

Aan de voorzitter en leden van de
Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van
de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Schiphol / Castricum, 4 juni 2007.

Onderwerp: Schiphol

Geachte voorzitter en leden,

Alvorens in te gaan op de onderwerpen die in het Algemeen Overleg van 7 juni a.s. aan de orde komen laten wij u het volgende weten.

Gemeenschappelijk bewonersstandpunt

Zoals u bekend worden de bewoners in het gebied rondom Schiphol in het kader van het overleg aan de "Alderstafel" vertegenwoordigd door de bewonersvertegenwoordigers van de CROS én de gezamenlijke bewonersplatforms.

CROS bewonersvertegenwoordigers en platforms hebben een "Gemeenschappelijk Standpunt" opgesteld om daarmee de positie van de bewoners in de discussie over de toekomst van Schiphol ondubbelzinnig duidelijk te maken aan allen die daarop invloed kunnen uitoefenen.

Voor het eerst in de geschiedenis van Schiphol hebben CROS bewonersvertegenwoordigers en bewonersplatforms eenzelfde standpunt onderschreven dat niet alleen uitgaat van het belang van bewoners maar ook van de luchtvaart. Dat heeft ons grote moeite gekost. Wij vinden dat de overheid en de luchtvaartsector al véél te ver zijn gegaan met de aantasting van het leefmilieu van bewoners en met het bijdragen aan het klimaatprobleem. Desondanks willen wij met dit standpunt een basis leggen voor het contact tussen overheid en bewoners over de toekomst van de luchthaven.

Binnenkort zal een uitgebreide toelichting op het Gemeenschappelijke Bewonersstandpunt verschijnen. U ontvangt het in 16 punten samengevatte standpunt reeds nu omdat in uw overleg zaken aan de orde komen betreffende de korte termijn problematiek die ook gevolgen kunnen hebben voor de toekomst van Schiphol en ons leefmilieu op langere termijn.

Ons oordeel over de verschillende onderwerpen die in uw overleg aan de orde komen zijn van ons gemeenschappelijke standpunt af te leiden. Op een aantal daarvan gaan wij nader in, te weten:

- het actualiseren van de grenswaarden van handhavingspunten
- het voorlopige resultaat van het convenant geluidshinder
- de onduidelijkheid over de gelijkwaardigheidscriteria.

Het "actualiseren" van grenswaarden van 18 handhavingspunten

Schiphol vraagt maatregelen om het "benutten van de milieuruimte" mogelijk te maken. Met dit eufemisme suggereert de luchthaven dat "milieuruimte" de ruimte is die Schiphol nodig heeft respectievelijk wenst, terwijl het in werkelijkheid de bij wet vastgestelde ruimte is waarbinnen de luchthaven kan groeien. Een ruimte die bepaald wordt door "grenswaarden" van handhavingspunten voor geluidshinder.

Naar verwachting zullen de grenswaarden van een beperkt aantal handhavingspunten in het verlengde van de Buitenveldertbaan over enkele maanden worden overschreden. Schiphol vraagt echter de grenswaarden van een groot aantal handhavingspunten (18) zodanig op te rekken dat groei met honderdduizenden vliegbewegingen mogelijk wordt. Daarmee beoogt de luchthaven een voorschot te nemen op de fundamentele discussie over de groei van de luchthaven en de gevolgen daarvan voor klimaat en omgeving.

Wij achten dit onaanvaardbaar. De bandbreedte waarbinnen Schiphol vraagt te mogen opereren is absurd veel groter dan nodig om de tijd te overbruggen naar het moment dat de discussie in de Kamer over de toekomst van Schiphol voor de middellange termijn kan zijn afgerond. Voor deze discussie zullen de uitkomsten van de MER voor de middellange termijn, de maatschappelijke kosten en baten analyse (MKBA) en de netwerkanalyse beschikbaar moeten zijn. Een dergelijke aanpassing van grenswaarden zou de discussie over de middellange termijn geheel overbodig maken. Aan een afweging van economische en maatschappelijke belangen voor een besluit over de groei van Schiphol zal de Kamer dan niet meer toekomen.

Hoe desastreus de gevolgen van dit voorstel voor bewoners zullen zijn moge blijken uit het feit dat de gevraagde bandbreedte Schiphol de ruimte geeft om op de Buitenveldertbaan alleen al 80.000 méér vliegbewegingen te faciliteren. Met alle gevolgen van dien voor de bewoners die in het verlengde van deze baan wonen, waaronder die in de Bijlmermeer. Er is ook goed nieuws. De charts, waarop zichtbaar is tot welke verschuivingen van hinder de voorstellen zullen leiden, laten zien dat vooral de koeien zullen profiteren van vermindering van hinder. Veel bewoners zullen echter de hinder zeer aanzienlijk zien toenemen.

Schiphol confronteert u en ons onder grote tijdsdruk met een situatie van “stikken” of “slikken”. Dat, terwijl de Inspectie Verkeer en Waterstaat constateert dat de directie van Schiphol zich voor het dreigende overschrijden van de grenswaarden bij de Buitenvelderbaan niet kon beroepen op overmacht. Het geeft te denken dat de luchthaven dit niet tijdig heeft kunnen of willen voorzien en dat men de Tweede Kamer “overvraagt” op een moment dat de resultaten van het onderzoek naar de gevolgen van verdere groei nog niet beschikbaar kunnen zijn.

Op dit moment beschikken wij nog niet over alle informatie om een definitief oordeel te kunnen geven over wat de beste manier is om het door Schiphol gecreëerde korte termijn probleem op te lossen zonder de discussie over de middellange termijn overbodig te maken. Ook in deze aangelegenheid zullen wij als vertegenwoordigers van bewoners de redelijkheid niet uit het oog verliezen. Een eventuele verruiming van grenswaarden in handhavingspunten zal echter beperkt moeten blijven tot de handhavingspunten waarvoor dat strikt noodzakelijk is, in de mate waarin dat strikt noodzakelijk is en beperkt in tijdsduur tot het moment dat de Kamer een besluit heeft genomen over de toekomst van Schiphol op middellange termijn.

Wij vragen uw commissie te bewerkstelligen dat nú geen onomkeerbare besluiten worden genomen die de discussie over de middellange termijn tot een farce maken. Het nut van onze deelname aan de gesprekken over de toekomst van Schiphol hangt volledig af van de vraag of de belangen van de bewoners daarin tot hun recht komen. Als op korte termijn maatregelen worden genomen die tot veel meer hinder leiden en die fundamentele vragen over de toekomst overbodig maken rijst de vraag hoe wij de belangen van bewoners nog kunnen behartigen.

Het voorlopige resultaat van het convenant geluidshinder

Wij namen kennis van een groot aantal voorstellen van de luchtvaartsector tot vermindering van geluidshinder. Onze teleurstelling was groot toen we moesten vaststellen dat al deze voorstellen tezamen zouden leiden tot vermindering van het totaal aantal ernstig gehinderden van 350.000 met enkele honderden. Enkele van de voorstellen, w.o. de verplaatsing van het IKB en een enkel extra meetpunt, hebben o.i. niets met vermindering van hinder te maken.

In dit verband wijzen wij er op dat zowel de huidige als de vorige minister van Verkeer en Waterstaat hebben aangegeven dat over de opties voor betere benutting van de milieuruimte en afspraken over het beperken van hinder in samenhang zal worden besloten. Gezien het te verwaarlozen effect van de voorgestelde hinderbeperkende maatregelen kan logischerwijze geen sprake zijn van verruiming van grenswaarden.

Onduidelijkheid over Gelijkwaardigheid

Tot slot vestigen wij uw aandacht op een meningverschil tussen het Ministerie van VROM en het Natuur en Milieu Planbureau. Het MNP stelt o.i. terecht dat bij een correcte interpretatie van de gelijkwaardigheidscriteria het aantal vliegbewegingen dat op Schiphol maximaal mogelijk is liefst 40.000 lager ligt dan waar VROM van uit gaat. Zie pag. 9 punt 4 "reactie op de zienswijze van MNP op het onderzoek van gelijkwaardigheidscriteria" van de brief d.d. 25 mei van V&W aan de voorzitter van de Tweede Kamer.

Het zal u niet onbekend zijn dat vertegenwoordigers van bewoners altijd vraagtekens hebben gezet bij de wijze waarop het beschermingsniveau dat de bewoners destijds is toegezegd werd vertaald naar de situatie van vandaag. Wij vragen u te bewerkstelligen dat er duidelijkheid komt over de interpretatie van het voor het vertrouwen van de bewoners zo belangrijke uitgangspunt van gelijkwaardigheid.

Wij vatten samen:

- Verruiming van grenswaarden zal beperkt moeten blijven tot de handhavingpunten waarvoor dat strikt noodzakelijk is, in de mate waarin dat strikt noodzakelijk is en moet worden beperkt in tijdsduur tot het moment dat de Kamer een besluit heeft genomen over de toekomst van Schiphol op middellange termijn.
- Over "benutten van milieuruimte" en hinderbeperking wordt in samenhang beslist. Geen hinderbeperking betekent dus ook geen verruiming van grenswaarden.
- MNP acht 40.000 vliegbewegingen minder mogelijk dan VROM bij de geactualiseerde gelijkwaardigheidscriteria. Er moet duidelijkheid komen.

Met vriendelijke groet,

namens
CROS bewonersvertegenwoordigers

namens
Vereniging Gezamenlijke Platforms

Ir. M. Geudeke
Coördinator
Pieter Langendijklaan 1, 1422 TA Uithoorn

E. von der Meer
Voorzitter
Secretariaat: G.J.M. Paap
Postbus 327 1900 AH Castricum

Bijlage: Gemeenschappelijk standpunt van bewonersvertegenwoordigers Schiphol.

CROS Bewonersvertegenwoordigers

Cluster Noord-Midden: Wormerland, Zaanstad, Oostzaan

Cluster Noordwest: Haarlemmerliede & Spaarnwoude, Haarlem

Cluster Noordoost: Amsterdam

Cluster Centrum: Haarlemmermeer

Cluster Oost: Amstelveen, Ouder-Amstel, Muiden, Weesp

Cluster Zuid: Aalsmeer, Alkemade, Jacobsvoude

Cluster Zuidoost: Uithoorn, Nieuwkoop

Cluster Zuidwest: Oegstgeest, Teylingen, Leiden, Noordwijkerhout, Lisse, Noordwijk

Bewonersplatforms

Vereniging Geus Aalsmeer	Aalsmeer
Platform Leefmilieu Regio Schiphol	Amstelveen
Werkgroep Amstelveen Buitenveldert (SWAB)	Amstelveen
Platform Vliegoverlast Amsterdam	Amsterdam
Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer	Amsterdam
Platform Vliegoverlast Assendelft	Assendelft
Platform Vlieghinder Regio Castricum	Castricum
Werkgroep Luchtruim IJmond Noord	Heemskerk
Werkgroep Vliegtuigoverlast Heemstede	Heemstede
Milieucontact Heiloo	Heiloo
Bewonersvereniging Hoofddorp-Noord	Hoofddorp
Platform Vliegoverlast Zaanstad	Krommenie
Platform Vliegoverlast Oostzaan	Oostzaan
Platform Vlieghinder Schermer	Schermer
Dorpsraad Spaarndam	Spaarndam
Platform Uithoorn	Uithoorn
Dorpsraad Wijk aan Zee	Wijk aan Zee
Dorpsraad Zwanenburg-Halfweg	Zwanenburg / Halfweg
Studiegroep Zwanenburg	Zwanenburg