



Ministerie van Verkeer en Waterstaat t.a.v.
 Projectbureau evaluatie Schipholbeleid
 Postbus 90771-2509 LT den Haag.

Zwanenburg, 11 juni '05.

Studiecommissie v.h. comité tegen Geluidhinder
 Zwanenburg-Halfweg
 xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx xx
 xxxx xx Zwanenburg.
 Tel. xxxxxxxxxxxx
 e-mailadres ~~xxxxxxxxxxxxxxxxxx~~

DG TRANSPORT EN LUCHTVAART	
Reg. nr.	
Doss. nr.	
Datum: 16 JUNI 2005	
Ter behandeling aan	Opbergen
LH	
Copy ex	
Afdoeningstermijn	14/07/2005

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Hierbij reageren wij op de mogelijkheid, die u ons hebt geboden om voorstellen voor verbetering v.h Schipholbeleid in te dienen en het beleid in zijn algemeenheid van commentaar te voorzien.

U stelt, dat de kern van het beleid is: "Het bieden van een duurzame balans tussen de ruimte voor de mainport van Schiphol en de negatieve effecten v.h. vliegverkeer in de omgeving van de luchthaven" Het beleid stelt regels en grenzen aan de effecten v.h vliegverkeer voor geluid, externe veiligheid en de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen Daarbij wordt er van uitgegaan, dat er per saldo een stand still effect, wat betreft deze parameters zal zijn t.o.v. 1990 en dat de ontwikkeling van de mainport binnen die grenzen mogelijk moet zijn.

De evaluatie richt zich daarbij op de volgende 3 punten.

1. De gelijkwaardige overgang van de P.K.B.1995 naar de wet februari 2003, zoals gevraagd in de motie Baarda
2. Het onderzoek naar de effectiviteit van het beleid.
3. De mogelijkheid tot het indienen van verbetervoorstellen.

Ad 1 De P.K.B.1995 staat niet op zichzelf, maar is een sublimatie van **voorgesteld beleid en beloften** vanaf 1971, culminerend in het S.B.L.1979, ook wat betreft de aanleg en het gebruik van een vijfde baan. Daarbij waren de uitgangspunten, dat de aanleg van de vijfde baan alleen *dan* gerechtvaardigd was als hij zou bijdragen aan een belangrijke afname v.d. geluidhinder in de omgeving van Schiphol, met name in Aalsmeer (het befaamde punt K), in Amstelveen-uitenveldert, en een halvering van de geluidhinder in Zwanenburg-Halfweg (de meest gehinderde woongemeenschappen dicht bij de luchthaven, met verreweg de grootste geluidbelasting) Op die voorwaarde is de vijfde baan als "milieubaan" door het parlement aanvaard en dit is tot uitdrukking gebracht als beleid door het opnemen van indicatieve contouren in de P.K.B.1995, inclusief het punt K bij Aalsmeer. Daarbij hoorde de garantie, dat de definitieve geluidzones niet meer dan maximaal 2 KE van de indicatieve zones zouden afwijken, resp. 2 dBA voor de nachtzones. In de nieuwe wet van 20-2-2003 zijn de zogenaamde overgangsartikelen IX t/m XIII opgenomen, die een gelijkwaardige overgang van de PKB 1995 naar de wet in 2003 moeten garanderen. Deze overgangsartikelen handelen over het aantal ernstig gehinderden, het aantal woningen, dat binnen de 35 KE maximaal belast mag worden en over het aantal slaapgestoorden. Niet daarin opgenomen zijn daarin de indicatieve contouren, de gelijkwaardige bescherming van het buitengebied (waar het CDV voorstellen voor zal doen) en het groepsrisico. Door het weglaten van de indicatieve

contouren zijn in feite de woongemeenschappen, met de hoogste geluidbelasting (zoals Aalsmeer, Uithoorn, Zwanenburg-Halfweg) vlakbij de luchthaven vogelvrij verklaard. Voor Zwanenburg-Halfweg met name is ongeveer een halvering van het geluid beloofd. De intentie van de motie Baarda was en is dat de PKB 1995 volledig gelijkwaardig zou zijn aan de nieuwe wet van 2003

Enkele citaten:

Minister Netelenbos zei in de Eerste Kamer op 25-6-2002

a. "... dat er een integraal gelijkwaardige omzetting van de PKB 1995 naar de wet van 20-2-2003 zou plaatsvinden."

b. " Het terugredeneren naar de PKB krijgt een wettelijk kader. "

Staatssecretaris Schultz heeft op 1-4-2003 in de Eerste Kamer toegezegd dat ze de motie Baarda integraal zou uitvoeren. Baarda zelf merkte daarbij op: "... als de PKB wegvalt bij het aannemen van de nieuwe wet is er geen toetsing meer mogelijk en daarom wil ik in de motie zien vastgelegd, dat er bij de evaluatie getoetst wordt aan het stelsel van de PKB."

(Lees: dat geldt ook voor de indicatieve contouren.)

De Staatssecretaris heeft meerdere malen daarna verklaard, dat ze een diep wantrouwen bemerkte wat betreft de overgangsartikelen en dat wat daarin gemist werd uit de PKB 1995 dan maar ingebracht moest worden tijdens de evaluatie.

De studiegroep bepleit in het kader van de intentie van de motie Baarda: **dat zij de indicatieve geluidsc contouren van de PKB terug wil zien in het beleid.** Dit zal juist voor de gebieden met een zeer hoge geluidbelasting een betere bescherming bieden.

N.B. over saldering geluid en TVG wordt in de motie Baarda nergens gesproken.

In de praktijk zal dat voor de Zwanenburgbaan, zoals in het verleden ook altijd beloofd een vermindering van het gebruik inhouden. Dat kan worden bereikt door de in het NLR rapport NL-CR-2003-388 voorgestelde maatregelen c.q. aanbevelingen. **Zij pleiten daarin om de meest milieupreferente polderbaan maximaal te benutten en niet het verkeer op bestemming te sturen, maar de Zwanenburgbaan alleen in de pieken te gebruiken.**

Citaten:

a. " Door alle Pampus verkeer op de Zwanenburgbaan af te wikkelen ontstaat er onnodige hinder in Zwanenburg-Halfweg.

b. "Zowel in de landings piek als in de off piek wordt de polderbaan niet maximaal gebruikt."

c. "Er zullen meer uitgangspunten van het LVB grenswaarde scenario aangepast moeten worden om de meest milieupreferente baan maximaal te benutten."

Alleen als aan deze voorwaarde wordt voldaan zal er iets van de beloftes uit de PKB 1995 worden nagekomen, overigens zonder dat dat de capaciteit van de mainport schaadt.

Ad 2. Het onderzoek naar de effectiviteit.

Uit het RIVM-TNO rapport uit 2002 blijkt dat er in een straal van 55 x 55 km in het jaar 2005 **320.000** slaapgestoorden zullen zijn.

Het IKB klachten bureau heeft in 2004 meer dan 700.000 klachten ontvangen.

Uit het RIVM rapport over veiligheid van februari 2005 blijkt dat de factor groepsveiligheid met een factor 2 is afgenomen. Dus de **onveiligheid** is verdubbeld! De levensgrote vraag bij de omgeving is vanzelfsprekend: zijn deze aantallen maatschappelijk verantwoord?

Wat de slaap gestoorden betreft in concreto: moet dit geen gevolgen hebben voor het beleid in de vorm van het verlengen van de nacht van 6.00 tot 7.00 uur, of een totaal vliegverbod in de nacht in samenwerking met andere grote Europese luchthavens?

Wat de groepsveiligheid betreft: Is het aanvaardbaar dat de onveiligheid verdubbelt?

Staatssecretaris van Geel heeft zijn mening kenbaar gemaakt, zowel wat veiligheid als slaapverstoring betreft: "niets mag de ontwikkeling van de mainport remmen."

Is dit te verenigen met een win-win situatie en een en-en beleid?

Is het dan niet veel duidelijker en eerlijker om te zeggen we laten de dubbel doelstelling los, alles moet wijken voor het economisch belang. De kern van het beleid, zoals in de aanhef geformuleerd, wordt daarmee in feite losgelaten.

Ad 3. Concrete verbetervoorstellen.

Uitgangspunt is dat de Kaagbaan en de Polderbaan maximaal preferent worden gebruikt, zoals aanbevolen in het NLR rapport NL-CR-2003-388.

A. De Polderbaan:

In de nacht kan in Castricum en Uitgeest een grote verbetering bereikt worden door de CDA procedure te verbeteren (besproken met LVNL en door haar ondersteund) en de niet met NRAV technologie uitgeruste vliegtuigen via de Zuiderzee route te laten vliegen of geheel te weren.

Overdag: Zoveel mogelijk landen uit het Noorden (zoals altijd de bedoeling is geweest) en starten naar het Zuiden, waarbij niet over Uithoorn moet worden gevlogen (dus niet verkort uitdraaien). Dit is gunstig voor Hoofddorp (grondlawaai), Zwanenburg-West, Spaarndam en Velsen-Zuid. Nadelig is het voor Castricum en Uitgeest, maar daar zal anders en hoger aanvliegen (suggesties van Jan Fransen van Natuur en Milieu) uitkomst kunnen brengen.

B. De Zwanenburgbaan:

1. Oplossing van de parallel starten problematiek mag er niet toe leiden, zoals in de aanvangsfase, dat de toestellen te dicht bij de bebouwing van Zwanenburg-Halfweg komen. De startende vliegtuigen veroorzaakten toen een "bombardement" van geluid boven de twee dorpen, wat nog eens boven op de geluidhinder van de landende vliegtuigen kwam. Het zo snel mogelijk naar het oosten weg divergeren, zoals op dit moment gebeurt, lijkt de beste oplossing. Het betekent wel voor de ± 500 inwoners van Lijnden een verslechtering. Badhoevedorp ondervindt nauwelijks een verslechtering van deze procedure en voor Amsterdam-West blijft de hinder per saldo gelijk. Wel geeft het handhavingspunt 18 problemen, daar zal eventueel een kleine aanpassing van nodig zijn.

2. Maximaal gebruik van de polderbaan zoals in hoofdstuk 1 uiteengezet (oplossingen voorgesteld in het NLR rapport NL-CR-2003-388. Dit betekent: **als er in de handhavingpunten ruimte is mag het verkeer niet op bestemming worden gestuurd maar moet de polderbaan maximaal preferent worden gebruikt. Dit is de enige manier om de indicatieve contouren uit de PKB 1995 recht te doen (motie Baarda).**

C. De Kaagbaan:

Deze zal even als de Polderbaan maximaal preferent moeten worden gebruikt en de Aalsmeerbaan net als de Zwanenburgbaan zo weinig mogelijk. Het "knelpunt Sassenheim" moet door de LVNL voortvarend ter hand worden genomen.

D. De Aalsmeerbaan:

Bij start naar het Zuiden zal er niet over Uithoorn gevlogen moeten worden maar over de Uithoornse polder, tussen de Kwakel en Kudelstaart door, zoals voorgesteld in de MER 2003, wat een vermindering van ± 8 KE in Uithoorn kan bewerkstelligen. Er zal alles aan gedaan moeten worden, door maximaal gebruik van de Kaagbaan, om zoals in de PKB 1995 beloofd, in het punt K. de 49 KE niet te overschrijden.

E. De Buitenveldertbaan:
Geen wijzigingen voorgesteld.

Dit alles resulteert erin te voldoen aan de wens: dat de studiegroep de indicatieve geluidscontouren van de PKB 1995 terug wil zien in het beleid (intentie van de motie Baarda), ten behoeve van de zwaarst gehinderde woningconcentraties om de luchthaven(35-55 KE)

F. Er zal een effectief handhaving systeem van het buitengebied moeten komen (CDV doet daar voorstellen voor).

G. Verlenging van de nacht van 6.00 - 7.00 uur.

Enkele belangrijke onderwerpen, die zijdelings zeer belangrijk zijn bij de evaluatie maar daar niet rechtstreeks bij betrokken zijn.

1. LVNL: de LVNL profileert zich op dit moment teveel als onderdeel van de luchtvaartsector, wat zij niet zou behoren te doen. Ze hoort te opereren tussen de twee polen van de dubbeldoelstelling. Milieu en mainport zouden in haar denken gelijkelijk prioriteit horen te hebben, terwijl capaciteit op dit moment haar lijfspreuk lijkt te zijn. Vandaar dat verschillende groeperingen voor een onafhankelijk "luchtschap" pleiten. Door o.a. mogelijke onderbezetting komen uit haar koker zelden spontane verbetervoorstellen (bijv. Oplossen van de Pampus problematiek).

2. Hinderbeleving: Er is objectief en subjectief een groot verschil in hinderbeleving bij 45 resp. 20 KE. Mensen die bijvoorbeeld verhuizen van het ene gebied (bijv. Halfweg) naar het andere gebied (bijv. Castricum) vinden de mate van hinder een verschil van dag en nacht. Maar hoe moet je dat in maat en getal uitdrukken? In het RIVM rapport 630100001/2004 doen de onderzoekers een poging om een wegingsfactor aan te geven. Bij iedere 10 dBA hogere geluidbelasting hoort een factor 3,7 wat betreft hinderbeleving. Er is dringend behoefte aan nader onderzoek over deze materie. Objectief kan er op dit moment alleen gestuurd worden op geluidbelasting en bijvoorbeeld niet op het aantal klachten uit een bepaalde regio. Bij de vroegere KE is het zelfde onderkend. Bij 55 KE nam de hinder een dergelijke omvang aan dat het kwam, zoals door de commissie Kosten voorspeld, tot concerted group action (denk aan de acties van De Lastige Zwanenburger). Ook bij andere grote internationale luchthavens zijn onderzoekers tot de zelfde conclusie gekomen n.l. dat als de geluidbelasting een bepaalde grens overschrijdt, dat dat uitmondt in spontane acties

3. Handhavingspunten en flexibiliteit:

In de vorige luchtvaartwet was opgenomen dat er maximaal 42 miljoen passagiersbewegingen per jaar mochten plaatsvinden. Verder werd er een grens aan de groepsveiligheid gesteld. De afgelopen jaren zijn één voor één de barrières, die de capaciteit van Schiphol begrensd uit de weg geruimd.

- a. De 42 miljoen passagiers
- b. Invoerfoutje Zwanenburgbaan
- c. Groepsrisico (van Geel 2003)

De handhavingspunten vormen de laatste barrière en Schiphol zal dan ook in haar bijdrage in de evaluatie er voor pleiten om ook die laatste hindernis te slechten, omdat ze anders de beoogde capaciteit van 600 duizend vliegbewegingen in 2014 niet kan bereiken.

Onze studiegroep pleit ervoor de handhavingspunten strikt in stand te houden. Over flexibilisering moet je alleen nadenken zoals bij het voorbeeld bij de Spaarndamroute: daar werd een grote verbetering in de ene plaats (Spaarndam) bereikt met een kleine verslechtering in een ander gebied (IJmond).

4. Mainport en privatisering:

Onze studiegroep onderschrijft de belangrijke economische betekenis van Schiphol voor de Noordelijke Randstadvlucht.

Ook onderkennen wij het feit dat de Tweede Kamer bijna kamerbreed de mainport doelstelling onderschrijft.

Maar de kardinale vraag is: Hoeveel vliegtuigbewegingen heb je nodig om een belangrijke "knooppuntluchthaven" (hub) te zijn? Hoeveel transferpassagiers heb je daarvoor nodig? (op dit moment meer dan 50%). Is het niet veel aantrekkelijker om een middelgrote, zeer moderne, luchthaven te zijn met een relatief goed leefmilieu, dan een uit zijn voegen gegroeide luchthaven met een zeer slecht leefmilieu. Het is duidelijk dat een mainport niet gebaat is met 100.000 low cost vluchten, dat draagt niets bij aan de functie van een internationale hub. Verder is het duidelijk dat je bij 800.000 vliegbewegingen niets meer te beheersen hebt wat milieudoelstellingen betreft.

In de top van de Schipholdirectie bestaat ernstig verschil van mening over de verdeling van de schaarse capaciteitsruimte. De ene groep wil wel low budget vluchten, die alleen inkomsten genereren via de "winkeltjes", toestaan. De andere groep wil samen met de KLM directie de schaarse capaciteitsruimte bestemmen voor die vluchten, die voor de knooppuntluchthaven van werkelijk belang zijn.

De negatieve economische effecten, zoals het volledig ruimte beslag tot 20 KE, zoals voorgesteld in de Nota Ruimte worden nergens in bedragen opgevoerd. De regio zit wat grondverkoop en huizenbouw volledig op slot (één vierkante meter grond vertegenwoordigt een waarde van €450,-). Omdat woningbouw in het hele gebied binnen de 20 KE rond de luchthaven uitgesloten wordt, zal er een grote druk voor woningbouw in het Groene Hart ontstaan en wordt een weg van Almere tussen de A1 en de A9 dwars door een natuurgebied volgens de plannenmakers noodzakelijk.

Ook in de omgeving van andere luchthavens in Europa (bijv. Zaventem en Kloten) blijken sterk positieve economische effecten aanwezig (RIVM rapport 408130004).

Onze studiegroep bepleit om een interdepartementale werkgroep in te stellen om de reële economische effecten op een rij te zetten en niet de grammofonplaat af te draaien van de luchtvaartlobby van alleen positieve effecten (vergelijk het drama van de Betuwelijn). Daarbij zal het plafond van de capaciteit van de luchthaven ter sprake moeten komen om nog een spoor van de dubbeldoelstelling overeind te houden.

Dan nog een enkele opmerking over de privatisering van Schiphol: Het is bekend dat 1/3 van de winst van de luchthaven komt uit parkeergelden, 1/3 uit de "winkeltjes" en het onroerend goed en 1/3 uit landings- en startgelden. Bij een privatisering zal de neiging ontstaan om alle drie de geldstromen te maximaliseren zoals de inkomsten uit de low cost vluchten voor de winkeltjes", terwijl die voor de ontwikkeling van de mainport van geen enkel belang zijn. Deze low cost vluchten en de "pure" vrachtluchten zouden dan ook uitgeplaatst moeten worden om zoveel mogelijk capaciteit voor intercontinentale vluchten te bewaren.

Epiloog en samenvatting:

In de voorgaande paragrafen deden we een ernstig beroep op de beleidsmakers **om de indicatieve contouren uit de PKB 1995, conform de motie Baarda, in het beleid tot uitdrukking te brengen. Juist de gebieden met de hoogste geluidbelasting zouden daardoor beter beschermd worden (o.a. Aalsmeer, Uithoorn en Zwanenburg-Halfweg), zoals van 1970 tot 1995 door alle beleidsmakers is beloofd.**

Verder deden we concrete verbetervoorstellen voor alle banen er vanuit gaande **dat de Kaagbaan en de Polderbaan strikt preferent gebruikt zullen worden.**

Wat betreft de handhavingspunten: Hiermee mag ten behoeve van de capaciteit niet verder gemanipuleerd worden. Alleen een grote verbetering op de ene plaats rechtvaardigt een veel kleinere verslechtering op ene andere plaats (voorbeelden: Spaarndam en handhavingspunt 18 wat betreft Lijnden).

De startproblematiek op parallelle banen mag niet weer uitmonden in een oplossing waarbij Zwanenburg en Halfweg worden overvlogen.

Zonder mainport discussie is het evaluatiebeleid zonder ziel.

Wij willen besluiten met de wens dat de overheid de win-win situatie niet weer vertaalt in alleen maximale capaciteit voor de luchthaven. Er zijn al teveel concessies gedaan wat betreft onveiligheid (verdubbeld) en leefmilieu (320.000 slaap gestoorden) om dan als overheid geloofwaardig te blijven.

Namens de studiegroep:

xxxxxxx