

Aan de opdrachtgevers van het onderzoek Quicksan primaire banen Schiphol
p/a ODWH, Sary Dekker

Onderwerp: oplegnotitie bewoners-vertegenwoordigers Quick scan primaire banen Schiphol

Oegstgeest, 10 juli 2024.

Geachte opdrachtgevers,

Als omwonenden hebben wij bijgedragen aan het project Quicksan primaire banen.

Gedurende een aantal sessies is door ons input geleverd voor het onderzoek.

Belangrijk is te constateren dat het rapport nadrukkelijk een beeld schetst waarin voor de omwonenden als gevolg van het intensieve vliegverkeer van en naar de preferente banen sprake is van ernstig vliegtuiglawaai. Zodanig dat voor omwonenden in een wijde straal rond Schiphol sprake is van ernstige aantasting van de woon- en leefomgeving met ook grote risico's op gezondheidsschade tot gevolg.

De onderzoeksbevindingen noodzaken tot het formuleren van een krachtig en effectief maatregelenpakket teneinde voldoende waarborgen te hebben dat voor omwonenden sprake is van een leefbare en zo gezond mogelijke woon- en leefomgeving, zodat er weer sprake kan zijn van een 'fair balance' tussen de belangen van omwonenden, de Nederlandse economie en de luchtvaart.

Geconstateerd moet in de eerste plaats worden dat de scope van het onderzoek, waarin wordt aangegeven dat 'er wordt gezocht naar oplossingsrichtingen die passen binnen het NNHS', een zeer beperkend effect heeft gehad op de mogelijke oplossingsrichtingen die worden voorgedragen om te komen tot daadwerkelijk minder vliegtuiglawaai. Als gevolg van het 'NNHS-kader' wordt in de rapportage niet ingegaan op noodzakelijke inspanningen om het vliegtuiggeluid onder de primaire banen verminderd te krijgen.

Een tweede opmerkelijk punt is dat maatregelen die gevolgen hebben voor de capaciteit van de luchthaven buiten de orde van het onderzoek vallen. Echter de rapportage maakt duidelijk dat alleen bij vermindering van de capaciteit tot effectieve maatregelen gekomen kan worden. Een treffend voorbeeld in dit verband is de implementatie gedurende het gehele etmaal van de geleidelijk dalende nadering. Een dergelijke maatregel wordt nu niet benoemd vanwege de beperkingen die zij oplegt aan de capaciteit van de luchthaven. Het gevolg is dat er geen einde komt aan het over grote afstand laag vliegen van toestellen die een landing voorbereiden; dit met alle negatieve effecten van de kwaliteit van de leefomgeving van dien.

Deze insteek leidt voor ons tot de constatering dat duidelijk is dat er binnen de gehanteerde scope van het onderzoek geen effectieve maatregelen voorstelbaar zijn die de leefbaarheid in onze regio 's verbeteren.

Binnen het Schiphol-dossier is sprake van een voortdurende verandering van omstandigheden. Het betreft onder meer het opstarten van de Balanced Approach voor krimp van Schiphol, maar zeker ook de recente uitspraak van de rechter inzake het proces van RBV versus de Staat.

Relevant is in dit verband:

- De expliciete duiding dat ook in gebieden buiten de thans in het beleid gehanteerde contour van 48dB(A)Lden sprake is van overlast als gevolg van het vliegverkeer.

Overlast die moet worden meegenomen in het vinden van een “fair balance” tussen de belangen van omwonenden, de Nederlandse economie en de luchtvaart.

- De verplichting door de rechter dat er binnen een jaar (na de uitspraak op 20 maart 2024) individuele rechtsbescherming voor omwonenden wordt gerealiseerd.
- De overweging van de rechtbank dat bij preferentieel baangebruik de individuele rechtsbescherming van de burger in het gedrang komt.

De uitspraak van de rechter heeft ertoe geleid dat vrijwel het gehele dossier en daarmee de uitgevoerde Quickscan in een ander perspectief moet worden gezien. De rechter grijpt terug naar het LVB van 2008 als meest recent wettelijk kader dat nog wel individuele rechtsbescherming biedt en betitelt het gedrag van de overheid binnen dit dossier sinds dien als onrechtmatig. De uitspraak van de rechter zal leiden tot nieuwe definities en interpretaties op het gebied van hinder, gezondheid en leefklimaat en een daarop toegesneden maatregelenpakket. De Quickscan doet aan deze ontwikkelingen geen recht.

Er zal nu een noodzakelijke discussie gevoerd moeten worden over de vraag hoe het NNHS moet worden herzien om zowel de geëiste individuele rechtsbescherming van **alle** gehinderden te bieden, als de leefbaarheid en rust voor de omwonenden te herstellen¹. Voor het deel van deze discussie dat specifiek zal gaan over de huidige primaire banen kan dit rapport als zeer nuttige input dienen. Wij doen in dit verband danook een dringend beroep op de bestuurders van de bij het onderzoek betrokken gemeenten, alsmede de provincies zich ervoor in te zetten dat gerelateerd aan de effecten van het intensieve vliegverkeer boven onze regio's de kwaliteit van ons woon- en leefgebied wordt hersteld.

Gedurende die discussie is het onwenselijk luchtzijdige aanpassingen door te voeren die het gebruik van de primaire banen intensiveren.

Namens de bewonersorganisaties

Rob Loekenbach, Wil Spaanderman, Ferdinand Harmsen, Jan Edens, Jelly Beets, Arnoud Hendriks, Matt Poelmans

¹ Zie ook Onderzoeksbevindingen Bewonersaantallen onder de primaire en secundaire banen van Schiphol, Ferdinand Harmsen (OZV), 15 mei 2023. <https://ozv.nu/blog/wp-content/uploads/2023/06/Bewonersaantallen-primaire-en-secundaire-banen-v1.2-20230515.pdf>