

## Nieuwsbrief september 2023

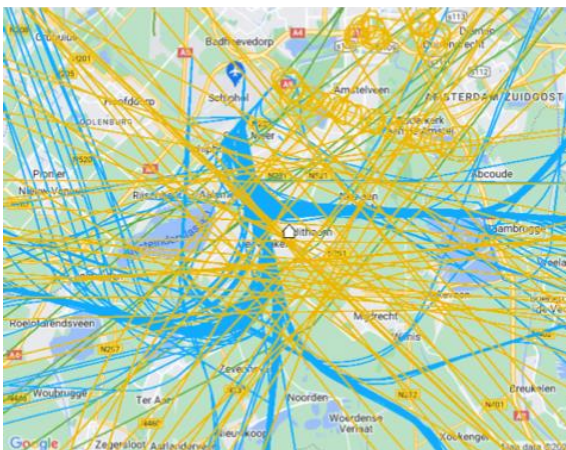
### Heb je ervaring met de nadeelcompensatieregeling?

De brieven met het besluit over de hoogte van de individuele nadeelcompensatie vallen nu (21 september) op de mat in Uithoorn en De Kwakel. Heb je geen brief gehad op 27 april of 30 juni maar denk je wel recht op compensatie te hebben, kijk dan snel op [hier](#) of mail naar [vragen-ncschiphol@rws.nl](mailto:vragen-ncschiphol@rws.nl). **Deadline voor indienen over 2018 is 31 oktober!**

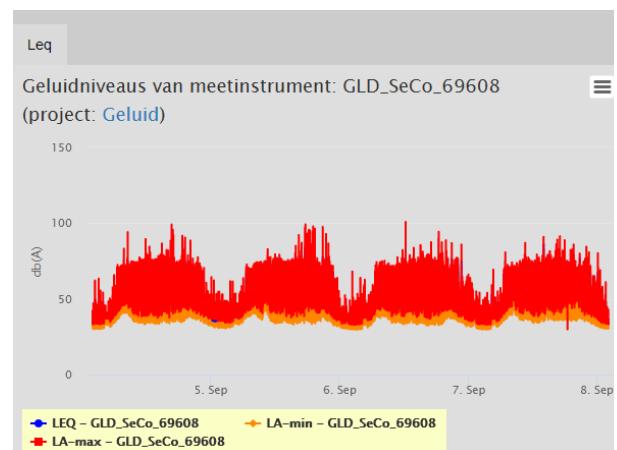
De compensatie is een erkenning dat de overlast in de jaren 2018 en 2019 de spuigaten uitliep en onrechtmatig was. Maar het lost de overlast natuurlijk niet op. Dat begrijpen wij heel goed! PUSH ontvangt signalen dat de afwikkeling niet overal gemakkelijk loopt. **Laat het ons weten:** [pushuithoorn@gmail.com](mailto:pushuithoorn@gmail.com)

### Onderhoud Kaagbaan leidt tot onacceptabele overlast

Het "normale" onderhoud van de Kaagbaan zorgde in september voor **abnormale** geluidhinder. Zo telden we op 6 september van 06:00 – 23:00 u zo'n 500 startende toestellen (blauwe lijnen) op een paar honderd meter hoogte over onze huizen!



### Zelfs 100 decibel gemeten in De Legmeer!



Het aantal decibellen op onze gevels bereikte recordhoogtes, getuige metingen van onze meetpost in De Legmeer (onderdeel van het Citizen Science project van het RIVM). Alles boven 45 decibel is heel ongezond volgens de WHO (en dan hebben we het nog niet eens over de vieze deken van ultra-schadelijke uitstoot van stoffen!).

### Acties: brandbrieven aan minister, CEO Schiphol, ILT

Op Nextdoor, Twitter en bij PUSH en de gemeente kwamen heel veel klachten binnen. De gemeente schreef twee brandbrieven aan de minister en Schiphol, die je [hier](#) kunt lezen.

PUSH heeft bij de Inspectie Leefomgeving en Transport een klacht en handhavingverzoek ingediend. De reactie van de ILT zullen we publiceren in de volgende nieuwsbrief. Maar we hebben weinig hoop dat zij iets kunnen betekenen voor ons.

## Vragen over woningisolatie

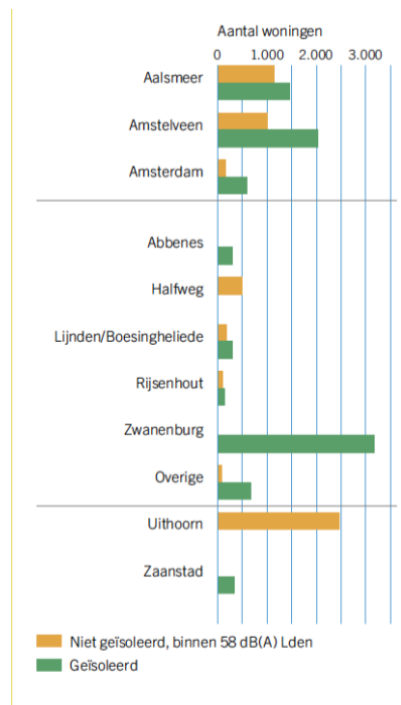
Dat de geluidoverlast van Schiphol zich over een steeds groter gebied verspreidt is duidelijk. Door de aanvliegeroutes (lager dan gebruikelijk in andere landen) en startprocedures (lekker lang laag vliegen oftewel NADP2) wordt de geluidhinder in de steeds wijdere omgeving ervaren.

In het binnengebied (binnen de 58 dB(A) Lden) worden nu regelmatig decibellen gemeten van 95 – 100 dB. Uit een recente studie van To70 blijkt dat met name rond de secundaire banen (Aalsmeerbaan, Buitenveldertbaan en Zwanenburgbaan) mensen heel dichtbij de banen wonen. Dat is logisch, want deze banen eindigen in dorps/wijk-kernen, met woningen die er al stonden voordat Schiphol begon te “exploderen”.

Dat het rond de Aalsmeerbaan nog veel erger is liet ORS voorzitter Pieter van Geel in zijn Eindadvies (pag. 32) in 2019 al zien (plaatje hiernaast). Bij 500.000 vluchten per jaar die volgens de baanregels van het NNHS worden afgewikkeld moeten 2500 woningen in Uithoorn en De Kwakel geïsoleerd worden door het rijk. Dat kost honderden miljoenen euro's. Vergelijkbaar getroffen woningen bij bijv. de Zwanenburgbaan en Buitenveldertbaan zijn in het verleden wel door het Rijk geïsoleerd.

De nieuwe [gevelisolatieregeling](#) is zojuist [gepubliceerd](#). Maar deze is gebaseerd op een jaarlijks maximum van 440.000 vliegbewegingen, het maximum dat door het kabinet in juni 2022 werd aangekondigd. Uithoorn valt dan net weer buiten de isolatieregeling. Ca. 670 woningen rond de Aalsmeerbaan (binnen de 60 dB Lden) komen in aanmerking voor deze ronde woningisolatie, waarvan slechts een enkele in Uithoorn/De Kwakel.

Dat is wrang als je bedenkt dat de krimp er niet toe zal leiden dat de overlast bij ons merkbaar minder zal worden. De eigenaren van 2500 woningen in Uithoorn hadden in de periode 2013-2019 in feite recht op deze isolatie gehad.



## Onverwacht bezoek minister aan de MRS

Op 11 september bracht demissionair minister Harbers een onverwacht bezoek aan de Maatschappelijke Raad Schiphol. Dit bezoek viel samen met de publicatie van de gewraakte Experimenteerregeling. De minister kondigde aan dat de beloofde krimp naar 440.000 niet kan worden gerealiseerd. De teller zal blijven steken op 452.500 per jaar, en zelfs dat is nog niet zeker. De Europese Commissie moet er nog op reageren.

Bij de bewonersvertegenwoordigers waren er gemengde gevoelens. In sommige gebieden gaat men erop vooruit, maar in andere, zoals bij ons, niet of nauwelijks. Er was waardering voor de persoonlijke uitleg door de minister. Maar dat neemt onze overlast niet weg! Echte krimp is nodig om ervoor te zorgen dat wij er in de zuidoosthoek echt iets van gaan merken!

## Bezwaar ingediend tegen de experimenteerregeling

Samen met andere bewonersorganisaties hebben wij daarom een persbericht uitgebracht met onze bezwaren tegen deze handelwijze en een oproep aan de demissionaire minister om de regeling aan te passen. Zie plaatje hiernaast. Het volledige bericht kun je lezen op onze [website](#).

Dat vooral de Zuidoosthoek de groei van Schiphol sinds 2013 heeft opgevangen mag niet worden vergeten vinden wij. Het aantal vliegbewegingen op de Aalsmeerbaan nam toe van ca. 60.000 in 2013 naar ca. 100.000 in 2019. Bedenk daarbij dat de Aalsmeerbaan uitsluitend in zuidelijke richting (starts naar het zuiden en landingen vanuit het zuiden) wordt gebruikt, en niet in twee richtingen zoals de meeste andere banen. Alle starts en landingen komen bij ons in een klein gebied terecht. Ook vertrekt 40% van alle vluchten van een van de opritten van de baan, waardoor niet de volledige baanlengte wordt gebruikt. Dat is nergens hoger dan bij de Aalsmeerbaan. Vliegtuigen komen daarom later los van de baan en dat levert onnodig veel extra geluidsoverlast op. Dat is onacceptabel want de Aalsmeerbaan is geen primaire baan en ligt op de kortste afstand van bewoond gebied. Bovendien heeft de (zonder overleg met ons) ingevoerde startprocedure NADP2 tot gevolg dat er veel langer laag gevlogen wordt. Dit levert ook weer extra geluidhinder op. Op andere luchthavens wordt NADP1 gebruikt, waardoor vliegtuigen sneller hoger vliegen. Dus de groei van 70 procent en deze twee maatregelen (plus nog vele andere) zijn alleen maar hinderverzwarend voor onze wijken geweest. PUSH zet zich er in en buiten de MRS voor in dat de balans hersteld gaat worden. Dat is hard nodig!

Ondanks onze bezwaren op de [experimenteerregeling](#) en de [Balanced Approach regeling](#) is de experimenteerregeling nu ongewijzigd vastgesteld en gepubliceerd in de [Staatscourant](#). Wel heeft het ministerie toegezegd dat een werkgroep in de MRS de regeling gaat monitoren en dat nader onderzoek wordt gedaan naar hinderbeperking.



1 september 2023

Oproep aan demissionair minister Harbers om experimenteerregeling aan te passen

**"Door ophoging van onze geluidsnormen wordt de illegale situatie legaal gemaakt – dat kan toch niet de bedoeling zijn van krimp?"**

Bewonersorganisaties ontvingen veel boze reacties over het onverwachte positieve advies dat de gloednieuwe Maatschappelijke Raad Schiphol aan demissionair minister Harbers stuurde. De oude Omgevingsraad Schiphol (ORS) adviseerde negatief over de [regeling](#), net als de betrokken gemeenten en bewonersorganisaties. Maar de nieuwe MRS maakt ineens een teuzedraai naar een positief advies. Bewoners zijn totaal verrast en vinden het onbegrijpelijk en onacceptabel.

In 2024 wordt het totaal aantal vluchten op Schiphol teruggebracht van 500.000 in 2019 naar 460.000. Dat is winst! Maar niet voor de Zuidoosthoek en Zuidkant?!

*Nee. In het krimpjaar 2024 wordt op de Aalsmeerbaan naar verwachting hetzelfde aantal vluchten afgevoerd als in de recordjaren 2018 en 2019, toen er 500.000 werd gevlogen. Dat 500.000 vliegbevegingen als uitgangspunt voor de krimp is genomen is onjuist omdat de daarbij behorende hinderbeperking in de Zuidoosthoek nooit geleverd is. Sterker nog, door o.a. de nieuwe startprocedure NADP2 en 40% intersectiestarts (niet van de kop van de baan starten) is de overlast hier alleen maar toegenomen. Bovendien bevat deze experimenteerregeling nog twee extra hinderverzwarende maatregelen voor deze regio. Ook al had het ministerie de wettelijke ruimte om mitigerende maatregelen in de regeling op te nemen, alle voorstellen hiertoe werden niet gehonoreerd.*

Overschrijdingen van geluidsnormen worden niet meer gedoogd, de inspectie gaat eindelijk handhaven. Dat is ook winst! Maar opnieuw niet voor de Zuidoosthoek en Zuidkant?!

*Nee. Er wordt stroks gehandhaafd op geluidsnormen die in onze regio zover zijn opgerekt dat zij niet overschreden zullen worden. Dan is handhaven een wassen neus en is illegaal gedrag gelegitimeerd.*

*Op dit moment hebben bewoners van ruim 3000 woningen in Uithoorn en De Kwakel (za'n 10.000 inwoners) recht op financiële compensatie omdat de geluidsnormen in 2018 en 2019 ruimschoots werden overschreden en er niet werd gehandhaafd. Dit gedoogbeleid kan niet langer voortgezet worden volgens de inspectie ILT, de rechter en de minister. Bovendien was ook nog gebleken dat 4500 woningen ten onrechte niet in aanmerking waren gekomen voor*

<sup>1</sup> NB. De laatste versie, waarop het MRS advies is gebaseerd, is niet gepubliceerd. De oude versie is hier te vinden: [https://www.internetconsultatie.nl/experimenteerregeling\\_schiphol/](https://www.internetconsultatie.nl/experimenteerregeling_schiphol/)

<sup>2</sup> Art. 8.23a lid 3 Wet Luchtvaart: "In de ministeriële regeling kan worden bepaald in hoeverre, op welke wijze en door wie eventuele nadelige gevolgen worden gecompenseerd."

1

## Vrijwilligers voor onze 4<sup>e</sup> najaarsbijeenkomst gevraagd

Voor het organiseren van onze jaarlijkse najaarsbijeenkomst (op 6, 7 of 8 november – definitieve datum volgt) zoeken wij vrijwilligers. Wil je actief meedoen, neem dan zo snel mogelijk contact met ons op via [pushuithoorn@gmail.com](mailto:pushuithoorn@gmail.com)

## PUSH in de pers

[NH Nieuws](#) : artikel 18 september.

[RTL4 Nieuws](#) van 1 september 17:30 u.

## Vertrek voorzitter MRS

De MRS is nauwelijks uit de startblokken (1 juli) en de voorzitter vertrekt al naar de Tweede Kamer. Eddy van Hijum heeft zich aangesloten bij de nieuwe partij van Pieter Omtzigt. Wij wensen hem veel succes en wijsheid in het herstellen van het vertrouwen van omwonenden in de overheid en Schiphol! Wie hem per 15 oktober gaat opvolgen is onbekend. Onze bewonersvertegenwoordiger is bezorgd dat hierdoor de MRS minder effectief is en weer een periode van stagnatie tegemoet gaat.

## Meten is weten! Gemeente gaat meetposten plaatsen

PUSH heeft regelmatig ingesproken bij de gemeenteraad over het gebrek aan goede meetposten in onze gemeente. Zo ligt het enige NOMOS meetpunt op het Alkwin college, ver weg van waar de vliegtuigen heel laag (200-300 meter) onze gemeente binnen komen vliegen. Bovendien is er in De Kwakel geen enkel meetpunt!

Wij zijn blij dat de gemeente als onderdeel van hun [nieuwe strategische koers](#) besloten heeft 3 meetpunten te gaan plaatsen voor een periode van 3 jaar. Dit geeft ons straks objectieve data over de werkelijke niveaus van geluidhinder (de echte decibellen) die wij dagelijks ondervinden. Dat is van groot belang omdat de krimp van het aantal vliegtuigbewegingen niet of nauwelijks in onze regio zal plaatsvinden maar vooral elders. Bovendien krijgt onze regio straks te maken met verschuiving van vluchten van het noorden naar het zuiden door de vierde aanvliegeroute. Door verschuiving van het huidige militaire luchtruim in het oosten naar het noorden van het land ontstaat er ruimte om meer verkeersvliegtuigen via het zuidoosten ons land binnen te laten vliegen. Precies over onze regio dus. De herindeling van het luchtruim is niet bedoeld om meer vluchten mogelijk te maken, maar vele PUSH-leden zijn door ervaringen uit het verleden (NNHS zou tot minder hinder leiden hier, maar deed het tegenovergestelde) cynisch geworden.

## Ministerie past website aan

In onze vorige nieuwsbrief meldten wij dat zienswijzen op [internetconsultaties](#) geanonimiseerd werden. Daardoor was het lastig om onze zienswijzen terug te vinden tussen de andere. De website is nu aangepast, zodat de namen van de indieners nu weer goed te lezen zijn. Ook is op ons verzoek het plaatje hiernaast met Aalsmeer en Uithoorn aangevuld.

PUSH is een stichting zonder winstoogmerk (KvK nr. 80216846) met uitsluitend onbetaalde vrijwilligers. Wij zijn niet tegen de luchtvaart of tegen Schiphol, maar wel tegen de explosieve groei van het aantal vluchten dat de afgelopen jaren in onze buurt terecht is gekomen. Als ervaringsdeskundigen weten wij als geen ander welke invloed Schiphol heeft op ons dagelijkse leven. Wij organiseren bijeenkomsten, dienen zienswijzen in op ontwerp(wets)besluiten, spreken in bij raadsvergaderingen en in de Tweede Kamer en nemen deel aan webinars, inloopavonden en andere bijeenkomsten die georganiseerd worden. Zo laten wij de stem van bewoners van Uithoorn, De Kwakel, Aalsmeer, Amstelveen en andere gemeenten in de Zuidoosthoek beter horen. Bezoek onze website [www.pushuithoorn.nl](http://www.pushuithoorn.nl), volg ons op Twitter @Puithoorn of mail naar [pushuithoorn@gmail.com](mailto:pushuithoorn@gmail.com).

Donaties welkom op NL90 ABNA 0890 6298 54 t.n.v. Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking.

## Informatievoorziening BAS nog steeds niet op orde

PUSH volgt nauwgezet hoe er wordt gevlogen aan de hand van de data die door [BAS](#) worden aangeleverd. Maar wat blijkt? Deze data kloppen niet altijd. Het eerdere probleem met de negatieve hoogte (er waren vliegtuigen die volgens BAS op minus 275 meter vlogen, dus onder de grond!) lijkt te zijn opgelost door overal een paar honderd meter bij op te tellen. Vergeleken met vorige rapportages lijken de vliegtuigen nu hoger te vliegen terwijl omwonenden juist veel meer last hebben en merken dat ze juist lager vliegen dan vroeger. Ook in de antwoorden op vragen waarom er afwijkende routes worden gevlogen ontvangen wij regelmatig onzin-antwoorden. Wij worden als omwonenden, die inmiddels veel kennis hebben opgedaan, niet serieus genomen. Inmiddels zijn wij ruim 2 jaar bezig om door middel van vragen, gesprekken, het sturen van voorbeelden op een respectvolle manier te proberen de informatievoorziening op orde te brengen. Met weinig resultaat dus. Terwijl het tijdig en juist informeren van de omgeving een maatschappelijke plicht is van een groot bedrijf als Schiphol. Bovendien is het een wettelijke plicht. PUSH onderzoekt welke acties mogelijk zijn. Heb je ervaringen met BAS? Ben je ervan overtuigd dat je antwoorden krijgt die niet kloppen? Meld dat dan bij ons [pushuithoorn@gmail.com](mailto:pushuithoorn@gmail.com).



### Maatregelen voor minder geluidsoverlast

Met een pakket aan maatregelen dringen we de geluidsoverlast van Schiphol sterk terug

#### Stilere vliegtuigen in de nacht

In de nacht zullen vliegtuigen worden ingezet die minder lawaai maken. Dat gebeurt door andere soorten vliegtuigen te gebruiken.

#### Minder gebruik van start- en landingsbanen bij dichtbevolkte gebieden

Schiphol heeft een spoor en landingsbanen. Sommige banen geven meer overlast in de omgeving dan andere. Deze maatregel zorgt ervoor dat de banen met de meeste overlast nog minder gebruikt worden dan nu het geval is.

#### Lager aantal vluchten

Er mogen steeds minder vliegtuigen aankomen en vertrekken vanaf Schiphol.

#### Minder vluchten in de nacht

Ook in de nacht mogen er minder vliegtuigen stijgen en landen op Schiphol.

