

Verbetervoorstel Luchtvaartwet (3 pagina's)

Van: ~~XXXXXXXXXXXX~~
~~XXXXXXXXXXXX~~

XXXXXXXX De Kwakel

E-mail: ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~

Het voorstel betreft voornamelijk het aspect geluid.

Om een idee te geven vanuit welke achtergrond deze voorstellen zijn geschreven volgen een aan puntgewijze uitspraken en overwegingen:

Schiphol als mainport

Er bestaat geen definitie van het verschijnsel MAINPORT voor Schiphol in absolute zin. Frequente verbindingen naar veel bestemmingen is zowat het enige tastbare. Een mainport kan dus best op de 7^e plaats staan van grote airports in Europa. Op de 2^e of op de 10^{de}. Zolang aan het criterium "frequent" en "veel" wordt voldaan is Schiphol een mainport. Alle uitlatingen over de positie van de mainport moeten m.i. dan ook flink gerelativeerd worden. Zij bestaat immers niet op papier.

De Ke en Lden als geluidsmaat

Zolang de overheid in platgestreken jaargemiddelden rekent (Ke, of Lden) en daarop het handhavingsbeleid baseert zal de bevolking in de omgeving geen vertrouwen hebben in het Rijk als zorgzame overheid of Schiphol als goede buur. Geluidshinder is een geobjecteerd subjectief gegeven. Als er sprake is van geluidsoverlast of geluidshinder komt dat doordat een verstoring in de natuurlijke achtergrond (fluitende vogels, ruisen van de bomen, kinderen die spelen op straat, een auto die langs rijdt, het luisteren naar muziek) in belangrijke mate de aandacht opeist en zelfs zodanig dat communicatie met anderen erdoor onmogelijk wordt of het slaapritme erdoor verstoord wordt. Dat houdt in dat één vliegtuigpassage al geluidshinder kan opleveren. Véél vliegtuigpassages leveren daarmee veel méér geluidshinder op. Meer dan driehonderd vliegtuigen per dag maken het leven tot een hel terwijl de overheid doet alsof dat heel normaal is en de sector zich aan de regels houdt.

Als een vliegtuig 3 dB minder geluid maakt en in plaats van 85dB (een hele normale waarde rond de 35Ke-zone) "maar" 82 dB oplevert zal er nog steeds sprake zijn van geluidshinder. Maar - en daar zit het venijn - vanwege het jaargemiddelde kunnen er ineens twee maal zoveel vliegbewegingen ontstaan. En daarmee is er sprake van maximaal tweemaal zoveel geluidsoverlast.

Er bestaat geen regel- of wetgeving die handhaving verbiedt via andere maatstaven of rekeneenheden dan de Ke of Lden. Daarbij is de Ke-maat nooit bedoeld geweest om te handhaven maar om een indruk te krijgen van geluidsneerslag over een jaar (waarschijnlijk zelfs nog op een schaal van 0 tot 100). Een ander systeem: NAX (NA60, NA70 etc) sluit beter aan bij het hinderbeleven van de bevolking. Het is algemeen bekend dat een "halvering" van het waargenomen geluid pas ontstaat bij **een vermindering van ca. 10 dB**. Alleen daarom al is de Ke-methode en de Lden-methode ongepast om iets over geluidshinder of geluidsoverlast vast te stellen.

De niet-objectieve overheid

De overheid als grootste aandeelhouder van het imperium Schiphol maakt haar verdacht. Zelfs al in dit traject van het evalueren van de Luchtvaartwet. Er kan in de positie van aandeelhouder moeilijk gesproken worden van een objectieve houding van het Rijk jegens Schiphol. Dat idee is ook terug te vinden in de reacties van de bevolking bij spaarzame bezoeken van bewindslieden aan geluidsgehinderde gebieden. Schiphol is een normaal bedrijf, net zoals de Rotterdamse haven of Corus. Een belangrijk bedrijf, dat wel, maar daarom niet met een status aparte. De overheid staat in de meeste gebieden rond de Luchthaven Schiphol op een flinke achterstand in het vertrouwen van de bevolking. Bij elke verandering zoals van Ke naar Lden en van 4- naar 5-banenstelsel en met de invoering van de Luchtvaartwet zijn de geluidsc contouren immers zodanig gewijzigd dat er weer méér vliegbewegingen mogelijk waren, dus meer geluidsoverlast ontstond. En er is nog geen enkel zicht op verbetering.

De geluidsmetingen

De metingen van geluidsdruk (NOMOS) zoals gebruikelijk zijn "doof" voor een aantal geluidsfrequenties. Geluidsdruk die de borden in de kast doet trillen, het horen van het TV-geluid bijna onmogelijk maakt en kleine

kinderen angstig maakt ligt dik onder de 100Hz, een frequentie die niet bestaat volgens de officiële meetopstellingen. Een widebody is de grootste veroorzaker. Wellicht is aan de bovenkant van het geluidsspectrum voor sommige vliegtuigtypen hetzelfde verschijnsel aanwezig. Dat maakt de huidige meetopstellingen ongeschikt om de berekeningen te "controleren". Voor de berekeningen die gebaseerd worden op gegevens van vliegtuigfabrikanten is door overheid noch burgers te achterhalen hoe de doorlaatcurve van de meetopstelling is geweest en of de meetgegevens wel objectief zijn.

□ **Discriminatoire maatregelen**

Het kan niet zo zijn dat steeds méér geluid wordt afgewenteld op de ruggen (oren) van steeds minder mensen. Vlakbij de luchthaven maar ook in de z.g. buitengebieden wonen mensen die recht hebben op bescherming en zorg van de overheid. Door het voortdurend beleid van concentreren van uitvliegroutes ontstaat er een situatie die zelfs als discriminatoir kan worden beschouwd hetgeen op den duur wel eens vervelende consequenties kan hebben. Een overheid die daarop een bouwverbod en allerlei andere beperkingen oplegt kan nauwelijks als oprecht worden beschouwd doordat ze voor mensen in de toch al geluidsonvriendelijke gebieden eenzijdig een aantal normale vrijheden beperkt zonder enige vorm van compensatie met slechts één doel: meer vluchten mogelijk maken. Méér vliegen over dunbebouwde gebieden (waar zijn die in de randstad?) is géén oplossing.

□ **De vijfde baan.**

De vijfde baan (er liggen er toch echt 6 op Schiphol!) zou het geluidsprobleem aanzienlijk verminderen. Het PKB95 zou dat aangeven. Toen het duidelijk werd dat dat niet het geval kon zijn is de Luchtvaartwet ontworpen en is het beroemde punt K bij Aalsmeer verdwenen. Er is geen ruchtbaarheid aan gegeven en vervolgens werden de bewoners ten zuiden en zuidoosten van de Aalsmeerbaan onaangenaam getroffen toen bleek dat de maximale inzet van de Aalsmeerbaan zou resulteren in 25% van het aantal starts op Schiphol. Van 50.000 naar 100.000 per jaar. Dit zijn gemiddeld 136 starts per dag, 's winters iets minder, 's zomers meer. Eén startend vliegtuig levert ca. anderhalve minuut aan storend geluid op, communiceren buitenshuis onmogelijk! Dit betekent dat er meer dan 136 minuten, dus bijna Drie-en-een-half UUR lang onafgebroken luid vliegtuigeluid kan worden gemaakt. Per DAG! En daar komen de luidruchtige landingen nog eens boven op. In de PKB95 werd een flinke vermindering in het vooruitzicht gesteld. **Handhavingspunt K in Aalsmeer terug** op de kaart is een vereiste! In de normaliter stille gebieden boven het Noordzeekanaal wordt dank zij de vijfde baan ineens veel geluidshinder ervaren, 24 uur per dag. Mensen moeten 's nachts ramen dicht houden als in een gevangenis. Terwijl vermindering van geluidbelasting wordt gepropageerd. Alleen de stad Amstelveen werd er wijzer van.

De wijzigingsvoorstellen

1) Geluidsspreiding

Routes van en naar de luchthaven worden zodanig ingericht dat vliegbewegingen over een zo groot mogelijk gebied worden verspreid ongeacht bebouwing. Zodra bij starts spreiding mogelijk is moet dat toegepast worden. Bij landingen moet hetzelfde principe toegepast worden, ritzen. Die spreiding wordt gehandhaafd door berekeningen én periodieke controlemetingen. Als het waar is dat de luchthaven een groot economisch voordeel oplevert voor de mensen in dit land is het rechtvaardig dat de mensen die dat voordeel genieten ook de nadelen ervan ervaren.

Deze maatregel hoeft geen consequenties te hebben voor het aantal vliegbewegingen en zal ondanks de schijn van het tegendeel een positieve invloed hebben op de geluidshinder. In ieder geval is van mogelijke discriminatoire regel- of wetgeving geen sprake meer. Naar verwachting ondervinden méér mensen geluidshinder dat terug is te voeren op het lusten/lasten verhaal. Dit is een veel rechtvaardiger principe dan het huidige concentratiebeleid. Daarbij is het niet uit te leggen waarom bijvoorbeeld de Aalsmeerbaan naar en vanuit het noorden 24 uur per dag op slot moet om Badhoevedorp te beschermen terwijl aan de andere kant van de baan Aalsmeer met soms honderden vliegtuigen per dag mag worden overvlogen. Hetzelfde speelt ten zuiden van de Polderbaan. Uiteraard kan deze nieuwe wijze van vliegen pas ingaan na een veiligheidsstudie en op korte termijn niet mogelijk zijn.

2) Andere berekeningsmethodes / andere meetmethodes

Initële berekeningen van geluidsafdrücken van ALLE vliegtuigtypen worden door een onafhankelijke instantie uitgevoerd waarbij men niet meer afgaat op gegevens van de fabrikant maar gegevens gebruikt van **eigen standaardmetingen** waarbij een rechte (geluids)meetkarakteristiek wordt toegepast in het gehele hoorbare

(audio)gebied. De bij de initiële geluidsberekeningen en -metingen toegepaste techniek moet ook toegepast bij metingen te velde. Daarmee zijn uitkomsten van beide methodes vergelijkbaar en zullen discussies over meetmethodes tot het verleden behoren. Deze maatregel heeft geen invloed op de capaciteit van de luchthaven en ook niet op de geluidshinder. Vliegtuigen worden qua geluidsproductie geïnclassificeerd met stappen van 10dB in een driedimensionale ruimte. Zodra definities en meetopstellingen zijn ontworpen en vastgesteld kan begonnen worden met het meten van geluid op bepaalde afstanden vanaf het startpunt en op diverse hoogtes.

3) **Handhaving**

Handhaving gebeurt niet meer door toepassing van de Ke of Lden methode maar volgens een methode die transparant is voor de bevolking en is overgenomen of is afgeleid van de NAX - methode. Handhaving dus op aantallen en niet op een absurd jaargemiddelde. **Geluidsoverlast** wordt het criterium om uit te mogen breiden in plaats van theoretische Ke- of Lden-waardes in een discussie over geluidsbelasting. Er kan pas sprake zijn van enige uitbreiding van vluchten bij geluidsarmere vliegtuigen van 10dB of meer. Dat betekent voor de groei van Schiphol dat die er voorlopig niet in zit. Die niet-groei hoeft op zich geen gevolgen te hebben voor de mainpoortgedachte (zie mijn inleiding). Er kunnen alternatieven worden uitgedacht voor bijvoorbeeld charters en vrachtverkeer. De Ke- of Lden-maat kan worden gehandhaafd *voor andere doeleinden* indien Europese of nationale wet- of regelgeving dat gebiedt. Invoering kan na de vaststelling van de " Nederlandse (of Europese) geluidsclassificaties voor vliegtuigtypes.

4) **PKB 1995**

Een gelijkwaardige overgang van PKB95 naar de Luchtvaartwet kan niet betekenen dat de intensiteit van de vluchtbewegingen ineens meer dan tweemaal zo groot wordt en dus maximaal 2x zo grote geluidshinder. Dat is niet gelijkwaardig. Dat is een toename van meer dan 100%. Punt K bij Aalsmeer terug op de kaart is dan ook een "must" om de meer dan 55.000 inwoners van Aalsmeer, Uithoorn en achterliggende gemeentes nog enigszins het gevoel te geven dat de overheid geen verborgen agenda heeft en oprecht is bij het hanteren van het begrip gelijkwaardigheid. Beloofd is beloofd ! Invoering kan morgen al.

5) **Herwinnen van het vertrouwen**

Elke wijziging van welke wet, regeling van, over of voor Schiphol heeft in het verleden altijd tot gevolg gehad dat de geluidsoverlast of geluidshinder is toegenomen (het aantal vliegbewegingen werd alleen maar groter) terwijl deze volgens de Ke-berekening en de overheid juist afgenomen zou moeten zijn. Het aantal klachten bij CROS spreekt daarbij boekdelen. De overheid zal zich moeten inspannen om regelingen en wetgeving te ontwerpen die duidelijk en voelbaar (hoorbaar) tot verbeteringen in de geluidsoverlast leiden, ook als dat in economische zin geen vooruitgang zou betekenen. Een systeem van boetes levert niets op, het voorlichten van de omgeving over te verwachten inzet van start- en landingsbanen zou allang tot de principes van een vliegveld moeten behoren. Economie is een middel tot welbevinden en géén doel op zich. Het is in het belang van de overheid maar ook van inwoners van dit land om weer op één lijn te komen. Niemand is gebaat bij het verder kweken van onrust met alle oncontroleerbare gevolgen van dien. Kwaliteit moet het winnen van kwantiteit. Schiphol: "small but beautiful".