



Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer

Benadelingsbericht verzender			
DG LUCHTVAART			
SDI nr <i>11.2</i>			
Datum <i>30 MRT 2005</i>			
Ter behandeling aan:			Opbergen
<i>MELS</i>			

ons kenmerk: 2005.031/ts

Aan het Ministerie van Verkeer & Waterstaat,

T.a.v. xxxxxx

Plesmanweg 1

2597 JG Den Haag

Amsterdam, 27 maart 2005.

Betreft:

Verbetervoorstellen in het kader van de evaluatie van de Nieuwe Luchtvaartwet cq het Schipholbeleid.

Geachte heer xxxxxx,

Bijgaand zenden wij u de verbetervoorstellen van de Stichting Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer (WVB). Wij hopen dat de zeven verbetervoorstellen door u zullen worden behandeld en dat besloten wordt tot implementatie hiervan.

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,

xxxxxxx,

voorzitter WVB

Bijlage: verbetervoorstellen.



Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer

25 maart 2005

Naar aanleiding van de evaluatie van de Nieuwe Luchtvaartwet:

Verbetervoorstellen van de Stichting Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer (WVB)

A. Stop de misleiding door de overheid.

Met het Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving (PASO) van 1990 is de grote misleiding van de bevolking door de overheid begonnen. Het voorliggende verzoek om verbetervoorstellen is de voortzetting ervan. De indertijd modieuze gedachte van een "win/win-situatie" werd verwoord in de "dubbeldoelstelling": Groei van de luchtvaart mogelijk maken zonder dat de kwaliteit van de leefomgeving zou verslechteren ten opzichte van de situatie in 1990. Op basis van volstrekt met de werkelijkheid strijdende groeiprognoses kwam de PKB in 1995 tot stand waaruit zou blijken dat enerzijds met de uitbreiding met de Polderbaan tot 2015 de groei kon worden geaccommodeerd en de mainportfunctie kon worden gerealiseerd. Anderzijds zou dit volgens het ministerie en de sector kunnen binnen de grenzen zoals in de PKB vastgelegd voor de parameters geluid, gevaar voor de omgeving, luchtverontreiniging en fijn stof en stank. De enige parameter die geconcretiseerd is is die voor de geluidscontouren op basis van de Kosteneenheid (KE). Keer op keer is de omgeving geconfronteerd met overschrijdingen. En dus voldoet deze norm niet meer en wordt er gezocht naar een nieuwe norm. Ook de norm voor de parameter gevaar voor de omgeving moet geactualiseerd. De nieuwe luchtvaartwet is er gekomen en er zijn in de nieuwe wet voorzieningen opgenomen voor deze parameters die nog nader moeten worden ingevuld en geëvalueerd. Uitgangspunt hierbij is dat de nieuwe normen een gelijkwaardige bescherming dienen te bieden aan de omgeving van de luchthaven. Hiertoe werd in de Eerste kamer als voorwaarde voor aanvaarding van de wet de "motie Baarda" aangenomen. Door de minister werd de motie aanvaard en beloofd toe te zien op loyale uitvoering ervan.

In 2003 is de voor de gehele periode voorziene groei al gerealiseerd, nog voor de openstelling van de Polderbaan. De grenswaarden van de parameters ter bescherming van de leefomgeving zijn echter nog niet vastgesteld.

B. Zorg voor loyale en integrale uitvoering van de motie Baarda naar letter en geest.

Sinds de aanvaarding van de nieuwe wet door het parlement wordt duidelijk dat nieuwe targets zijn gesteld. De sector heeft haar deel van de dubbeldoelstelling gerealiseerd en heeft voor de bescherming van de omgeving minder interesse; het is ook niet de eerste zorg voor de luchthaven. Het ministerie daarentegen zou zich nu hard dienen te maken voor de bescherming van de omgeving die gelijkwaardig moet zijn aan die van 1990. De enige harde wettelijke bescherming voor de omgeving ligt in de motie Baarda voor de parameter lawaai. Keer op keer moeten we constateren dat het ministerie bij monde van de staatssecretaris een afwijkende interpretatie van de motie geeft, dan wel de status van de motie in twijfel trekt onder verwijzing naar de overgangsartikelen. De gelijkwaardige bescherming voor de parameter gevaar voor de omgeving is een onmogelijkheid en wordt door het ministerie van VROM inmiddels toegegeven. De bescherming voor luchtverontreiniging is ook ver te zoeken nu onderzocht wordt of niet ook de luchtvaart kan participeren in de CO₂-emissiehandel. Van de bescherming tegen stank en fijn stof horen we al helemaal niets.

C. Bevorder de naleving van de regelgeving door de sector door een sterkere onafhankelijke handhaving.

Wat heeft het voor zin afspraken en regelgeving te maken indien niet of nauwelijks wordt toegezien op de naleving ervan en schendingen telkens weer worden gesanctioneerd met een beroep op de (interne) veiligheid terwijl de capaciteit de achterliggende oorzaak is. Moeten we nog even in herinnering roepen de presentatie in december 2002 door het ministerie van de nieuwe luchtvaartwet. Uitgangspunt was toch dat Schiphol behandeld zou worden als een "normaal" bedrijf en zich zou gedragen als "goede buur" met oog voor de omgeving? Tijdens dezelfde presentatie heeft de Luchtverkeersleiding toch al aangegeven dat dit niet zou werken. De Handhavingsdienst was nog niet helemaal goed georganiseerd maar meende er wel klaar voor te zijn. Nog altijd wordt de luchthaven geen strobreed in de weg gelegd en is de omgeving de dupe van het meest milieubelastende bedrijf uit de hele regio; geen enkel normaal bedrijf kan zo straffeloos de omgeving belasten als Schiphol en de luchtvaartsector.

D. Uitbreiding van het onafhankelijke geluidmeetnet met meer meetpunten.

Zoals al gezegd is de parameter geluid de enige parameter die een wettelijke basis heeft op grond waarvan beperkende maatregelen kunnen worden genomen. De Cie Berkhout die invulling moest geven aan de normen en daartoe een aantal voorstellen heeft geformuleerd, die de gelijkwaardigheid aan de PKB-normen konden garanderen, is door het ministerie om zeep geholpen.

Toen de vereniging milieudefensie bij de openstelling van de Polderbaan aankondigde een eigen meetnet te zullen opzetten nu het ministerie in onvoldoende mate zou gaan meten, is dit initiatief binnen de kortste keren opgeblazen. De stichting Geluids.net heeft tegen de stroom in een pilot-project opgezet dat uitbreiding verdient. De WVB heeft uit eigen middelen ook een meetpunt kunnen realiseren maar uitbreiding is noodzakelijk. Uitbreiding met meetpunten in andere belaste woonwijken verschaft duidelijkheid en inzicht in de ware aard van de overlast. Met name de stadsdelen Osdorp en Buitenveldert verdienen aandacht. We verzoeken de overheid hiervoor middelen ter beschikking te stellen zodat de pilot kan worden gecontinueerd.

E. Bevorder onderzoek naar alternatieven.

De vraag om verbetervoorstellen van het ministerie is een doekje voor het bloeden om het rumoer van de omgeving tot zwijgen te brengen. Het ministerie dient zelf het huiswerk te maken en is allang op de hoogte van de onmogelijkheden met betrekking tot de gelijkwaardigheid aan de PKB-normen. Het enige alternatief is verplaatsing van de luchtzijdige ontsluiting van de luchthaven.

F. Bepleit bij naderingen/landingen over bewoond gebied nog alleen gestabiliseerd aan te vliegen.

Bevorder een verbod op verkort indraaien boven woonbebouwing.

Vliegen boven woonbebouwing dient vermeden te worden maar is gezien de ligging van de luchthaven in de Randstad onvermijdelijk.

Na de take-off dient een vertrekkend vliegtuig zo snel mogelijk de woonbebouwing te vermijden.

Bij naderingen is het niet goed mogelijk de woonbebouwing te vermijden maar dit kan wel met meer zorg voor de omgeving.

Manoeuvreren levert extra lawaai en is gevaarlijker dan gestabiliseerd vliegen en dient om die reden niet te gebeuren boven bewoond gebied. De Bijlmerramp is de Bijlmerramp geworden en niet de Pampuscrash omdat boven de woonbebouwing van de Bijlmermeer is geprobeerd de aanvliegroete naar de Buitenveldertbaan in te vliegen in plaats van zoals tot eind 1991 gebruikelijk boven het IJsselmeer.

Het "verkorte indraaien" is al helemaal uit den boze maar wordt met name beoefend door de home-carriers KLM, Martin air en Transavia en verdient wat ons betreft dezelfde kwalificatie als voorkruipen in de rij voor de kassa bij de supermarkt als er een nieuwe kassa wordt geopend.

G. Nachtvluchten dienen te worden vermeden en de nacht dient ook voor de luchtvaart te duren van 23.00 tot 07.00.

TNO heeft in het kader van de Gezondheidkundige Evaluatie van Schiphol (GES) onderzoek gedaan naar de effecten van slaapverstoring door nachtelijk vliegverkeer. De

resultaten van het onderzoek waren in maart 2002 bekend en significant. Slaapverstoring leidt tot ernstige gezondheidseffecten waartegen men zich niet kan beschermen. De universiteit van Gent heeft vervolgonderzoek gepleegd en berekent zelfs dodelijke slachtoffers tot de effecten. De presentatie van het rapport heeft pas plaatsgevonden in november 2002, na aanvaarding van de nieuwe luchtvaartwet door het parlement.