

via e-mail verzonden

Geachte heer, mevrouw,

Met betrekking tot de evaluatie van het Schipholbeleid, geef ik u hierbij mijn zienswijze en verbetervoorstellen, in aanvulling op- en in samenhang met de verbetervoorstellen van:

- de gemeente Oostzaan
- de gemeente Zaanstad
- de gemeente Uithoorn
- de (bewoners-) Clustervertegenwoordigers in CROS.

1. Ruim vóór het vaststellen van de Richtlijnen voor het MER “Wijziging Uitvoeringsbesluiten Schiphol” zijn verschillende mogelijkheden voor een MMA ter tafel gebracht: o.a. spreiding van de piekdrukke bij het starten en wijziging van de baanpreferentie. Ik verzoek u deze te betrekken bij de evaluatie.
2. Ook van de kant van het NLR werd al in 2003 een bruikbare suggestie gedaan om te komen tot betere (milieuvriendelijker) alternatieven dan de in het aangehaalde MER, namelijk via een aanpassing van de preferentievolgorde van de banen (NLR-CR-2003-539). Ook hiernaar is dient opnieuw aantoonbaar serieus en kwantitatief onderzoek gedaan te worden.
3. In het MER is de referentiesituatie(0) 2003 (zonder herstel) vergeleken met het gebruiksjaar 2005 met herstel (1). Waarbij de theoretische 50Lden contour dwars over het zuidelijk deel van ons dorp komt te liggen. In onze reactie op de startnotitie vroegen wij de initiatiefnemers destijds duidelijk aan te geven wat de wijziging betekent voor de intensiteit van het gebruik van de desbetreffende luchtverkeersweg en wat de effecten zijn in diverse referentiepunten in Oostzaan.  
In het definitieve MER werden wij geconfronteerd met een voor wat betreft de effecten van het herstel van de invoerfout zeer onduidelijke vorm van rapportage.  
De door ons gevraagde informatie levert na intensief speurwerk de volgende mogelijke conclusies:
  - 2.1 vanwege het herstel neemt de intensiteit van de Zwanenburgbaan in 2005 toe met 16752 starts per jaar (fig 1A blad 30 ) Bij 167 (voor 36C) vliegbare dagen per jaar betekent dit 100 toestellen per dag extra.
  - 2.2 Vanwege het feit dat de verkleuring oranje geel in kaart 4a blad 43 aangeeft dat alleen toename optreedt in het gebied onder de luchtverkeersweg 36C richting Pampus moeten wij aannemen dat de onder 2.1 aangegeven toename in intensiteit volledig tot uiting komt in dit gebied. Maw de gemeenten onder deze luchtverkeersweg zoals Zwanenburg, Zaanstad-zuid, Oostzaan en Landsmeer krijgen 100% van de toename te verwerken.
  - 2.3 Uit de bijgeleverde schaal (kaart 4a blad 43) blijkt dat wij rekening moeten houden met een toename van 4 dBA hetgeen meer dan een verdubbeling van de hinder tot gevolg heeft ten opzichte van de referentiesituatie.

Bovenstaand voorbeeld geeft aan dat voor een goede besluitvorming op elk niveau:

- parlement
- provincie
- gemeente
- particulier
- betrokken bedrijven (waaronder SCHIPHOL)

de effecten van de vergunde belasting op de omgeving in duidelijk herkenbare en bruikbare eenheden en vorm van presentatie beschikbaar gesteld moeten worden, zodat direct een betrouwbaar antwoord beschikbaar is op vraagstukken zoals:

Hoe vaak per dag/week/maand/jaar, met welk intervalpatroon en welk niveau aan feitelijke piekgeluidsbelasting op punt x in de omgeving,  
in planfase per scenario/wijziging via berekening cq berekende correctie van gemeten waarden.

Deze informatievoorziening waarborgt de bruikbaarheid van gegevens voor verantwoorde besluitvorming op elk niveau, zonder enig direct nadeel voor de groei van de luchthaven

4. Uit procesbeschrijving 2.2 van de desbetreffende MER blijkt dat initiatiefnemers niet zoals gevraagd rekenen met de in de dagelijkse praktijk vastgestelde werkelijke vlieghoogten in de onderzochte tracees, maar rekenen met een theoretische en per saldo voor het beeld gunstigere fictieve vlieghoogte waardoor ook het MER (en de wet ) slechts een fictieve geluidsbelasting weergeeft.

Feitelijk is, zoals de procesbeschrijving 2.2 van de MER aangeeft, de geluidsbelasting afhankelijk van de afstand tot de bron. Aangezien de nominale lijn van de luchtverkeersweg 36C-Pampus de handhavingspunten 17 en 18 op ruim een kilometer afstand passeert, manifesteert de geluidsbelasting van een vliegtuigpassage zich op gelijk dBa-niveau of hoger totdat werkelijk een vlieghoogte van 1000 meter is bereikt. Uit gegevens van het NLR blijkt deze hoogte voor het merendeel van de toestellen pas bereikt te worden ter hoogte van- of zelfs na Oostzaan.

Vanuit deze achtergrond gaven wij in onze reactie op de startnotitie aan dat wij niet uitsluiten dat een aantal woningen in o.a. Oostzaan feitelijk blootgesteld kunnen worden aan 35 Ke.(afhankelijk van de keuze van de sector in enig gebruiksjaar.)

Wij verzoeken u maatregelen op te nemen die voorkomen dat dergelijke verrassende effecten in het buitengebied kunnen optreden.

5. Een beperking van de evaluatie tot de opgetreden situatie in 2005 achten wij onvoldoende. Gelet op het feit dat de wet mogelijk aangepast wordt voor de nog komende gebruiks jaren dient de evaluatie duidelijkheid te verschaffen over het voor de omgeving slechtst denkbare scenario, danwel dient de wetgever aanvullende gedragsregels op te nemen die dit scenario uitsluiten.

Als voorbeeld is binnen de voorgestelde regelgeving niet uit te sluiten dat 3% van starts vanaf 36L (Poderbaan ) naar Pampus op instructie of eigen initiatief vroeg afdraaien en dwars over de dorpskern vliegen terwijl overige toestellen op net voldoende vlieghoogte zonder beperking in aantal hun voorbeeld volgen.

Op rechtstreeks aan LVNL gestelde vragen naar aanleiding van dit vlieggedrag op o.a. 30 april 2004 kregen wij als omwonenden tot nu toe geen enkele reactie.

Wij ervaren dat de sector ondanks de gemaakte fouten en de zorgplicht geen enkele verantwoording wenst af te leggen aan de getroffen omwonenden.

Wij pleiten voor een informatieplicht en mogelijkheid om klachten mbt gedragingen van de Sector in te kunnen dienen bij een onafhankelijke partij.

6. Industriegebied Westpoort en de IJmond herbergen een aantal milieu en veiligheidsrisicovolle bedrijven, met o.a. grote opslagcapaciteit voor olie en ammoniak. De wet biedt o.i. in geen enkel opzicht duidelijkheid over bescherming tegen cumulatieve milieu- en groepsrisico's van de gevestigde bedrijven en het vergunde gebruik van het luchtruim.

Graag zien wij een duidelijke weergave en beperking van de cumulatieve risico's en mogelijke belasting en de invloed per vergunde activiteit.

Toename van individuele vergunde activiteiten mogen niet leiden tot overschrijding van de cumulatieve grenswaarden. (Analoog aan o.a. fijnstof-emissie). In voorkomend geval dient de wet te voorzien in regels voor onderlinge afstemming van de vergunde activiteiten.

7. Cumulatie Geluidhinder Westpoort:

Zoals ook in onze reactie op de startnotitie aangegeven heeft de Gemeente Amsterdam een vergunning afgegeven voor de exploitatie van een particuliere heli-haven in het industriegebied Westpoort.

Door cumulatie van dit (pret-)vliegverkeer met dat van Schiphol kan een nog grotere overschrijding van de grenswaarden in het formeel als buitengebied aangeduide gebied ten noorden en Oosten van de helihaven optreden.

Gelet op de reeds aanwezige luchtverkeerswegen met de daarbij vastgestelde minimale vlieghoogte voor het verkeer vanaf Schiphol worden de (pret-) rondvluchten op zeer beperkte vlieghoogte uitgevoerd waarbij aangetekend wordt dat de vergunningverlenende gemeente in de vergunningtekst aanstuurt op een verdichting van deze vliegbewegingen boven o.a. onze gemeente door een beperkende vergunningsbepaling waarin wordt gesteld dat het niet toegestaan is uit te vliegen over de stad Amsterdam.

In het MER zijn de cumulatieve effecten van het herstel van de rekenfout en deze activiteiten mbt zowel geluid als extern groepsrisico niet onderzocht en inzichtelijk gemaakt.

De wet dient te voorzien in maatregelen tegen de cumulatieve effecten van de exploitatie van omliggende luchthavens, ongeacht of deze militair-, particulier-, regionaal of nationaal zijn.

8. De doorgevoerde aanpassingen betekenen een aanzienlijke wijziging in de verdeling van de hinder over de diverse regio's. Dit is volledig in strijd met de toezeggingen die door de sector en de regering zijn gedaan zodat in de Tweede Kamer uiteindelijk ingestemd werd met de aanleg van de vijfde baan vanwege de verbeterde milieu effecten die deze baan met zich mee zou brengen ( en zelfs een halvering van de hinder in onze regio). In aanvulling op bovenstaande vroegen wij de initiatiefnemers in het kader van de zorgplicht en maatschappelijke acceptatie, ter compensatie van het beoogd herstel van de rekenfout, cq opvang van de ontlasting van o.a. Buitenveldert en Amstelveen, de volgende BVA 'n te (laten-) onderzoeken en zo mogelijk in te voeren:  
(BVA = Bewoners Vriendelijk Alternatief )

BVA 1 : invoering van tenminste 10 vliegtuigvrije weekends:

- primair te plannen voor het eerste mooi weer-weekend van de maand,
- voor de noordelijke starttrichtingen van de Zwanenburgbaan in tenminste de 6 zomerse maanden,
- zo mogelijk met vooraankondiging zodra weersverwachting van een voorkeursweekend bekend is.

BVA 2: Wijziging startbeleid offpeak en single peak: Naar aanleiding van een incidentmelding blijkt dat een traag cq zwaar toestel beleidsmatig zo snel mogelijk buiten de luchtverkeersweg gestuurd wordt om ruimte te maken voor het volgende toestel. Deze maatregel wordt doorgaans afgehandeld als een veiligheidsrelevante maatregel maar vindt zijn oorsprong in het te vroeg (willen) laten starten van het volgende toestel. Verlenging van de incidentele wachttijd levert qua veiligheid een gelijkwaardig alternatief met een voor de omwonenden belangrijk voordeel, m.u.v. de urcapaciteit zal de incidentele wachttijdverlenging geen directe invloed hebben op de totale capaciteit.. Voor de omwonenden betekent het dat ze tijdens de geplande rustperioden niet meer gestoord worden door de incidentele afwijkende vliegbewegingen.

BVA 3 Wijziging hoogtevrijstelling

De onder BVA 2 aangegeven situatie treedt ook op als vliegtuigen voor de wet voldoende hoogte hebben om de luchtverkeersweg vroegtijdig te mogen verlaten. Ten onrechte wordt hierbij aangenomen dat deze toestellen geen hinder op de grond veroorzaken. Deze "voordeelregel " zou in nader te bepalen perioden alleen toegepast mogen worden als het "piek-grondlawaaai " bijvoorbeeld minder dan 50 dBa bedraagt.

Tot slot merken wij op dat "stiller vliegen" een ernstige bedreiging voor de omgeving kan betekenen. De huidige wet biedt bij elke afname van 3 dBa ruimte voor verdubbeling van het aantal vliegtuigbewegingen.

Met bijvoorbeeld een relatief geringe toename van de vlieghoogte kan deze verdubbeling al bereikt worden. Een afname van een individuele passage van 86- naar 83 dBa betekent nog steeds een verstoring van bv een gesprek binnen. (denk ook aan les op school, volgen nieuwsberichten en vergaderingen).

In dit voorbeeld leidt de afname van 3 dBa tot een verdubbeling van de hinder (twee maal zoveel passages met zelfde effect) bij voor de wet gelijke belasting.

Wij pleiten voor een handhavingssysteem dat de individuele belasting van omwonenden beperkt in begrijpelijke termen van niveau en frequentie per uur / dag / nacht maand en jaar.

De invoeringstermijn zien wij graag zo kort mogelijk, afgestemd op het gemeenschappelijk belang en de mogelijkheden cq verplichtingen van de sector.

De effecten op de groei van de luchthaven worden op zich niet bepaald door de voorstellen, de effecten zijn afhankelijk van het evt aangepaste beleid.

Hoogachtend,

Bewonersplatform Oostzaan,

XXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXX XX Oostzaan