



STICHTING PLATFORM LEEFMILIEU REGIO SCHIPHOL

Kerklaan 14, 1189 WG, Amstelveen

Postgiro 17339, Badhoevedorp

70 aangesloten bewonersorganisaties in de regio uit o.a.: Aalsmeer, Aerdenhout, Amstelveen, Amsterdam-Buitenveldert, -Zuid, -Zuidoost, -Sloten, -Osdorp, Assendelft, Badhoevedorp, Bennebroek, Beverwijk, Bloemendaal, Haarlem, Haarlemmerliede, Heemstede, Heemskerk, Heiloo, Hilversum, Hoofddorp, De Kwakel, Kudelstaart, Lijnden, Muiden, Naarden, Noordwijk, Oostzaan, Oude Meer, Roelofarendsveen, Rozenburg, Spaarndam, Spaarnwoude, Uitgeest, Uithoorn, Velzen, Vijfhuizen, Warmond, Weesp, Westzaan, Wormerveer, IJmuiden, Zaandam, Zaandijk, Zwanenburg.

Amstelveen, 3 september 2003

Aan voorzitter en leden van de
Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS)
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM

Onderwerp: Interview met mevrouw Schultz van Haegen, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, in NOVA/TV, woensdag 20 augustus 2003

Geachte dames en heren,

In aansluiting op onze aan de bestuursvertegenwoordigers van CROS gerichte brief van 14 augustus j.l. vragen wij in verband met bovenaangehaald interview uw aandacht voor het volgende:

I Naar aanleiding van de door de luchtvaartsector aangevraagde versoepeling van de geluidsnormen boven Zwanenburg, zulks in verband met een (vermeende) rekenfout inzake de verdeling van het aantal starts vanaf de vijfde baan (Polderbaan) en de Zwanenburgbaan, deelde mevrouw Schultz van Haegen in het interview mede, dat het daarover door haar aan het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) gevraagde rapport uitwijst, dat het inderdaad een rekenfout betreft. Zij voegde daaraan toe, dat ook CROS dit nu wel inziet. Over die opmerking zijn wij enigszins verbaasd, want wij weten niet beter dan dat CROS, althans de bewoners- en bestuursvertegenwoordigers van CROS, bedoeld rapport eerst willen bestuderen. De gemeenten en bewoners waren het in de CROS-vergadering totaal oneens met de luchtvaartsector en wilden geen versoepeling van de geluidsnormen in Zwanenburg en Lijnden. Er is immers beloofd dat de geluidbelasting er zou halveren. Op welke wijze Schiphol dit invult is secundair.

Wij melden dit, omdat de staatssecretaris met haar opmerking suggereerde dat CROS dus ook wel met een versoepeling van de geluidhindernormen boven Zwanenburg zou moeten instemmen; zo hebben wij dat althans begrepen en verstaan. (Overigens meldt de Staatssecretaris in haar laatste brief aan de Tweede Kamer, dat 2 ingenieursbureaus Schiphol geweest hebben op de invoerfout!)

I Mevrouw Schultz van Haegen merkte op, dat de etmaalgeluidhinder na het van kracht worden van de nieuwe luchtvaartwet en het in gebruik nemen van de vijfde baan, de Polderbaan, in totaal niet meer is dan de totale etmaalgeluidhinder in de oude situatie. Dus de situatie zoals die onder het regime van de oude PKB bestond en die in de Overgangsartikelen X tot en met XIII van de nieuwe Luchtvaartwet zou zijn vastgelegd. In dat verband gaf de staatssecretaris aan, dat het aantal zwaar geluidbelaste woningen daalt van 15.000 in de oude situatie met vier banen naar 10.000 in de nieuwe situatie met vijf banen.

Op papier wordt deze verbetering ook bereikt, maar dan moet de voorgerekende maximale geluidbelasting in de diverse woonwijken ook niet worden overschreden.

Dit is echter niet gegarandeerd. Voor de meeste woonwijken geldt immers geen norm. Geen haan die er naar kraait als straks de geluidbelasting in vele woonwijken hoger wordt en daardoor in de praktijk veel meer dan 10.000 woningen zwaar belast zijn (meer dan 35 KE) en het aantal ernstig gehinderden nauwelijks daalt ten opzichte van 1990.

Alleen als voor alle kwetsbaar gelegen woonwijken een etmaalgeluidhindernorm wordt vastgesteld waarmee de werkelijk optredende geluidbelasting in de wijk wordt gemaximeerd op de voorspelde waarde, zullen de overheden Schiphol ook kunnen houden aan het maximum van 10.000 woningen en aan de beloofde halvering van de ernstige hinder.

Mevrouw Schultz van Haegen vergeet dus dat de omzetting van het oude stelsel met 250 KE-etmaalgeluidhindernormen naar het nieuwe stelsel met 35 Lden-etmaalgeluidhindernormen niet gelijkwaardig is verlopen. Met 35 handhavingspunten houdt men nu eenmaal de geluidbelasting in de regio niet even goed in de hand als met de vroegere 250 punten, de zogenaamde zone. Voor de nacht waren er overigens 415 handhavingspunten op de nachtzone. In onze aan de bestuursvertegenwoordigers van CROS gerichte brief d.d. 14 augustus jl. stelden wij, dat door die niet-gelijkwaardige omzetting de etmaalgeluidhinder-ruimte in het nieuwe stelsel grofweg tweemaal zo groot is als die in het oude stelsel. Met als gevolg dat het aantal ernstig geluidgehinderde woningen in werkelijkheid veel groter is dan de 10.000 woningen uit de PKB; wellicht zelfs tweemaal zo groot, dus ca. 20.000 woningen. Dat zou dan een verslechtering van ca. 10.000 woningen zijn ten opzichte van het getal van 10.000 woningen uit de PKB en dus geen verbetering maar een verslechtering met 5.000 woningen in vergelijking tot de PKB voor het vierbanenstelsel; waarin overigens ook staat dat het aantal ernstig gehinderden moet dalen met 50% ten opzichte van 1990.

Het aantal op de kaart in te tekenen handhavingspunten moet van ca. 35 worden uitgebreid tot ca. 300, zoals onder het regime van de PKB en het Aanwijzingsbesluit het geval was. Voorts moeten op ter zake doende locaties voldoende meetpalen worden geplaatst om het rekenmodel, waarmee de feitelijk optredende geluidbelasting bij de op de kaart ingetekende handhavingspunten wordt berekend, te ijken. In onze brief van 14 augustus jl. noemden wij 20 á 30 meetpalen.

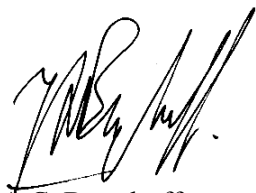
Een ander probleem is de ruimte voor woningbouw in het nieuwe Lden-stelsel in vergelijking tot het oude KE-stelsel. Deze is met een verkeerde omrekenfactor van 35 KE = 58 Lden omgezet in het nieuwe Lden-stelsel; in plaats van met een omrekenfactor van 35 KE = 55 Lden. Daarnaast is de grens voor woningbouw verhoogd van 30 naar 35 KE terwijl de lokatie voor die woningbouw niet is veranderd. Op de grens van het vrijwaringsgebied, waarbuiten dus – net als volgens de PKB - woonwijken mogen worden gebouwd, geldt niet 30 KE (de oude norm) maar 58 Lden of te wel ca 39 KE. De bouwmogelijkheden voor de gemeenten zijn dus niet veranderd, maar men bouwt wel op lokaties met officieel 29% i.p.v.

20 % ernstig gehinderden. Dit alleen al leidt tot meer zwaar belaste woningen dan 10.000 en wel anderhalf maal zo veel ernstig gehinderden in het 'buitengebied'.

I Verder zei mevrouw Schultz van Haegen nog, dat afgezien van de problemen door de (vermeende) rekenfout inzake de Polder- en Zwanenburgbaan, de nieuwe Luchtvaartwet een groot voordeel voor de regio oplevert. Met name noemde zij in dit verband Amsterdam-Centrum en Amstelveen. Wij betwijfelen dat, want de signalen die ons vanuit Amsterdam bereiken, wijzen volstrekt in tegenovergestelde richting. En wat Amstelveen betreft: nog nooit is de geluidhinder onder de aan- en (vooral) uitvliegroutes van de Buitenveldertbaan zo enorm groot geweest. Weliswaar zou dat tijdelijk zijn, maar het is in elk geval flagrant in strijd met de PKB waarin staat, dat na de ingebruikneming van de vijfde baan (de Polderbaan) onder meer Amstelveen minder geluidhinder zou krijgen.

Wij verzoeken u deze brief in uw eerstkomende vergadering te behandelen.

Hoogachtend,
namens het bewonersPlatform Leefmilieu Regio Schiphol



J.A.C. Borgdorff, voorzitter



Drs. J.H. Griese, secretaris

Kopie: B en W's en Raadsleden van gemeenten met CROS-vertegenwoordigers
B en W's en Raadsleden van gemeenten in het geluidgehinderde "buitengebied"
in de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht
G.S. en Statenleden van Noord-Holland
G.S. en Statenleden van Zuid-Holland
G.S. en Statenleden van Utrecht
Staatssecretaris Verkeer en Waterstaat.