OZV Omgeving Zonder Vlieghinder
Voor de regio Rijn- en Bollenstreek

Betekenis vonnis RBV- Staat

Raadscommissie Welzijn
Teylingen, 13 mei 2024.

Vanavond spreek ik namens OZV *(Omgeving zonder Vlieghinder),* een stichting met ruim 1000 sympathisanten in de Rijn- & Bollenstreek.

In deze regio ervaren veel mensen overlast van soms wel meer dan 600 vliegtuigen per etmaal wanneer de Kaagbaan van Schiphol in gebruik is.

Op 23 oktober j.l. informeerde dhr Boomhouwer uw commissie al over de zogenaamde RBV zaak (RBV: *St. Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder*).
Op 20 maart j.l. deed de Haagse rechtbank uitspraak in deze zaak met verstrekkende gevolgen.

Ik doe vanavond een beroep op de gemeente Teylingen om actief in te spelen op de uitspraak die komend jaar al tot verbetering moet leiden.

Vraag: Wat is de essentie van de uitspraak en wat kunt u ermee?

Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder

De Stichting RBV is geïnitieerd vanuit Aalsmeer en wordt gesteund door samenwerkende bewoners- en maatschappelijke organisaties, waaronder OZV. Met elkaar zochten zij Recht op Bescherming tegen Vlieghinder middels een rechtszaak.

Haagse rechtbank deed op 20 maart 2024 uitspraak. De rechter oordeelde dat:

1. De Nederlandse overheid heeft gefaald in het beschermen van haar burgers tegen de geluidsoverlast van Schiphol. De staat heeft de belangen van omwonenden stelselmatig achtergesteld bij de belangen van de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen.
2. De omwonenden hebben geen adequate individuele rechtsbescherming tegen overlast door Schiphol (Luchtvaartwet). Ze moeten deze rechtsbescherming binnen 12 maanden krijgen.

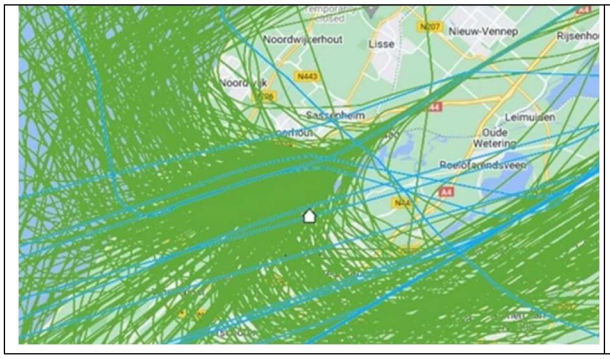
Het RBV-vonnis geeft mogelijkheden om burgers beter te beschermen tegen vlieghinder. Gemeenten spelen daarin een belangrijke rol. Vandaar spreek ik tot de commissie Welzijn.

Voordat ik inga op de voor ons in Teylingen relevante onderdelen van de uitspraak van de rechter eerst enkele feiten over de aard en omvang van het vliegverkeer boven onze gemeente.

Iets dat zeer bepalend is voor het grote aantal vliegtuigen dat zo laag over Teylingen vliegt: het zogenaamde preferente baanstelsel van Schiphol.

Preferente baanstelsel van Schiphol

Op onderstaande plaatjes staan de vliegbewegingen richting Kaagbaan geregistreerd op 22/1/2023 (05:00-23:59, Bron: Bezoekbas.nl) en de gemiddelde geluidscontouren.



Het valt op dat:

- Over Teylingen vliegen op dagen meer dan 600 vliegtuigen per etmaal die gaan landen op de Kaagbaan. Ruim 35% hiervan vliegt lager dan 700 meter, sommigen op nog geen 500m.
- Teylingen valt voor een groot deel binnen de 48 dB(A) Lden- geluidscontour (gebied binnen de witte lijn; norm voor ernstige geluidhinder).
- De Kaagbaan is een zogenaamde preferente baan net als de Polderbaan. Beleid is die eerst vol te vliegen voordat andere secundaire banen worden ingezet.

Het preferente baangebruik is de pijler van minister Harbers' I&W beleid als het gaat om hinderbeperking rondom Schiphol.

Betekenis RBV-vonnis voor Teylingen e.o.

De rechter concludeert ook dat het preferente baangebruik geen individuele rechtsbescherming biedt aan de omwonenden. Daarmee staat het eerst volvliegen van de Kaagbaan ter discussie omdat omwonenden daar disproportioneel zwaar worden belast.

- Dit is erkenning dat ook buiten de 48 dB(A)Lden contour sprake is van ernstige overlast.
- Dat betekent dat ook omwonenden buiten de 48 dB(A) Lden- geluidscontour moeten worden meegeteld bij het bepalen van het aantal gehinderden van Schiphol en ook zij moeten individuele rechtsbescherming krijgen.
- Het RIVM wees er in 2019 al op dat buiten dit gebied juist heel veel gehinderden wonen, iets dat de GGD-en in 2020 ook nog eens hebben bevestigd.

Oproep aan de gemeenteraad

De uitspraak van de rechter biedt perspectief om de geluidhinder rond Schiphol aanmerkelijk te verbeteren. Daarom roepen wij u als commissie Welzijn en als raadslid samen met B&W op in actie te komen. Wat zijn de mogelijkheden?

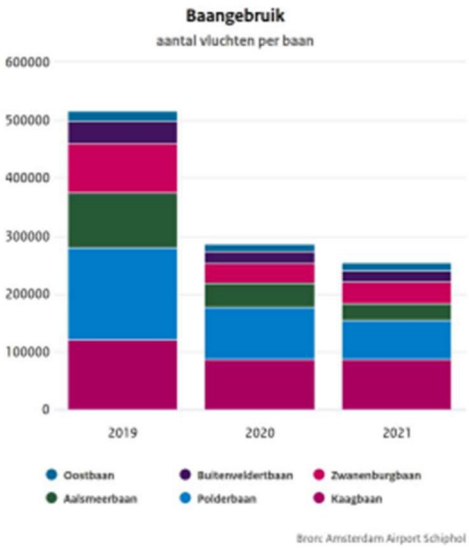
1. Zorg ervoor dat de gemeente in de Bestuursraad Schiphol (BRS) en de Novex **niet** langer meegaat met het steunen van hinderbeperkende maatregelen die zijn gebaseerd op het Nieuwe Normen en HandhavingsStelsel (NNHS) zolang preferente baangebruik daarin het uitgangspunt is. NNHS gaat uit van gemiddelden en niet van overlastgevende geluidspieken en frequenties.

2. Steun juist wel plannen die individuele rechtsbescherming bieden voor inwoners van Teylingen door te pleiten voor een maximale geluidsbelasting voor onze regio en het volgen van de WHO richtlijnen.

3. Zorg dat handhaving en registratie veel meer gebeurt op basis van metingen i.p.v. berekeningen. Draag daarom als gemeente bij aan de totstandkoming van een fijnmazig geluidsmeetnetwerk in onze regio. Het belang bleek al uit pilots gedaan door het RIVM.

Kaagbaangebruik bij krimp

Dat we met Krimp Alleen niet zijn geholpen blijkt wel uit het baangebruik tijdens de corona periode. De krimp kwam nauwelijks ten goede van de preferente Kaagbaan. Dit is duidelijk zichtbaar op deze grafiek van de Inspectie voor Leefbaarheid en Transport (paarse kleur onderin de grafiek). In de coronajaren werd veel minder gevlogen, maar onder de Kaagbaan merkten wij daar het minste.



Baangebruik op Schiphol in de gebruiksjaren 2019 tot en met 2021.

Omgeving zonder Vlieghinder (OZV, https://ozv.nu/)
13 mei 2024, XXXXXX