



19 oktober 2023

Aan:

**Leden van de Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat**

Tweede Kamer der Staten-Generaal

Secretariaat: [cie.iw@tweedekamer.nl](mailto:cie.iw@tweedekamer.nl)

Voorzitter: [t.degroot@tweedekamer.nl](mailto:t.degroot@tweedekamer.nl)

**Betreft: Inbreng gezamenlijke bewonersorganisaties voor luchtvaartdebat 25 oktober 2023**

Zeer geachte leden van de commissie,

De gezamenlijke bewonersorganisaties vragen uw aandacht voor de grote onrust die is ontstaan onder bewoners in de ZuidOostHoek (ZOH) en aan de zuidkant van Schiphol (gebied rond de Aalsmeer- en Kaagbaan zuidkant). De afgelopen periode zijn wij geconfronteerd met ontwikkelingen die de nu al aanwezige ernstige geluidsoverlast in dit dichtbevolkte gebied verder zullen doen toenemen. Door deze en aankomende maatregelen vindt grootschalige hinderverschuiving plaats van de banen die de minste hinder opleveren naar de banen die in de dichtstbevolkte gebieden zijn gelegen.

Als bewonersorganisaties willen wij ervoor zorgen dat u zich niet alleen op de hoofdlijnen en juridische uitgangspunten baseert, maar de ontwikkelingen integraal bekijkt en beoordeelt op hun impact op de meest kwetsbare gebieden.

Hieronder volgen de belangrijkste ontwikkelingen, en in de Bijlage staan nog een aantal aanvullende ontwikkelingen, die wij onder uw aandacht willen brengen.

1. Vaststelling door de minister van de Experimenteerregeling, waarin de grenswaarden in dit gebied fors worden verhoogd en bij de primaire banen verlaagd; hierdoor treedt *de facto* hinderverschuiving naar kwetsbare gebieden op. Het juridische mechanisme dat hiervoor verantwoordelijk is, is de “per saldo” benadering. Maar deze benadering doet geen recht aan de specifieke situatie in ieder gebied rond iedere afzonderlijke baan en de – al is het gebrekkige- rechtsbescherming die de grenswaarden bieden aan bewoners.
2. Recente publicatie van de [Gebruiksprognose 2024](#), en waarover Schiphol tijdens de presentatie aan de Maatschappelijke Raad Schiphol op 6 oktober concludeerde dat er in 2024 “minder preferent” gevlogen zal worden en dat de “secundaire Aalsmeer- en Zwanenburgbaan meer worden gebruikt”.



3. Conclusie van de [ILT](#) dat de geluidsruijnte bij één handhavingspunt, namelijk handhavingspunt 25 (Uithoorn), voor het eerste halfjaar 2023 al overschreden is (54% van de geluidsruijnte gebruikt). De ILT verwacht dat bij dit punt overschrijding voor het hele jaar (bij een verwacht aantal vliegtuigbewegingen van 487.000). Daarmee worden omwonenden in Aalsmeer en Uithoorn opnieuw geconfronteerd met een veel te hoge geluidsbelaasting ten opzichte van het enige juridisch geldende Luchthavenverkeersbesluit 2008/2010. Het nieuwe LVB dat wordt voorbereid moet minstens dezelfde bescherming bieden als het huidige maar gaat dat niet bieden indien de grenswaarden gewoon verhoogd worden.
4. Waarschuwing van [GGD Amsterdam](#) op onze bewonersavond in 2022 dat de geluidsoverlast ertoe heeft geleid dat onze kinderen gemiddeld 3 maanden leerachterstand hebben! Handhavingspunt 25 (Uithoorn), waarvan de grenswaarde in de Experimenteerregeling nog eens extra verhoogd wordt, ligt “virtueel” bijna op dit scholencomplex (waar honderden kinderen van 0 – 12 jaar naar school gaan sinds 2010).
5. Inconsistentie tussen de beleidsvoornemens om krimp te realiseren tot 440.000 vliegtuigbewegingen per jaar maar tegelijkertijd wel een natuurvergunning aan Schiphol te verlenen voor maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen, terwijl de Natura-2000 gebieden in een deplorabele staat verkeren.
6. Wel financiële nadeelcompensatie toekennen als erkenning dat de overlast in 2018 en 2019 onrechtmatig is geweest. Een opsteker voor de getroffen en dat zij gehoord en gezien worden. Maar tegelijkertijd een nieuwe woningisolatieregeling baseren op het maximumaantal van 440.000 vliegtuigbewegingen per jaar, terwijl nu al kan worden aangenomen dat het aantal veel hoger zal uitkomen, waarschijnlijk rond de 452.500 (Balanced Approach). Opnieuw vallen dan honderden woningen buiten de boot, terwijl de bewoners hun overlast alleen maar zien groeien. Opnieuw treedt er rechtsongelijkheid op omdat in andere gebieden met vergelijkbare overlast in het verleden wel tot woningisolatie door het Rijk is overgegaan.

Bij velen is het gevoel ontstaan dat de voorheen illegale overschrijding van de grenswaarden nu gelegaliseerd worden door de ophogingen in de Experimenteerregeling. Dat dit een voorbode zou kunnen zijn van een nieuw LVB met verhoogde grenswaarden tast het vertrouwen in de overheid aan.

Geachte volksvertegenwoordigers,

Onze hoop is op u gevestigd. Hier is een helikopter view nodig. Het grote spel van hinderverschuiving en “per saldo” benaderingen moet worden gestopt. In onze rechtsstaat worden gelijke gevallen gelijk behandeld. En daarmee moeten ongelijke gevallen ongelijk behandeld worden. De gebieden rond de secundaire banen zijn ongelijk aan die rond de primaire banen, dat is een historisch gegroeide situatie. Het asfalt van de Aalsmeerbaan (en ook de Zwanenburg- en Buitenveldertbaan in belangrijke mate) eindigt in dorpen, wijken, buurten, waar jonge gezinnen wonen en waar scholen gevestigd zijn. In deze binnengebieden



worden nu regelmatig geluidswaarden gemeten tussen de 90 – 100 decibel, wat zelfs gehoorschade kan opleveren zoals wij in de [nieuwsbrief](#) van september lieten zien. **Het ophogen van grenswaarden en daarmee het verschuiven van de geluidsoverlast naar deze kwetsbare gebieden is wat ons betreft onuitlegbaar en onacceptabel.**

De Maatschappelijke Raad Schiphol heeft de minister al vaker gevraagd om te mogen reageren op het *integrale pakket* van maatregelen die ertoe moeten leiden dat de balans tussen leefomgeving en economisch belang wordt hersteld. Zoals voorgenomen in de Luchtvaartnota van juni 2022. Maar tot nu toe heeft de MRS daar geen gelegenheid toe gekregen. Daarom doen wij een beroep op u om alle losse maatregelen en regelingen die op de agenda van dit commissiedebat staan *integraal* te bekijken en te beoordelen op hun opgetelde desastreuze impact op deze kwetsbare gebieden en de vrouwen, mannen en kinderen die er leven. Plat gezegd, een maandje meer of minder leerachterstand van onze kinderen op de koop toe nemen kan toch niet de manier zijn waarop de volksvertegenwoordiging wil omgaan met de leefomgevingskwaliteit in onze regio?

Een aantal van onze bestuursleden zal live aanwezig zijn op 25 oktober om toelichting te geven en eventuele vragen te beantwoorden.

Ook maken wij van de gelegenheid gebruik om u **uit te nodigen voor onze jaarlijkse bewonersavond op 7 november** die wij gezamenlijk organiseren. U heeft dan de mogelijkheid om met omwonenden in gesprek te gaan en van hen te horen hoe zij de huidige situatie ervaren. Deze avond vindt plaats van 20:00 – 22:00 uur (inloop 19:30 u) in de kantine van De Legmeervogels, Randhoornweg 100, 1422 NE Uithoorn, en is gratis toegankelijk. Registratie van deelname graag op [pushuithoorn@gmail.com](mailto:pushuithoorn@gmail.com).

Wij wensen u een kritisch en constructief debat toe.

Met vriendelijke groeten, namens de bewonersorganisaties,

Mirella Visser  
Voorzitter Bestuur Stichting PUSH,  
MRS clustervertegenwoordiger  
Aalsmeerbaan Buitengebied  
Website: [www.pushuithoorn.nl](http://www.pushuithoorn.nl)  
email : [pushuithoorn@gmail.com](mailto:pushuithoorn@gmail.com)

Marga Moeijes-van den Hooff  
Voorzitter Buurtbeheer De Legmeer,  
Uithoorn  
email: [buurtbeheer.legmeer@gmail.com](mailto:buurtbeheer.legmeer@gmail.com)

Maria Hörfarer  
Voorzitter Bestuur Vereniging VliegHinder  
Nieuwkoop  
website: <https://vlieghinder-nieuwkoop.nl>  
email: [info@vlieghinder-nieuwkoop.nl](mailto:info@vlieghinder-nieuwkoop.nl)

Wim van der Heiden  
Voorzitter Dorpsraad Rondon de Plassen  
website: <https://rondondeplassen.nl>  
email: [secretariaat@rondondeplassen.nl](mailto:secretariaat@rondondeplassen.nl)



## **Bijlage Aanvullende ontwikkelingen**

---

- Constatering dat een volwaardige evaluatie van het NNHS en haar doelstelling (te weten de bescherming van gebieden rond de secundaire banen) nog steeds niet is opgepakt. Wij weten dat de doelstelling niet bereikt is getuige de groei van 70% op de secundaire Aalsmeerbaan.
  - Teleurstellende start van de nieuwe Maatschappelijke Raad Schiphol, dat een positief [meerderheidsadvies](#) afgaf op de Experimenteerregeling (na 2 negatieve adviezen van de Omgevingsraad Schiphol).
  - Aanpassingen in procedures die ertoe leiden dat er onnodig lang laag gevlogen wordt (doorvoeren NADP2 startprocedure en het niet invoeren van CDA's), minder gestart wordt van de kop van de baan (slechts 60%) en "geruisloze" aanpassing van de 3<sup>e</sup> preferentie van het NNHS in de Experimenteerregeling, waardoor opnieuw de Aalsmeerbaan extra zal worden belast.
  - Het besluit om de gebiedsreservering voor de 2<sup>e</sup> Kaagbaan te laten vervallen, zonder mitigerende maatregelen voor de ZOH en zuidkant te implementeren (terwijl dit in het verleden aan elkaar gekoppeld werd).
  - Voortdurende onzekerheid over de grote gevolgen die de vierde aanliegroute (onderdeel van de luchtruimherziening) zal hebben in met name dit gebied.
-