



Aan: Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Postbus 90771
2509 LT Den Haag

DG TRANSPORT EN LUCHTVAART	
Reg. nr.	Copy ex
Doss. nr.	
Datum: - 5 JULI 2005	
Afdelingsstermin	02/08/05
Ter behandeling aan:	
LH	Opbergen
Stationstraat 38	

1506 DH Zaandam
Telefoon: 075 - 635 15 98
Fax: 075 - 670 46 36
E-mail: mnh@mnh.nl

Onderwerp: verbetervoorstellen Schiphol
Uw kenmerk:
Ons kenmerk: 050629
Behandeld door: ~~XXXXXXXXXXXX~~

Internet: www.milieufederatienoordholland.nl

Datum: 29 juni 2005

Geachte heer / mevrouw,

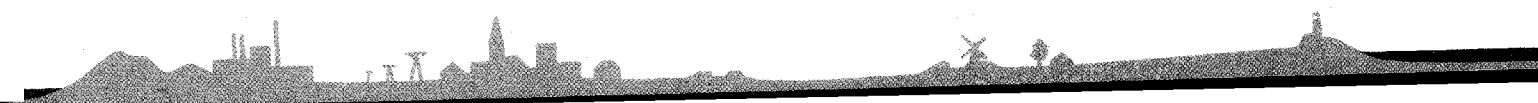
Algemeen

De Milieufederatie Noord-Holland, een koepelorganisatie van 170 lokale natuur- en milieuorganisaties in de provincie Noord-Holland, dient hierbij een aantal verbetervoorstellen in voor de Wet Luchtvaart. Uitgangspunt voor het opstellen van deze verbetervoorstellen is onze constatering dat de huidige Wet Luchtvaart niet die bescherming voor omwonenden en milieu biedt alwaar men volgens de uitgangspunten van de PKB-Schiphol recht op had (heeft). De Milieufederatie wil daarom ook een beter systeem van milieugrenzen in de Wet Luchtvaart. Een systeem waarbij zowel Schiphol, de omgeving en de omwonenden weten waar zij aan toe zijn en waar vervolgens op gehandhaafd wordt. Hiertoe dienen onze verbetervoorstellen. De oproep van Schiphol om alle milieuregels overboord te zetten, omdat men deze als te knellend ervaart, werpen wij verre van ons. Dit beleid volgen zou betekenen dat wij met het gehele Schipholdossier weer terug bij af zijn! Ook voor alle andere bedrijven in Nederland gelden (milieu)regels; het kan niet zo zijn dat deze niet zouden gelden voor Schiphol. Schiphol staat toch niet boven de wet staat?

Wij denken dat wij met onze verbetervoorstellen een zinvolle bijdrage leveren aan een verbetering van de Wet Luchtvaart. Wij hopen dat u onze mening deelt!

Hoogachtend,

Milieufederatie Noord-Holland
dr H.P. Gallacher, directeur



Verbetervoorstellen Schipholwet

Voorstel 1. Beter rechtsbescherming omwonenden Schiphol

Omwonenden in de wijde omgeving van Schiphol zijn nu vogelvrij voor wat betreft de geluidsoverlast die men ondervindt van Schiphol. Dit is tegen de afspraak uit de PKB-Schiphol. Ook de omwonenden in de woongebieden verder weg van Schiphol dienen beschermd te worden tegen extra geluidsoverlast. In die zin ondersteunen wij in grote lijnen het pleidooi hiervoor van de Cie Berkhout en de Cie Eversdijk. In het gebied binnen de 45 Lden dB(A) en binnen de Lnight 35 dB(A) moeten de grote woongebieden beter beschermd worden middels het instellen van handhavingspunten. Ieder handhavingspunt krijgt een grenswaarde dat aangeeft wat de maximale geluidsbelasting in dat punt mag zijn (zowel een grenswaarde voor de dag als voor de nacht). Deze grenswaarde wordt afgeleid van een met het grenswaarde-scenario berekende jaargemiddelde verwachtingswaarde voor de geluidsbelasting (incl. meteomarge). Ook dient er een grens gesteld te worden aan de maximale piekbelasting op dat punt. Totaal zijn er naar verwachting enkele honderden extra handhavingspunten nodig. Deze moeten vooral in woongebieden komen. Op de handhavingspunten wordt gehandhaafd; hetzij middels metingen hetzij via berekeningen. Metingen hebben onze voorkeur. Er dient daartoe een dicht geluidsmeeetnet rondom Schiphol te komen. Wij kunnen ons indenken dat een zekere flexibiliteit in het systeem wordt ingebouwd. Er mag van de grenswaarde in een handhavingspunt tijdelijk worden afgeweken als er elders maar een grote verbetering tegenover staat (tegenover een geluidsverslechtering in het ene punt moet een 5 tot 10 maal hogere geluidsverbetering staan in het andere punt(en)). Door het instellen van handhavingspunten in de woongebieden ook verder weg van Schiphol, zoals in Castricum, zullen de omwonenden beter beschermd worden tegen de geluidsoverlast van Schiphol, zoals was afgesproken in de PKB-Schiphol. Het biedt de omwonenden in deze woonwijken ook duidelijkheid waar men aan toe is.

Voorstel 2. Beter vliegprocedures

De geluidsoverlast van Schiphol kan nog sterk teruggedrongen worden door betere vliegprocedures in te voeren. Hierdoor kan veel vermijdbare hinder worden voorkomen. Er zijn nog veel maatregelen mogelijk, te denken valt aan :

- het invoeren van glijvluchtlandingen en/of CDA-landingen, zowel overdag, in de avond als in de nacht
- hoger aanvliegen
- met minder overlast stijgen boven woongebieden en minder vliegen over woongebieden
- meer gebruik maken van uit- en aanvliegroutes over zee
- het aanpassen van de uitvliegroutes ten zuidwesten van Hoofddorp en ten noorden van Uithoorn. Deze zorgen nu voor veel overlast ("de vliegtuigen vliegen uit de bocht").
- het stimuleren dat zoveel mogelijk gevlogen wordt in smalle corridors (de hartlijn van het vliegpad volgen). Maatschappijen die dit doen zouden meer beloond moeten worden doordat ze minder luchthavenbelasting betalen.
- het invoeren van moderne navigatiesystemen, zodat nauwkeuriger gevlogen kan worden
- het creëren van zogenaamde stilte-eilanden (het vrijwaren van een aantal natuur- en recreatieterreinen van overvliegende vliegtuigen).
- Niet spreiden maar concentreren. Wij zijn geen voorstander van het verspreiden van de geluidsoverlast over de gehele regio, maar willen de geluidsbelasting zoveel mogelijk concentreren over gebieden waar relatief weinig mensen wonen. Deze woningen moeten dan wel goed geïsoleerd worden en eventueel financieel gecompenseerd worden.

Voor de nadere onderbouwing van deze voorstellen verwijzen wij gemakshalve naar de ingediende verbetervoorstellen van de Stichting Natuur en Milieu. Zij zijn hier uitgebreid op ingegaan.

Voorstel 3. Beperken Luchtverontreiniging

Ook omwonenden van Schiphol hebben recht op schone lucht. Normoverschrijding (oa. fijn stof en Nox) is niet acceptabel. Net zoals voor geluid moet er in de regio Schiphol een adequaat luchtkwaliteitsnet zijn (en blijven)! Op dit moment worden luchtkwaliteitsnormen in de Haarlemmermeer overschreden. Conform het Besluit Luchtkwaliteit dient er dan een plan van aanpak opgesteld te worden door de gemeente. Tot op heden is dat nog niet gebeurd. Ook Schiphol met haar vliegverkeer en verkeersaantrekkende werking draagt bij aan de overschrijding van de normen binnen deze gemeente. Dientengevolge zijn wij van mening dat ook Schiphol een plan van aanpak dient op te stellen ter vermindering van de luchtverontreiniging. Een van de maatregelen in dit plan zou kunnen zijn dat taxiënde vliegtuigen vaker worden getrokken. Nu veroorzaken taxiënde vliegtuigen, met name van en naar de Polderbaan, veel luchtverontreiniging

en stankoverlast. Bovendien is het met grote snelheid taxiën ook nog slecht voor de motoren, hebben wij begrepen uit onze gesprekken met piloten. Ook zou de inzet van schonere vliegtuigen beloond kunnen door deze minder start- en landingsrechten te laten betalen.

Momenteel ondervinden veel omwonenden stankoverlast van kerosine. De stankoverlast schijnt steeds groter te worden. Er moet in de wet grenswaarden worden opgenomen voor de totale hoeveelheid (kerosine) stank.

Vorst vragen wij aandacht voor de tuinders in de regio rond Schiphol. Vele tuinders ondervinden gewasschade die momenteel in verband wordt gebracht met de aanwezigheid van het vliegverkeer. Net zoals rondom andere luchthavens (in het buitenland) en rondom grote vervuilende industrieën (denk aan Corus of rondom afvalverbrandingsinstallaties (oa. HVC- Alkmaar) dient er rondom Schiphol een bio-meetnet te komen, dat mogelijk schade aan gewassen kan aantonen. Eventuele schade moet verhaald worden op de vervuiler!

Voorstel 4. Vermindering slaapverstoring

Slaapverstoring is een ernstig probleem voor de omwonenden rondom Schiphol. Niet alleen vormt dit een belangrijk gezondheidsprobleem, maar het tast ook het draagvlak voor Schiphol aan. Het RIVM/TNO heeft recent berekend dat in de omgeving rondom Schiphol maar liefst 320.000 mensen slaapverstoring ondervinden van Schiphol. Met name zijn het de vluchten tussen 06.00 en 07.00 die tot veel slaapverstoring leiden. Uit het rapport Beoordelingskader nachtelijk geluid van vliegverkeer rondom Schiphol (RIVM rapport nr. 630100002/2004) blijkt dat een verlenging van het nachtrekime (van nu 23.00 - 06.00 uur naar 23.00 - 07.00 uur) leidt tot 18 % minder slaapverstoring. In deze studie is ook gekeken naar de economische effecten van een dergelijke maatregel en deze blijken volgens de onderzoekers zeer beperkt te zijn. In totaal zou een dergelijke maatregel tot 2015 maximaal 35 tot 75 miljoen euro kosten. Het is dringend noodzakelijk dat slaapverstoring rondom Schiphol verder wordt teruggedrongen, daarom pleiten wij voor een verlenging van het nachtrekime tot 07.00 uur. Voor uitbreiding van het nachtrekime tot 07.00 bestaat al een Europese richtlijn, bovendien wordt dit ook al op diverse Europese luchthavens toegepast. Gezien de zeer beperkte negatieve economische effecten enerzijds en de grote winst in het verminderen van de slaapverstoring anderzijds kunnen wij geen reden bedenken voor het niet verlengen van het nachtrekime. De opstelling van het kabinet in deze door alles bij het oude te laten en een verlenging van het nachtrekime tot 07.00 uur alleen te overwegen "zolang de capaciteit in dat uur niet in gevaar komt" vinden wij onbegrijpelijk en een opstelling die in de praktijk tot niets zal leiden. Het kabinet lapt daarmee de slaapverstoring van honderdduizenden mensen in deze regio aan haar laars.

Voorstel 5. Verminderen risico's

Omwonenden rondom Schiphol staan bloot aan toenemende onveiligheidsrisico's (neerstortkans). De situatie met de toename van het groepsrisico is totaal uit de hand gelopen. Uit RIVM onderzoek blijkt dat in de regio rond Schiphol het gevaar voor het neerstorten van een vliegtuig is verdubbeld ten opzichte van 1990. Dit komt door de groei van het vliegverkeer en de extra woningbouw in de regio. Deze steeds maar groter wordende onveiligheid dient gestopt te worden. Wij pleiten voor het ontwikkelen van veilige aan- en uitvliegroutes; het overvliegen van grote woongebieden (over bijv. Amsterdam) dient gestopt te worden. Grote projecten die veel bezoekers aantrekken dienen niet onder de aan- en vliegroutes en in de directe nabijheid van Schiphol aangelegd te worden. Verder bepleiten wij een stand still van het risicogewicht op het niveau 2003.

Voorstel 6. Klimaat

De luchtvaart is tegenwoordig de snelstgroeiende bron van kooldioxide-uitstoot, de belangrijkste oorzaak van klimaatverandering. En omdat deze uitstoot op grote hoogte plaatsvindt, heeft dit ook nog ernstigere gevolgen dan in geval de uitstoot plaatsvindt op zeeniveau. Het kan niet zo blijven dat allerlei andere bedrijfstakken maatregelen moeten treffen om aan het Kuyto verdrag te kunnen voldoen en dat de luchtvaart hiervan gevrijwaard wordt! Deze uitzonderingspositie moet opgeheven worden. Net zoals het voor andere bedrijfstakken geldt, dient er ook voor Schiphol c.q. de luchtvaart een CO₂-emissieplafond ingesteld te worden (ijkjaar 2000/2001). Voorts dient de luchtvaart te participeren in de CO₂- emissiehandel of dient er een CO₂-heffing te komen.

Voorstel 7. Selectieve ontwikkeling vliegverkeer

Het aantal vliegbewegingen op Schiphol is de laatste vijftien jaar verdubbeld tot ruim 400.000 vliegbewegingen. Nu alweer wordt gesproken over een groei naar 600.000 vliegbewegingen en de groeiscenario's voor 800.000 tot 1 miljoen vliegbewegingen per jaar liggen ook al op de plank. De ruimte voor een zesde en zevende baan is inmiddels al gereserveerd. Deze toekomstscenario's

zorgen bij omwonenden en milieuorganisaties voor veel onrust. Het is de hoogste tijd om ervoor te zorgen dat dit niet bewaarheid zal worden. Een verdubbeling van Schiphol op deze plaats met de daarbij optredende overlast is niet meer acceptabel. Het uitplaatsen van vliegbewegingen naar allerlei regionale vliegvelden (oa. Lelystad, Eindhoven, enz) vinden wij een slechte oplossing, het levert verhoudingsgewijs veel meer geluidsoverlast en extra veiligheidsrisico's op dan dat je er mee wint met de uitplaatsing. De aanleg van een vliegveld in de Noordzee is ook geen optie. Uitvoerige studies hebben aangetoond dat daar teveel risico's aan verbonden zitten (vogelaanvaringen) en dat het veel te duur is. Schiphol zal zich meer moeten gaan richten op een selectieve ontwikkeling van het vliegverkeer. Daarbij dient voorkeur gegeven te worden aan het echte mainportverkeer. Verkeer dat niet of weinig bijdraagt aan het instandhouden van de mainport Schiphol (zoals delen van het transferverkeer, lowbudget verkeer, charters, enz) dient ontmoedigd te worden (hogere start- en landingsgelden). De milieukosten dienen in de ticketprijzen tot uiting te komen, zodat er ook een eerlijkere concurrentie zal komen met andere vormen van vervoer (zoals treinverkeer). Ook voor wat betreft het nachtelijk gebruik van Schiphol dient men een selectieve ontwikkeling voor te staan. Vliegverkeer dat niet van belang is voor de mainport en 'lawaaige' vliegtuigmaatschappijen en vliegtuigen die niet de beschikking hebben over hoogwaardige navigatieapparatuur (zodat nauwkeurig de vliegpaden gevolgd kunnen worden) dienen zoveel gewerd te worden uit de nachtelijke uren (tot 07.00 uur).

Voorstel 8. Theorie (c.q Wet) in overeenstemming brengen met de praktijk

Er bestaat momenteel ten aanzien van de (geluids)overlast van Schiphol een zeer groot verschil tussen theorie (in casu de Wet Luchtvaart en de berekende geluidsberekeningen) en de praktijk (in casu de hinderbeleving zoals die wordt ervaren door de omwonenden). Volgens de Milieu monitor van Schiphol is momenteel aan alle uitgangspunten van de Wet Luchtvaart voldaan. Zo liggen er minder dan 10.000 woningen binnen de 35 Ke-zone en ondervinden minder dan 39.000 mensen slaapverstoring binnen de 20dB zone. Cijfermatig lijkt dus alles prima in orde en is er geen reden voor ongerust, zo zou men denken. Wij zijn bang dat voor een dergelijke "theoretische" benadering wordt gekozen bij deze evaluatie. Een dergelijke discussie zou echter totaal voorbijgaan aan de praktijk. Want er zijn natuurlijk veel meer mensen die hinder ondervinden van Schiphol; geschat wordt dat 80 a 90% van alle geluidgehinderden van Schiphol niet in het gebied wonen dat wordt beschermd door de Schipholwet. Ook slaapverstoring is vele malen groter dan waar de wet van uitgaat (het RIVM gaat uit van 320.000 slaaggestoorden terwijl de wet spreekt van 39.000, bijna 10 maal minder!). Deze wet weerspiegelt niet het probleem zoals dat in de omgeving wordt ervaren. De overheid heeft de Schipholproblematiek met deze wet bewust verengd tot het zeer kleine gebied direct rondom Schiphol, terwijl men geen oog heeft voor het gebied er omheen (een tunnelvisie). Dit is echter totaal bezijden de waarheid. Je kunt net zoals in de Milieu Monitor van Schiphol nu gebeurt net doen of er geen probleem is, maar ben je jezelf dan niet voor de gek aan het houden. En dat is wat er momenteel gebeurt (dreigt te gebeuren). Daar komt nog bij dat de geluidsberekeningen waar veelal in de wet mee gerekend wordt, uitgaat van totaal achterhaalde blootstelling-respons relaties (ofwel dosis-effect relaties). Anders gezegd de mensen in de regio Schiphol geven aan dat zij bij een bepaalde geluidsbelasting veel meer hinder ervaren als waar de voor de geluidsberekeningen gebruikte modellen (blootstelling-respons relaties) van uitgaan. Kortom er wordt met deze Wet en de daaraan gekoppelde geluidsberekeningen een totaal onvolledig en dus verkeerd beeld van de werkelijkheid gegeven. Wij zijn dan ook van mening dat in deze evaluatie een zo werkelijkheidsgetrouw beeld van de ondervonden hinder en slaapverstoring gegeven moet worden. Zeker als men een beleid wil gaan ontwikkelen voor de toekomst is het van uitermate belang dat men de problematiek op een zo volledig juist mogelijke manier voorspiegelt. De zogenaamde vragenlijstonderzoeken en de ingediende klachten kunnen hierbij een rol spelen. Tot slot pleiten wij ervoor dat de geluidsberekeningen aangepast worden met de in deze regio gevonden blootstelling respons relaties.

Voorstel 9. Betrouwbaarheid overheid herstellen

Het vertrouwen in de overheid ten aanzien van het Schipholdossier is bij heel veel omwonenden en milieuorganisaties ernstig geschaad. Hiervoor zijn een groot aantal redenen voor aan te wijzen, om maar enkele voorbeelden te noemen:

- het niet nakomen van afspraken. Vele afspraken die door de overheid (danwel Schiphol) zijn toegezegd zijn niet nagekomen, het is teveel om deze hier op te noemen, maar wij noemen een enkele. Een halvering van de geluidsbelasting is bij deze Wet Luchtvaart aan de inwoners van Zwanenburg beloofd. Deze is niet nagekomen (als gevolg van het beroemde "rekenfoutje"). Ook laag over Spaarndam vliegen nog steeds vliegtuigen (Spaarndam was beloofd dat het bij de nieuwe wet gevrijwaard zou worden van uitvliegend vliegverkeer). Dit is uiteindelijk ook niet gebeurt.
- het verdraaien van onderzoeksrapporten, het "herstellen van rekenfoutjes", het dwarsbomen van onafhankelijke deskundigen (gedoeld wordt op de cie Berkhout), het continue gemarchandeer met het wel danwel niet uitvoeren van de motie Baarda, het

gedogen van overtredingen, het bevoorrechten van Schiphol in vergelijking met andere bedrijven enz enz.

De (rijks)overheid moet dit vertrouwen weer zien te herstellen. Dat zal echter niet zo gemakkelijk gaan. Zij zal dit vertrouwen voor veel omwonenden en milieuorganisaties weer moeten zien te "verdienen". Door het onverkort uitvoeren van de motie Baarda en door serieus in te gaan op de verbetervoorstellen van de milieuorganisaties kan zij hier een eerste begin mee maken.

Milieufederatie Noord-Holland
d.d. 29 juni 2005