

V00053 Amsterdam

Van: xxxxxxxxxxxx

Verzonden: zondag 12 juni 2005 20:59

Aan: evaluatie-schipholbeleid@minvenw.nl

Onderwerp: Evaluatie Schipholbeleid

Mijne Heren,

Graag wil ik u een voorstel indienen inzake de evaluatie van het Schipholbeleid. Het voorstel betreft de uitvoering van het beleid en de controle van de naleving. Wanneer die stringenter is en beter wordt gecommuniceerd, zal de gedachte dat Schiphol een vrijstaat is die toch zijn gang kan gaan, wellicht minder vaak naar voren komen. Naar mijn mening is dan al veel gewonnen.

Schipholbeleid

Bij de inwerkingtreding van de Schipholwet en de Luchtvaartbesluiten in 2003 is afgesproken dat het nieuwe beleid binnen drie jaar, dus voor 20 februari 2006, zou worden geëvalueerd. Die evaluatie is inmiddels gestart. Graag zou ik hier als bewoner van de nieuwe wijk Amsterdam De Aker mijn bijdrage aan leveren.

De essentie van het Schipholbeleid is dat het Rijk randvoorwaarden stelt aan de effecten van de luchtvaart op de omgeving van de luchthaven. Binnen die randvoorwaarden heeft de luchtvaartsector de vrijheid zich te ontwikkelen. Het Schipholbeleid dient twee belangen: ruimte voor de mainport Schiphol vanwege het economische belang dat de luchthaven voor Nederland heeft en de beperking van de overlast die de luchtvaart veroorzaakt voor de omgeving. Bij het bepalen van de maximaal toegestane geluidbelasting van het nieuwe Schiphol is niet alleen rekening gehouden met de geografische grenzen van de omgeving van de luchthaven maar ook met de emotionele grenzen van omwonenden.

Polderbaan

De Polderbaan is aangelegd om groei van het vliegverkeer te accommoderen binnen de milieunormen die de overheid heeft gesteld. De Polderbaan is zodanig gesitueerd, dat er onder de vliegroutes relatief weinig woongebieden liggen, waardoor andere - dichter bevolkte - gebieden kunnen worden ontlast. De nieuwe Polderbaan werd op 20 februari 2004 voor nachtvluchten geopend en op 1 juli 2004 ook voor dagvluchten. Vrijwel direct na oplevering van de

Doel van de aanleg van de polderbaan was, zo werd in ieder geval uitdrukkelijk gecommuniceerd, om minder over woongebieden te vliegen, met name in en om Amsterdam. Op de Buitenveldertbaan zou 60 procent minder worden gevlogen dan in de Zwanenburgbaan zou conform het vastgelegde beleid minder worden gebruikt, aanvankelijk 50 procent minder.

Vrijwel direct na oplevering van de 'vijfde' (in feite de zesde baan als gevolg van het gebruik van de aloude Fokkerbaan) ontdekte Schiphol een rekenfout. De reductie van het gebruik van de Zwanenburgbaan zou daardoor veel lager zijn. Dit tot woede van omwonenden.

Onderdeel van het Schipholbeleid was dat zodra op Schiphol het vijfbanenstelsel zou draaien, een nieuwe commissie het geluid zou gaan onderzoeken.

Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid

Voorzitter drs. Huib Eversdijk van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid heeft deze week laten weten dat de luchtvaartbranche en de overheid veel opener met de burgers omgaan. Hij stelt daarom voor om op 130 punten geluid te meten, in plaats van op de huidige 35 punten. Ook het gebied waarin wordt gemeten, moet worden uitgebreid. TNO en het Nationaal Luchtvaartlaboratorium onderzoeken inmiddels of de uitgebreidere meetwijze haalbaar is.

Amsterdam De Aker

De deelgemeente Amsterdam Osdorp is de laatste jaren flink gegroeid. De laatste uitbreiding is de nieuwbouwwijk De Aker geweest. Begin 2003 heb ik een woning gekocht, gelegen aan de dijk van de Ringvaart die Amsterdam en de gemeente Haarlemmermeer scheidt. Uiteraard was ik mij bewust van de overlast die een grote luchthaven als Schiphol met zich mee zou brengen. Als kind heb ik jaren in Nieuw-Vennep en Hoofddorp gewoond en dus is het geluid en de kerosinestank van Schiphol mij wel bekend. Voorafgaand aan de koop heb ik twee middagen doorgebracht bij het aan te schaffen huis om te kunnen beoordelen of de overlast van de nationale luchthaven draaglijk was. Ik heb daarbij met name gelet op de overlast van de Zwanenburgbaan. Natuurlijk waren vertrekkende vliegtuigen te horen, maar het was een eind westwaarts en daardoor (in mijn beleving) niet hinderlijk. Uiteraard speelde in het achterhoofd mee de komst van de polderbaan die de andere banen, en dus ook de Zwanenburgbaan, zou gaan ontlasten. Dat bleek anders uit te pakken. Toen de nieuwe baan op 1 juli 2004 voor dagvluchten werd geopend bleek er naast de vermeende rekenfout (waardoor het

vliegverkeer juist niet afnam) nog een fout te zijn gemaakt. Bij lichte wind konden vliegtuigen niet tegelijk opstijgen werd gemeld. De banen lager blijktbaar te dicht bij elkaar of niet juist ten opzicht van elkaar. In ieder geval bleken de risico's te groot om toestellen gelijktijdig te laten vertrekken. Daardoor werd de capaciteits- en baanverdeling van Schiphol gefrustreerd. Gelukkig hadden de heren van de luchthaven daarvoor een oplossing: kleinere toestellen gebruiken de Zwanenburgbaan en maken direct na het opstijgen een buiging richting het oosten. Daardoor scheren de vliegtuigen in hun klimoperatie laag over Badhoevedorp en Amsterdam De Aker en Sloten heen. U zult begrijpen dat ik mij misleid voel in dezen.

De alternatieve route is in strijd met de Luchtverkeerwegen zoals deze zijn vastgelegd in Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. Een blik op de kaart laat zien dat de van hogerhand bepaalde vertrekroute niet wordt nageleefd door de Luchthaven Schiphol en dat daardoor veel overlast wordt veroorzaakt. Met name in de zomermaanden is de overlast uiterst irritant. Een opstijgend toestel maakt al meer lawaai en dat is nog erger wanneer het ook nog eens een extra manoeuvre moet uitvoeren: een sterke draai naar het oosten maken. Al meerdere malen heb ik het klachtennummer van de Commissie Regionaal Overleg Schiphol gebeld. Ik nodig u van harte uit om een en ander met eigen ogen (en oren) te aanschouwen.

Voorstel

Mijn vrees is dat er sprake is van een geleidende schaal en dat er na verloop van tijd ook straalvliegtuigen over de nieuwe wijk komen denderen. Gegeven het feit dat het nu alleen kleinere propellertoestellen betreft, meen ik te mogen stellen dat Schiphol zeer goed weet dat zij een beleid voert dat in strijd is met politieke afspraken en vooral nog geen slapende honden wenst wakker te maken. Mijn voorstel is weinig vernieuwend en heeft in wezen alleen betrekking op de uitvoering en naleving door Schiphol van door de volksvertegenwoordiging en/of wetgevende macht vastgelegde besluiten. Het is per direct uitvoerbaar.

Ik pleit ervoor om de geschetste problematiek onder de aandacht wordt gebracht bij de betrokken instanties en dat deze tevens wordt meegenomen bij de bepaling van de locaties van de door de heer Eversdijk voorgestelde 130 meetpunten. Eerlijk gezegd vraag ik me af of de fixatie op een getal als 130 niet leidt tot eindeloos zinloos debatteren. Wellicht kunnen TNO en het Nationaal Luchtvaartlaboratorium beter bepalen hoe de uitgebreide meetwijze eruit moet zien.

In ieder geval moeten ook in Badhoevedorp en Amsterdam De Aker meetpunten komen omdat deze gebieden door Schiphol tot aanvliegroute zijn gemaakt. Daarnaast stel ik voor om Schiphol stringenter te controleren op de naleving van de vele politieke afspraken. Schiphol is een bijzonder bedrijf dat weliswaar een grote economische impact heeft, maar wel rekening dient te houden met het welzijn van miljoenen inwoners. Op een gegeven moment kan er niet verder worden gegroeid omdat de omgeving dat simpelweg niet aankan en niet wil. Waarschijnlijk kan zo al veel irritatie bij de omwoners worden weggenomen.

xxx xxxxxx
xxxxxxx xx
xxxx xx Amsterdam
xxxxxxxxxx