

Van: XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Verzonden: dinsdag 28 juni 2005 10:15

Aan: evaluatie-schipholbeleid@minvenw.nl

Ik wil graag mijn bevindingen met het luchtvaartbeleid van de afgelopen jaren en mijn ideeën over de toekomst hiervan met u delen.

Eind 1996 werd de Aanwijzing Schiphol vastgesteld. Onze woning ligt tussen de 35 en 40 Ke (etmaalwaarde) en boven de 26 LAeq (nachtwaarde). In 1997 bleek al snel dat de realiteit van het vliegverkeer anders was dan de veronderstellingen, die bij de berekeningen van de geluidszones waren gebruikt. Dit hield voor ons in dat we tussen de 40 en 45 Ke zijn komen te liggen en boven de 26 LAeq; dag en nacht ernstige geluidsoverlast gedurende ruim zes jaren. In oktober 2002 werd het besluit S4S2 2000 vastgesteld. Dit hield voor ons in dat we vanaf 2000 tussen 40 en 45 Ke en boven de 26 LAeq, waarmee de overschrijding van de 40 Ke-contour in de jaren 1997 tot 2000 weggemoffeld is. Hoewel onze woning geïsoleerd had moeten worden volgens de planologische kernbeslissing, is dit niet gebeurd.

Eind 1996 werd de S5P vastgesteld. Wij zouden vanaf februari 2003 tussen de 20 en 25 Ke liggen en buiten de 26 LAeq; ruim zes jaren is ons voorgehouden dat we in een oase van rust zouden komen. In de loop van 2003 werd duidelijk dat ook niet aan de grenzen van de S5P voldaan werd en dezen werden weer opgerekt. Momenteel liggen wij weer tussen de 35 en 40 Ke (nir 010719080000) en ook de 26 LAeq zone is veel dichterbij komen te liggen.

Sinds 1997 heb ik een briefwisseling met de bevoegde instanties betreffende luchtvaart en geluidsisolatie-isolatie. Deze kenmerkt zich door slechte communicatie en nog mindere kwalificatie van verkrijgen van kennis en informatie; ik ben en word nog steeds van het kastje naar de muur en weer terug gestuurd. Het is zelfs regelmatig gebeurd dat ik (de leek en onbetaald), de gegevens die in van de bevoegde instantie (de deskundige die hier voor gestudeerd heeft en betaald wordt) kreeg, moeten corrigeren. Derhalve herken ik veel in de bevindingen van de onderzoeken van de Commissie Duivesteijn en van de Algemene Rekenkamer naar Geluidsisolatie Schiphol fase 2.

Conclusie: Vanaf 1996 werd 2 keer een nieuwe luchtvaartwet aangenomen, waaraan binnen een paar maanden blijkt dat deze niet voldoen. Vanaf 1996 hebben wij veel meer overlast dan toegestaan en beloofd. Consequenties zijn tot op heden niet genomen, waardoor wij al jaren ernstig gedupeerd zijn. Van de dubbeldoelstelling wordt alleen de groei van Schiphol gehaald.

Bovendien is de wet betreffende de veiligheid naar aanleiding van de parlementaire enquête Bijlmerramp met voeten getreden en aan de kant geschoven.

Daarnaast zijn er nog de bevindingen van de commissie Eversdijk: de manier van bepalen geluidsbelasting klopt van geen kant, het handhavingssysteem is onbetrouwbaar, beleid en besluiten moeten hierdoor herzien worden. In december 2000 kwam de Commissie Berkhout (conceptadvies 1b) al tot soortgelijke conclusies. Ook de commissie MER 2002 heeft kamer en kabinet destijds geïnformeerd over deze problematiek. Maar de politiek is doof en/of blind en gaat blind voor de groei van Schiphol.

In het NHD van 29 juni 2005 lees ik, dat Schiphol de volgende plannen heeft ingediend: De luchthaven wil gaan experimenteren met andere vliegmethodes om de overlast te beperken. De wettelijke geluidsnormen moeten dan wel vervallen. Ook wordt gevraagd de grenswaarden alvast op bepaalde punten te versoepelen.

Dit lijkt mij niet zo'n goed idee. Ik kom gezien bovenstaande ervaringen tot de volgende aanbevelingen:

- een parlementaire enquête over het vanaf 1990 gevolgde Schipholbeleid met als doel om erachter te komen hoe het zo vreselijk mis is gelopen en genoegdoening en schadeloosstelling voor de gedupeerden van geluidsoverlast.
- eindelijk eens accijns en BTW heffen op vliegtuigbrandstof met een vergelijkbaar percentage als bij personenauto's, vrachtwagens en bussen.
- dat ook vliegtuigen naar rato meedoen en/of meebetalen bij de komende maatregelen om de uitstoot van fijnstof te beperken.
- genoegdoening en schadeloosstelling van gedupeerden van geluidsoverlast. Gedupeerden moeten deze krijgen en niet zoals nu zelf aanvragen.
- terugbrengen van de geluidsoverlast zoals ons jaren is beloofd.

- na jaren geëxperimenteer eindelijk een geluidmeetsysteem dat de werkelijke geluidsbelasting bepaald.
- een duidelijk en betrouwbaar handhavingssysteem

Bovenstaande maatregelen zullen mijn (nu minimale) vertrouwen in de overheid vergroten.

met vriendelijke groet

XXXXXXXXX
XXXXXXXX XX
XXXX XX Assendelft