

xxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxxx
xxxx xx *Vijfhuizen*
xxxxxxxx

Mimisterie van Verkeer & Waterstaat
Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid
Postbus 90771
2509 LT Den Haag

30 juni 2005

Geachte dames en heren,

In de tot nu tot gepubliceerde rapporten, tussenrapportages en verbetervoorstellen met betrekking tot de Evaluatie Schipholbeleid heb ik enige aandachtspunten voor deze evaluatie gemist. Het betreft dan

- de berekening van de geluidsbelasting in Ke en Lden, respectievelijk LAeq en Lnight;
- de berekening van het aantal geluidsbelaste woningen in 1990 en latere jaren;
- de berekening van luchtverontreinigende stoffen en van externe risico's vanaf 1990 en latere jaren;
- de validering van de geluidsbelastingsberekeningen met behulp van NOMOS-registraties;
- de 'groene' compensatie voor de uitbreiding van de luchthaven Schiphol volgens het uitwerkingsplan Mainport & Groen.

Berekening geluidsbelasting

Om de 'gelijkwaardige' overgang van het oude PKB-stelsel (Ke en LAeq) naar het nieuwe formeel wettelijk stelsel (Lden en Lnight) in beeld te kunnen brengen zijn berekeningen in zowel de oude als nieuwe geluidsbelastingsmaten noodzakelijk. Uit de motie Baarda vloeit voort dat deze berekeningswijzen vanaf 1990-heden naast elkaar gezet worden om de mate van gelijkwaardigheid van het PKB-stelsel met het wettelijk stelsel.

De tussenrapportage 'Ontwikkeling van de geluidsbelasting 1990-2005' van maart 2005 geeft geen inzicht in de hiervoor geschetste vraagpunten. In deze rapportage is geen inzicht gegeven in het jaarlijkse verloop van de geluidsbelasting in (een aantal relevante) netwerkpunten (bijvoorbeeld ook handhavingspunten), zowel voor het 'binnengebied' (voorheen >35 Ke) als voor het 'buitengebied' (voorheen >20 Ke). Breng hierbij die netwerkpunten in beeld die voor omwonenden relevant zijn.

Door deze gegevens naast elkaar te gebruiken kunnen de PKB-doelstellingen met betrekking op de reductie van de geluidsbelasting en geluidhinder worden geëvalueerd in 'oude' en 'nieuwe' geluidsbelastingsmaten. Het is wenselijk om de RIVM-rapporten over de hinderbeleving in de omgeving hierbij te betrekken.

Berekening geluidsbelaste woningen

In de (verre) omgeving van Schiphol zijn er sinds 1990 vele woningen bijgebouwd. De ijking op woningbestand 1990 is vanuit PKB-doelstellingen logisch, maar doet gekunsteld aan. Herberekening van de reductiedoelstellingen uit de PKB is ook mogelijk door de aantallen geluidsbelaste woningen vanaf 1990 te berekenen als ware het huidige aantal gerealiseerde woningen in 1990 reeds aanwezig.

Mede met het oog op het in de Nota Ruimte opgenomen bouwverbod binnen de 20 Ke-contour is het wenselijk op de hiervoor geschetste wijze berekeningen uit te voeren. Hierbij kan aansluiting worden gevonden bij de schillenmethodiek welke voorgeschreven is in de Europese Richtlijn Omgevingslawaai en inmiddels is geïmplementeerd in nationale regelgeving (Wet geluidhinder en Wet luchtvaart).

Een volgende stap is de geplande nog toegelaten woningbouw eveneens in beeld te brengen.

Op deze wijze wordt inzichtelijker wat de betekenis van de reductie in het aantal geluidsbelaste woningen anno 2005 ten opzichte van 1990.

Berekening luchtverontreiniging en externe risico's

In de loop der jaren is de wijze van berekening van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en van externe risico's op vaak goede gronden gewijzigd. Hierbij is soms wel of niet een herberekening ten opzichte van 1990 doorgevoerd.

In analogie met de overgang Ke-Lden wordt hier voorgesteld de berekeningen vanaf 1990 met de verschillende modellen naast elkaar te presenteren, zodat de consequenties van de verschillende berekeningsmodellen zichtbaar wordt.

Validering invoergegens met NOMOS

NOMOS-registraties worden al vanaf 1993 doorgevoerd. De betrokken ministers en staatssecretaris van Verkeer & Waterstaat hebben steeds gesteld dat het NOMOS-systeem dient ter vadering van het berekeningsmodel. Deze validering heeft nog niet plaats gevonden.

Voor ieder vliegtuigtype is bij iedere NOMOS-meetpost vast te stellen wat de verschillen zijn tussen de geregisteerde geluidsbelasting en de berekende geluidsbelasting ter plaatse. Er zijn op deze wijze voldoende gegevens voor handen om op 'best scientific way' een ijking van het berekingsmodel voor de verschillende vliegtuigtypen uit te voeren.

Mainport & Groen

Met grote vertraging wordt slechts een deel uitgevoerd van wat in het uitwerkingsplan Mainport & Groen als landschappelijke en ecologische compensatie in het vooruitzicht is gesteld. Van het 'dragende element' het Groene Carré is niet meer gerealiseerd dan een winkelhaak in plaats van het multifunctionele vierkant. Het multifunctionele betreft ook de functie van ecologische verbindingzones. De Provincie Noord-Holland heeft hiertoe de Nota Groene Wegen vastgesteld. Met de gedeeltelijke inrichting van het gebied is

geen rekening gehouden met het vastgestelde ecologische beleid. Tevens wordt geen rekening gehouden met het vogelprotectiebeleid.

In de PKB-evaluaties vanaf 1999 wordt gesteld dat de grondprijzen het grootste obstakel vormen in de realisatie van de groene plannen. Primair is het probleem dat het projectbureau HaarlemmermeerGroen in de planuitwerking gebruik maakt van ondeugdelijke methodieken. De habitat-methode, zoals deze toegepast wordt door het ministerie van LNV en van V&W om groenplannen met een ecologische doelstelling (dus ook vogelprotectie) voor te bereiden, wordt door de Stichting Mainport & Groen/projectbureau Haarlemmermeergroen geweigerd toe te passen. De niet kenbaar gemaakte eigen 'methode' van deze Stichting leidt tot maatregelen waar niemand gelukkig mee is en welke in strijd zijn met het provinciale beleid op het gebied van natuur als wel op het gebied van de cultuurhistorie (Stelling van Amsterdam; Geniedijk en Forten) en recreatie. Tevens is op indirecte wijze (niet gepubliceerd) gebleken dat de planvoorbereidingskosten en verdere overhead-kosten waarschijnlijk zeer hoog zijn.

Buiten de onvoldoende planvoorbereiding hoeft de grondprijs geen doorslaggevend probleem te zijn. In het Landinrichtingsplan Aanpassingsplan Omgeving Vijfde Baan Schiphol is aangegeven dat agrarisch natuurbeheer een middel is om de natuurdoelstellingen van het plan te kunnen realiseren. Indien boeren bereid gevonden worden om tegen een redelijke beloning groene diensten ten behoeve van de natuurlijke inrichting van de Haarlemmermeerpolder te verlenen, dan is het probleem van de grondverwerving niet meer relevant. De Stichting Mainport & Groen/projectbureau Haarlemmermeergroen is tot nu toe een belemmerende factor in het concretiseren van dit agrarisch natuurbeheer.

In het licht van de dubbeldoelstelling van de PKB is het noodzakelijk dat aanvullende financiering beschikbaar komt om de 'landzijdige' compensatie daadwerkelijk te realiseren. Een herbezinning op de werkwijze van de Stichting Mainport & Groen is een tweede voorwaarde om de verbetering van de kwaliteit van landschap, natuur, recreatie en cultuurhistorie conform de PKB te kunnen realiseren.

In de verwachting U met deze verbetervoorstellen van dienst te zijn,

hoogachtend,

XXXXXXXXXXXXXXXXX