?  
*Ga naar Check je Plek en vul je locatie in: <https://www.atlasleefomgeving.nl/check-je-plek>*
6. Dit is een PUSH avond, waarin jullie vertellen wat je doet, maar ik ben ook benieuwd naar wat de gemeente doet aan vlieghinder, daar hoor ik niets over.  
*Zie antwoord bij 3.*

### Ultrafijnstof

7. Akkerland in onze gemeente verdwijnt door steeds meer bebouwing (zoals bedrijventerrein en nieuwbouwwijken). Welke gevolgen heeft dit voor het niveau van UFS?  
*Hoe meer bebouwing, hoe meer bronnen van UFS; het niveau van UFS zal daardoor toenemen maar dat staat los van de uitstoot van het vliegverkeer.*
8. Ontzwavelen van kerosine (advies van de Gezondheidsraad) kan alleen internationaal worden aangepakt. Het zal ook de prijs van kerosine opdrijven. Wat doet de Nederlandse regering eraan om dit internationaal voor elkaar te krijgen?

*Er zijn kamervragen gesteld n.a.v. het TNO onderzoek op Schiphol:*

*<https://www.openkamer.org/kamervraag/2021Z18530/>. Deze worden behandeld in het commissiedebat Luchtvaart in de Tweede Kamer.*

9. Voor UFS zijn geen grenswaarden vastgesteld en het wordt niet overal gemeten. Dat maakt het moeilijk om onderzoek te doen naar de invloed van UFS op de gezondheid. En zolang daar onvoldoende kennis over is, worden er geen grenswaarden opgesteld. Dat is een vicieuze cirkel.
10. Er zijn niet voldoende meetapparaten. Waar zitten de blokkades? Is het alleen budget of zijn er ook andere blokkades?
  - a. *Het betrouwbaar meten van UFS is technisch ingewikkeld en kostbaar, zo is de methode (o.a.) gevoelig voor vocht. Kosten van aanschaf zijn vele tienduizenden euro's per stuk exclusief de (hoge) jaarlijkse kosten van onderhoud. Betrouwbaar meten met goedkope apparatuur is vooralsnog niet mogelijk.*
  - b. *Als rapportages niet nodig zijn (geen eis van de overheid) dan is meten ook niet verplicht.*
11. Het citizen initiatief meet nog niet nauwkeurig genoeg. Metingen met geavanceerde apparatuur zoals die in het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (<https://www.luchtmeetnet.nl/>) worden gedaan blijven nodig.
  - a. *In Uithoorn is geen meetapparatuur als onderdeel van het RIVM onderzoek naar UFS door vliegverkeer neergezet. Waarom niet?*  
*Dit is meer een vraag voor het RIVM, dus niet te beantwoorden hier. Het aantal meetpunten was beperkt vanwege beperkte beschikbaarheid apparatuur. Lang niet alle wensen konden gehonoreerd worden.*
12. Wat is het verschil in gevaar voor de gezondheid tussen fijnstof en ultrafijnstof?  
*Zie: <https://www.atlasleefomgeving.nl/thema/lucht/fijnstof>*
13. Wordt bijgehouden hoeveel rotzooi (fijnstof enz.) er in de grond in Uithoorn zit?  
*Ja, elk bedrijf is verplicht om de uitstoot bij te houden. Dit is op te zoeken. Zie: <http://www.emissieregistratie.nl/> Emissies -> Selecteer Bedrijfsrapport; vul in bij bedrijfsnaam: Schiphol*
14. Is fijnstof die op meer dan 900 meter hoogte wordt geproduceerd waarneembaar op de grond? Zo ja, waarom wordt het dan niet meegeteld in berekeningen luchtvaart?  
*Zie de laatste vraag uit de Q&A:*  
*<https://www.rivm.nl/fijn-stof/ultrafijn-stof/onderzoek-gezondheidsrisicos-schiphol/ultrafijnstof-schiphol-meten-rekenen/qa-meten-rekenen>*

## Isolatie

15. Hoe (on)gezond is het om in een huis te leven met ramen en deuren dicht? Hoe voorkom je dat vocht niet weg kan en er schimmel ontstaat?  
*Schone lucht is belangrijk voor je gezondheid, daarom is 24 uur per dag ventileren in je woning belangrijk: <https://qgdleefomgeving.nl/in-huis/vervuilde-lucht/wat-kun-je-zelf-doen/>. Isolatie aanbrengen is niet ideaal, maar er zijn tegenwoordig goede luchtventilatiesystemen die ook geluid tegen houden. Bovendien komen er niet iedere dag zoveel vliegtuigen over, dus je hoeft niet continue met ramen en deuren dicht te zitten. PUSH vindt dat geluidsoverlast hebben in een huis zonder goede geluidsisolatie erger is dan in een huis met goede isolatie. Zie ook: <https://qgdleefomgeving.nl/in-huis/schimmels/schimmels-en-gezondheid/>*
16. Waarom zijn de huizen hier niet maar bij de andere banen wel geïsoleerd. Hoe kunnen we die achterstand inlopen?  
*Informatie over GIS is lastig te vinden Dit evaluatierapport (<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blq-256792.pdf>) bevat een kaart met de GIS-1,-2 en -3 gebieden waar isolatie mogelijk was en de rationale voor de keuze van deze gebieden.  
PUSH zet zich hiervoor in, omdat bewoners in Uithoorn ‘vergeten’ zijn en de kosten waarschijnlijk zo hoog zijn (afhankelijk van de staat van het huis) dat individuele burgers dat niet kunnen dragen. Huizen met dezelfde overlast bij de andere banen hebben wel de mogelijkheid gekregen (niet verplicht) om isolatie toe te passen en vergoed te krijgen. Bewoners van Uithoorn moeten dat recht ook krijgen. Het is een **inhaalactie**, die bij het huidige aantal vliegtuigbewegingen (500.000 per jaar) nodig is. Afwachten en hopen dat het aantal vliegtuigbewegingen minder wordt en dat daardoor de Aalsmeerbaan minder wordt gebruikt (dat is dan nog maar de vraag) is niet onze strategie.  
Zie ook pagina 32 van het Eindadvies Van Geel:  
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/12/10/bijlage-2-eindadvies-schiphol-vernieuwd-verbinden>*
17. Voor een goede nachtrust helpt een suskast.
18. Goed dat PUSH aantoont dat Uithoorn/De Kwakel “achtergebleven gebied” is waar teveel vliegtuigen overheen komen en te weinig is geïsoleerd.

## Geluidhinder

19. Huizen zijn hier slecht geïsoleerd, zowel huurhuizen als oudere koopwoningen.
20. Ook goed geïsoleerde huizen hebben last van het vliegtuiglawaai.
21. Het maakt niet uit aan welke kant je slaapkamer is, want vliegtuigen komen over het huis, en niet zoals wegverkeer soms maar aan 1 zijde van het huis.

22. Isolatie helpt niet tegen vliegtuigoverlast in je tuin.
23. Het is onduidelijk hoe je subsidie kan aanvragen bij de gemeente voor isolatiemaatregelen.  
*Zie: <https://www.subsidiesisolatie.nl/uithoorn/>.  
PUSH is in overleg met de gemeente over de aanpak van de achterstallige isolatie.*
24. Isoleren van je huis kan ook voor nadelige gezondheidseffecten zorgen door bijv. minder ventilatie. Bovendien is het dan niet meer mogelijk met je slaapkamer open te slapen.  
*Dat klopt. Isoleren tegen geluid en ventileren van de woning is een afweging. Bij isolerende maatregelen moet zoveel mogelijk gestreefd worden naar oplossingen die isoleren en tegelijk voldoende ventilatie mogelijk maken. Schone lucht is belangrijk voor je gezondheid, daarom is 24 uur per dag ventileren in je woning belangrijk:  
<https://qadleeefomgeving.nl/in-huis/vervuilde-lucht/wat-kun-je-zelf-doen/>*
25. Er zijn nog meer ziektebeelden te bedenken waar effect van geluid op te verwachten is (in negatieve zin).  
*Er wordt al decennia onderzoek gedaan naar de invloed van geluid op de gezondheid. Eerst alleen in de werkomgeving, maar later ook door allerlei bronnen van geluid in onze leefomgeving. We weten daarom al heel veel over de relatie tussen geluid en gezondheid. Het is natuurlijk niet uit te sluiten, maar nieuwe ziektebeelden die een relatie hebben met geluid zijn niet te verwachten. Meer info hier:  
<https://www.volksgezondheidszorg.info/onderwerp/fysieke-omgeving/cijfers-context/geluid#node-gezondheidsgevolgen-van-geluid-inleiding>*
26. De geluidhinder zorgt voor verstoring van dieren, met name vogels die er last van hebben.
27. Naast de geluidhinder zijn andere achtergrondgeluiden ook van invloed op de ervaren last (bijv. lucht-warmte pompen die lage bromtonen/geluiden maken, bij het klimaatneutraal maken van het huis dient hier rekening gehouden mee te worden).
28. Op dit moment worden geluidmeters geplaatst op plekken waar het rustig is. Er is een wens niet alleen geluidsmeters aan de buitenzijde van het huis te bevestigen, of in woonwijken, maar ook bij scholen.
29. Er is een wens geluidsmeters niet alleen buiten te plaatsen, maar ook in slaapkamers, omdat de meeste hinder vaak wordt ondervonden binnenshuis, daar waar juist niet vaak gemeten wordt.

#### **Schiphol/LVNL**

***PUSH heeft deze vragen voorgelegd aan Schiphol en LVNL. Dik schuingedrukt staan de antwoorden van Schiphol/LVNL.***

30. Aan Schiphol/LVNL en gemeenteraad: waarom kan de bocht vanaf de Aalsmeerbaan naar het oosten niet vervangen worden door wat langer rechtdoor te vliegen en dan de bocht te maken? Klopt het dat de gemeenteraad deze mogelijke aanpassing van de route heeft tegengehouden?

**Voor het antwoord op deel 1 van deze vraag verwijzen wij graag naar de informatie op de site [www.minderhinderschiphol.nl](http://www.minderhinderschiphol.nl) over niet gerealiseerde maatregelen, in dit geval: [Verleggen vertrekroutes over Uithoorn - Minder hinder Schiphol](#)**

*Wat betreft de gemeente, zie op dezelfde webpagina deze tekst:*

*“Deze maatregel is niet gerealiseerd omdat de onderzochte vliegroutes meer hinder lijken te veroorzaken. Hiertoe heeft gemeente Uithoorn (2018) besloten om niet verder in te zetten op de onderzochte routewijzigingen.”*

31. Waarom kan dit scholencomplex door vliegtuigen niet vermeden worden, want hier zitten de hele dag de meest kwetsbaren?

**Voor het antwoord op deze vraag verwijzen wij graag naar de informatie op de site [minderhinderschiphol.nl](http://www.minderhinderschiphol.nl) over het onderzoek dat momenteel gedaan wordt naar mogelijke optimalisatie van de startroute vanaf de Aalsmeerbaan naar het oosten. Zie: [De bocht bij Uithoorn - Minder hinder Schiphol](#)**

32. Vooral de vrachtvliegtuigen die een bocht naar het oosten maken leveren zoveel lawaai op dat dan zelfs ook mijn oordoppen trillen. Waarom kunnen zij niet geweerd worden van de Aalsmeerbaan?

**Voor het antwoord op deze vraag verwijzen wij graag naar de informatie op de site [minderhinderschiphol.nl](http://www.minderhinderschiphol.nl) over niet gerealiseerde maatregelen, in dit geval: [Stillere en lawaaiige vliegtuigen op aparte banen - Minder hinder Schiphol](#)**

*Zie op dezelfde webpagina deze tekst:*

*Deze maatregel is niet gerealiseerd omdat dit niet maakbaar en veilig is als banen gelijktijdig worden ingezet.*

33. Er wordt de laatste tijd veel meer (meer dan 50 %) van de intersecties gestart (uitleg: in plaats van starten van de kop van de baan wordt er middenop gestart, waardoor vliegtuigen dichterbij de bebouwing pas van de baan loskomen). Dat levert meer geluidsoverlast op en meer UFS en dat is niet nodig. Waarom wordt niet altijd van de kop van de baan gestart?

***De Aalsmeerbaan heeft als bijzonderheid dat deze een andere baan, namelijk de Buitenveldertbaan, kruist. Als de Buitenveldertbaan ook in gebruik is kan de volledige lengte van de Aalsmeerbaan derhalve niet benut worden en wordt er van intersecties gestart. Daarnaast worden intersecties gebruikt om een gunstigere startvolgorde te creëren, zowel in gewichtsklasse als vertrekrichtingen van de vliegtuigen. Hierdoor kunnen meer vliegtuigen gebruikmaken van de baan en wordt de duur van de inzet van de Aalsmeerbaan zo kort mogelijk gehouden. Wanneer al het verkeer van de***

*baankop zou vertrekken zou de startpiek langer duren en zouden de rustmomenten voor bewoners onder de uitvliegroute korter zijn.*

*In het (door PUSH) bijgevoegde pdf-bestand schreef u :*

*Conclusies: Het starten vanaf intersecties is het afgelopen jaar toegenomen tot ruim boven de 50% van de starts vanaf de Aalsmeerbaan. Tijdens startpieken is de frequentie regelmatig tot 90% gestegen. Deze cijfers zijn op ad random gekozen dagen geteld. Gevolgen van dit frequentere gebruik van intersecties van de Aalsmeerbaan zijn ook duidelijk te objectiveren: -Lager vliegen, gemiddeld 70 meter, over de Legmeer. Lijkt niet veel maar is bijna 10% lager. -Vliegtuigen komen zuidelijker over, dus meer over de Legmeer. - Vliegtuigen zijn nog bezig de bocht te maken boven de Legmeer en verspreiden daardoor het geluid over een groot gebied.*

*Wij hebben gekeken naar uw opmerkingen en delen graag de resultaten van onze analyse.*

- Lager vliegen

*De hoogteverschillen van intersectiestarts die wij kunnen vinden in onze analyse zijn voor bijv. de B737-800 gemiddeld boven de Legmeer maximaal 90 ft (30 m) ten opzichte van een start vanaf de baankop.*

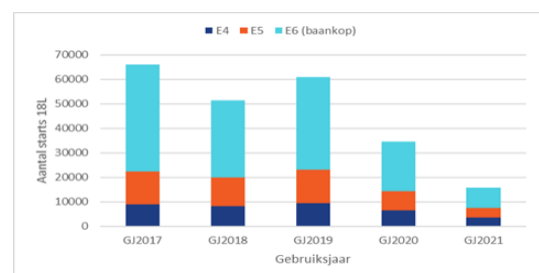
- Vliegtuigen komen zuidelijker over

*Het draaipunt voor oostelijke vertrekroutes ligt vast en is niet afhankelijk van hoe hoog het vliegtuig zich bevindt. Het vliegtuig moet zich op minimaal 500 voet bevinden alvorens te mogen draaien. Bij dit punt, zitten vrijwel alle vliegtuigen hoger. Alleen de hele zware Boeing 747 vliegtuigen vliegen langer door alvorens te draaien. Starts van een intersecties draaien derhalve niet later dan starts vanaf de baankop. De zware vliegtuigen vertrekken sowieso vanaf de baankop, die hebben de lengte nodig van de gehele baan. Vliegtuigen vliegen dus niet zuidelijker met of zonder intersectiestart, zij draaien op het moment dat de bocht gedefinieerd is.*

*Daarnaast een reactie op de melding uit de e-mail van 8 november 'Deze cijfers zijn op ad random gekozen dagen geteld. In de periode 7 – 17 september 2021 werd 9 dagen lang 100% vanaf intersecties gestart'.*

*De constatering dat in deze periode 100% van intersecties werd gestart klopt. Dit kwam doordat de Buitenveldertbaan van 6 – 17 september in onderhoud was, waardoor de kop van de Aalsmeerbaan niet bruikbaar was.*

*U schrijft: in plaats van starten van de kop van de baan wordt er middenop gestart. Voor wat betreft 'middenop' de baan; de Aalsmeerbaan is 3400 meter lang en de baankop wordt het meeste gebruikt. Daarna komt de eerste intersectie (E5) op 2800 meter en de tweede intersectie (E6) op 2500 meter. Deze wordt het minst gebruikt, zoals in bijgevoegde tabel te zien is.*



34. Voor Corona werd er gestart om 06:59 u op zijn vroegst. Na Corona is dat 06:42 u geworden. Waarom steeds vroeger?

***In gebruiksjaar 2021 zien we juist dat er iets later wordt begonnen met de inzet van de Aalsmeerbaan als startbaan en dat er eerder mee wordt gestopt ten opzichte van gebruiksjaar 2019. Het beeld dat er eerder gestart wordt is niet terug te vinden in onze gegevens. De vroegste starttijd in 2019 was 06:30 uur, in 2021 is dit 06:40 uur.***

### **Meepraten**

35. Klopt het echt dat de Omgevingsraad Schiphol vanaf 1 januari gaat verdwijnen en dat burgers voortaan niet meer mogen meepraten? Wanneer verwachten jullie dat daar wel duidelijkheid over komt. Zou er voldoende draagvlak in de 2<sup>e</sup> kamer zijn voor het handhaven van de medezeggenschap van burgers?

*De delegatie van bestuurders (provincies en gemeenten) heeft het lidmaatschap van de ORS opgezegd. Daarmee komt er een einde aan de huidige ORS (waarin bewoners, milieuorganisatie, VNO-NCW naast bestuurders met de luchtvaartsectorpartijen overlegden en de minister adviseerden) per 1 januari 2022. De minister van I en W heeft bepaald dat er geen 'gat' in de participatie van bewoners mag ontstaan na 1 januari 2022. Op dit moment werken het ministerie van I en W en de ORS aan het opzetten van een "Maatschappelijke Adviesraad" als opvolger voor de ORS. Via onze bewonersvertegenwoordigers in de ORS zitten wij aan tafel. Hoe de bewonersvertegenwoordiging hierin wordt geregeld en over welke onderwerpen bewoners mogen meepraten is nog onduidelijk. Dit komt ook door de afwezigheid van een missionair kabinet over de wetgeving en participatie. PUSH heeft aan de informateur een brief gestuurd, die op de website te vinden is.*