



Platform Vlieghinder Regio Castricum

o.a. Akersloot Bakkum de Egmondend Castricum Heemskerk Heiloo Limmen Uitgeest

Tweede Kamer der Staten-Generaal
Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat
Postbus 20018
2500 EA 's Gravenhage
fax.: 070 3183433

Eerste Kamer der Staten-Generaal
Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat
Postbus 20017
2500 EA 's Gravenhage
fax.: 070 3653868

Uw referentie :

Datum : 28 augustus 2004

Onderwerp : Plan van aanpak Evaluatie Schipholbeleid

Bijlage(n) : -

Zeer geachte heer, mevrouw,

Het op 2 september a.s. in de vergadering van de Tweede Kamer te behandelen Plan van Aanpak voor de evaluatie van het Schipholbeleid noopt ons het standpunt van de 18 bewonersplatforms in de directe omgeving van Schiphol ten aanzien van het plan aan u voor te leggen, omdat een aantal elementen die in de loop van de afgelopen jaren zijn toegezegd ontbreken.

Zo missen wij een juiste uitvoering van de motie Baarda, die naar aanleiding van de behandeling van het wetsvoorstel in de Eerste Kamer is aangenomen. Niet de toetsing aan de milieu-uitgangspunten zoals vastgelegd in de Schipholwet en de twee Luchthavenbesluiten dient uitgangspunt te zijn van de evaluatie maar de milieunormen zoals vastgelegd in de PKB Schiphol en omgeving. Het vanaf 1998 ontwikkelde beleid voor Schiphol dient, ons inziens, daaraan te worden getoetst. Precies zoals in de motie Baarda is verwoord.

Wij zijn ingenomen met de vraag van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aan de Eerste Kamer om gemiste elementen in de uitvoering van eerdergenoemde

motie aan te geven. Dat voorstellen daartoe uitsluitend aan het plan worden toegevoegd, zoals uit het plan op de tweede pagina blijkt, 'als deze voorstellen haalbaar en uitvoerbaar zijn' wijzen wij met klem af.

De zorg van de Eerste Kamer over de bescherming die het nieuwe beleid in de praktijk zou behoren te bieden dient, ons inziens, niet op deze wijze te worden afgedaan.

Het wetsvoorstel zou destijds niet zonder deze motie in de Eerste Kamer tot wet zijn verheven, voorstellen die uit de Eerste Kamer worden geformuleerd dienen thans zonder tegenwerpingen door de staatssecretaris te worden aanvaard.

In de Richtlijnen voor het MER 'Wijziging Luchthavenbesluiten Schiphol' van februari 2004 werd toegezegd dat de regels op basis van resultaten van het onderzoek naar de effecten van het nachtelijk vliegverkeer op de gezondheid en de economische betekenis van het gebruik van de luchthaven in de nacht worden geëvalueerd. Omdat deze onderzoeksresultaten, alsmede het advies van de Gezondheidsraad, in het plan van aanpak ontbreken verzoeken wij u de resultaten daarvan als evaluatiecriterium toe te voegen.

In dezelfde richtlijnen is toegezegd dat 'niet alleen zal worden ingegaan op de eisen van de wet maar ook op de beleving van de omwonenden'.

Wij vinden deze toezegging niet terug in het plan van aanpak.

Voor omwonenden zijn 'om een goede afweging te kunnen maken tussen het mainportbelang en het belang van omwonenden' praktijkervaringen en voorstellen tot verbetering van het beleid slechts bespreekbaar in de CROS.

Wij vinden het volstrekt onaanvaardbaar dat bewonersvoorstellen in tegenstelling tot voorstellen van de sector, waarvan slechts wordt gezegd dat 'het wenselijk voor het draagvlak' is dat voorstellen worden ingediend bij CROS, met een dubbeltoets worden belast. Het kan toch niet zo zijn dat bewonersbelangen worden beoordeeld door een Commissie waarvan is gebleken dat uitsluitend de belangen van de sector worden gediend mede omdat het aan luchtvaarttechnische kennis bij de overige deelnemers ontbreekt. Ieder voorstel bij de CROS ingediend is bij voorbaat gedoemd te sneuvelen.

Wat heeft CROS, met als wettelijke taak de hinder waar mogelijk te beperken, tot nog toe meer gedaan dan het rapporteren van de vele klachten sinds het nieuwe wettelijk stelsel in werking is? Ieder voorstel daar gedaan wordt afgedaan zonder serieus onderzoek of zorgvuldige beoordeling.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat miskent het bestaan van een samenwerkingsverband van 18 bewonersplatforms, die gezamenlijk honderdduizenden omwonenden van Schiphol vertegenwoordigen, door praktijkervaringen en verbetervoorstellen daarvan via de CROS te willen leiden.

Naar onze mening dienen de ingrediënten van het toetsingskader derhalve zodanig te worden geformuleerd dat zij voor bewonersvertegenwoordigers geen hinderpaal vormen voor het indienen van praktijkervaringen en verbetervoorstellen. Het vaststellen van de effecten van verbetervoorstellen op de mainport behoren niet tot de competentie van omwonenden en dienen niet te worden gevegd, tenzij financiën en gegevens ter beschikking worden gesteld om, evenals de luchtvaartsector, onderzoeksbureaus te kunnen inschakelen.

Overigens zijn wij van mening dat het primair de taak van de overheid is verbeteringen in de leefbaarheid, ook in de wijde omgeving van Schiphol, tot stand te brengen.

Voor de goede orde willen wij ook thans benadrukken dat wij niet tegen uw besluit zijn Schiphol een rol te laten spelen als een van de mainports van Europa. Dat dit echter gepaard gaat met het vrijwel eenzijdig neerleggen van de negatieve consequenties daarvan bij een beperkte bevolkingsgroep, wijzen wij af. De balans tussen lusten en lasten is, ons inziens, daardoor ernstig verstoord.

Een heroverweging of de mainportdoelstelling op de huidige locatie moet plaatsvinden, waarbij die doelstelling uitsluitend kan worden gerealiseerd door verschuivingen van de geluids- en veiligheidsproblematiek naar andere groepen omwonenden, zouden wij u ten zeerste willen aanbevelen.

Voor een juiste beoordeling van de beleving van omwonenden ontbreken in het plan van aanpak aanduidingen waaruit blijkt dat resultaten van in dit kader onder bewoners in de omgeving van Schiphol uitgevoerde enquêtes door o.a. het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, onderzoeken door gemeenten, CROS-klachtenregistratie, slaapverstorings- en belevingsonderzoeken worden meegewogen bij de toetsing van de effectiviteit van het beleid.

Formuleringen als ‘(ernstig) gehinderden’ en ‘slaapverstoorden’, zoals omschreven in bijlage 1 van het plan van aanpak, kunnen naar onze mening niet alleen zijn gebaseerd op theoretische berekeningen (dosis-effectrelaties). Ook de feitelijke beleving van omwonenden, blijkend uit eerdergenoemde bronnen, moet ons inziens worden betrokken.

Het is voorts met aanduidingen als ‘rond Schiphol’, ‘rondom Schiphol’, ‘de omgeving van Schiphol’ volstrekt onduidelijk tot welke gebieden de ingrediënten voor het toetsingskader waar het milieu en veiligheid betreft, zich uitstrekken. Evenmin maakt een formulering als ‘geen hoger risico dan beoogd’ als het om de toetsing van de effectiviteit naar de veiligheid van omwonenden gaat duidelijk wat daarmee wordt bedoeld.

Wij hopen te mogen verwachten dat het uw bedoeling zal zijn die gebieden met bewoners te betrekken die na de verschuiving van de problematiek ernstig worden belast, zoals het IJmondgebied.

Hoewel het slechts om een eerste voorzet gaat voor de ingrediënten van het toetsingskader menen wij er goed aan te doen u te wijzen op voornoemde gebreken en onvolkomenheden.

Overigens vinden wij het geen goede gang van zaken dat een nadere invulling aan het plan wordt gegeven nadat democratische besluitvorming door u heeft plaatsgevonden. Zo wordt het toetsingskader later aangevuld en wordt later uitgewerkt wat onder een gelijkwaardige of betere bescherming wordt verstaan terwijl de toets daarop notabene sinds de motie Baarda tot de opdracht behoort.

Vervolgens zijn we van mening dat de uitkomst van de evaluatie dient te zijn dat de resultaten van de verbetervoorstellen zowel dienen toe te vallen aan het milieu als aan de sector. De dubbeldoelstelling houdt in dit verband wat ons betreft in dat groei van Schiphol niet betekent stilstand van het milieu.

Gezien de dynamiek in de luchtvaart en de effecten van de luchtvaart op de inwoners in een wijde omgeving van de luchthaven geven wij u tenslotte in overweging het proces van evaluatie en bijsturing een permanent karakter te geven.

Hoogachtend,

Mevr. Mr C.J. Lagendijk – Gaillard
Platform Vlieghinder Regio Castricum

mede namens:

Pressiegroep Velsen Overlast Schiphol
Werkgroep Luchtruim IJmond Noord
Platform Vliegoverlast Assendelft
Platform Vliegoverlast Spaarndam
Werkgroep Zwanenburg
Dorpsraad Zwanenburg
Platform Vliegoverlast Oostzaan
Milieucontact Heiloo
Dorpsraad Wijk aan Zee
Platform Leefmilieu Regio Schiphol
Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer
Platform Vliegoverlast Amsterdam
Bewonersvereniging Hoofddorp Noord
Werkgroep Blokland Wormer
Platform Vliegoverlast Zaandam
Vereniging Geus Aalsmeer
Platform Uithoorn i.o.

Velsen
Heemskerk
Assendelft
Spaarndam
Zwanenburg
Zwanenburg
Oostzaan
Heiloo
Wijk aan Zee
Amstelveen
Amsterdam
Amsterdam
Hoofddorp
Wormer
Zaanstad
Aalsmeer
Uithoorn