

Minuut

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
Stichting Platform Leefmilieu Regio Schiphol
t.a.v. Dhr Drs. J.H. Griese
Kerklaan 14
1189 WG Amstelveen

Classificatie

-

Contactpersoon
Marjan Heijman
Datum

Doorkiesnummer
070 351 7783
Bijlage(n)

Ons kenmerk
DGL 04.U02158

Uw kenmerk

-

Onderwerp
Brief met voorstellen voor de uitvoering van de motie Baarda

Getipt door/paraaf
Marjan Heijman
Vergeleken door/paraaf
Jeroen Gosse
Verzonden door/paraaf
Marjan Heijman
Ondertekening door/paraaf
Marjan Heijman
Medewerking van/paraaf
-

Vervolg op
-
Rappeldatum
-
Verzenddatum
-
Verzendwijze
-
Na verzending retour aan
-

Afschrift aan
DIV
secr MEIS
Gosse
Heijman
Abspoel

Adres

-

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart

Stichting Platform Leefmilieu Regio Schiphol
t.a.v. Dhr Drs. J.H. Griese
Kerklaan 14
1189 WG Amstelveen

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGL 04.U02158	-
Onderwerp	
Brief met voorstellen voor de uitvoering van de motie Baarda	

Geachte heer Griese,

U heeft een brief gestuurd met daarin "Onderzoeksvoorstellen inzake de motie Baarda".

U vraagt om veel gegevens over de geluidbelasting in het verleden, in diverse maten. Een groot deel van deze informatie zal worden geleverd. Ik hoop dat deze informatie enige waarde voor omwonenden zal hebben. De gegevens die er tot nu toe over zijn gepubliceerd, zoals in het MER Schiphol 2003, uit een voor velen ver verleden 1990, zijn zover mij bekend weinig geraadpleegd. Ik verwacht dan ook dat de gegevens over het gebruik van het vijfbanenstelsel van meer belang zullen zijn, omdat daaruit de meest recente veranderingen te zien zijn. Voor sommigen zijn dat verbeteringen, voor anderen een verslechtering.

Voor wat betreft de meer theoretische onderzoeksvoorstellen wil ik u graag wijzen op de mogelijkheid om voorstellen in te dienen voor verbetering van het beleid. De procedure is beschreven in het plan van aanpak voor de evaluatie.

Tot 1 juli 2005 kunt u uw ervaringen en verbetervoorstel(len) schriftelijk inbrengen bij:
Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Antwoordnummer 93054
2509 VB Den Haag of naar het e-mailadres evaluatie-schipholbeleid@minvenw.nl
Graag met vermelding van uw volledige naam- en adresgegevens, eventueel namens wie u het verbetervoorstel indient.

project Schiphol MEIS
postbus 90771, 2509 LT Den Haag
Artillerie, Nieuwe Uitleg 1, Den Haag

Telefoon 070 - 351 7217
Fax 070 - 351 6308
E-mail general.post@dgl.minvenw.nl
Internet www.luchtvaartbeleid.nl

Hieronder geef ik u een reactie op de bijlage bij uw brief. Hierbij hanteer ik de nummering zoals u die ook in uw bijlage hanteert.

1a) U verzoekt om een berekening van het aantal gehinderden en slaapverstoorden vanaf 1990. Deze gegevens zijn toegezegd aan de Eerste Kamer en worden geleverd voor een zo groot mogelijk gebied, voor zover gegevens aanwezig zijn. Dit gebeurt in de oude Nederlandse geluidsmaten Ke en de LAeq nacht en de Europese maten Lden en Lnight. De Lden en Lnight worden berekend conform het EU-berekenvoorschrift, maar niet met het Europese-rekenmodel omdat dat nog niet is vastgesteld.

1b) U stelt voor het geluid in het uur tussen 6 en 7 in kaart te brengen. Hiervoor geldt hetzelfde als voor de berekeningen onder 1a.

1c) U stelt voor de geluidhinder vanaf 1990 tot aan nu te berekenen in de Ke en LAeq zonder afkap. Dit gebeurt niet, omdat ook de eisen in de PKB met afkap zijn berekend. Dus om te kunnen vergelijken met de PKB-eisen gebeurt dat bij de uitvoering van de motie Baarda ook. Het ligt niet in de bedoeling de PKB, die inmiddels is vervallen, te herschrijven op dit punt. Daarnaast verwijs ik u naar het MER Schiphol 2003 (paragraaf 2.5.4 van het hoofdrapport en de onderzoeksbijlage Geluid 2, onderdelen 2 en 9) waar drie jaar geleden al naar de overgang van Ke naar Lden is onderzocht.

1d) U verzoekt verschilkaarten te maken van de verschillende jaren en zo de verandering van de geluidbelasting visueel te maken. Dit zal inderdaad gebeuren. Ik verwijs u voor de Ke alvast naar het MER Schiphol 2003, waarin deze gegevens zijn opgenomen.

1e) U geeft aan dat er overal sprake zou zijn van een verwachte verbetering ten opzichte van 1990.

In 1995 is besloten dat Schiphol mag uitbreiden met een nieuwe start- en landingsbaan, de Vijfde baan, inmiddels gedoopt tot Polderbaan. De groei van de luchtvaart mag plaatsvinden binnen milieugrenzen: **per saldo** stand still ten opzichte van de situatie van 1990. Voor het vliegtuiggeluid werd zelfs een forse verbetering van de situatie beoogd. Groei van de luchtvaart en toch stand still of verbetering van de milieusituatie was mogelijk, doordat in het verlengde van de nieuwe baan weinig woongebieden liggen. "Stand still of verbetering per saldo" betekent: over het geheel. Het werd niet overal beter. Op sommige plaatsen kwam meer geluid, op andere minder. Ik verwijs u voor de verwachte veranderingen ook naar het MER Schiphol 2003 (blz. 88 en 89 van het hoofdrapport). Dat is zeker niet het geval en ook per definitie onmogelijk als een nieuwe baan met nieuwe vliegroutes in gebruik wordt genomen. U begrijpt dat aan uw verzoek dan ook nooit kan worden voldaan.

2a) U vraagt om een onderzoek naar de effecten van zeer onorthodoxe theoretische scenario's à la NLR-CR-2001-373. In dat onderzoek zijn al zeer onorthodoxe theoretische scenario's onderzocht. In de evaluatie wordt met name gekeken hoe in de praktijk de beschermende werking van het stelsel is. Daar gaat het per slot van rekening om. Ik neem aan dat ook u daarvan bent overtuigd en dat dat onderzoek echt relevant is. Er worden dan ook geen aanvullende theoretische onderzoeken uitgevoerd naar mogelijke effecten.

2b) U geeft aan dat verbeteringen moeten worden ontworpen, zodat geen dorp of woonwijk meer dan 0,2 dB(A) geluidbelasting kan ondervinden dan met het PKB-normenstelsel mogelijk zou zijn geweest. Graag wijs ik er op dat het PKB-stelsel overal buiten het geluidszone een grenswaarde van 35 Ke kende en geen lagere waarden per woonkern gold. Ook in het PKB-stelsel mocht, zeker boven de 3000 voet, het startend

vliegverkeer overal vliegen. Voor de naderingen gold dit ook beneden de 3000 voet. In het PKB-stelsel kon dan ook, zeker met door u aangehaalde voorgestelde onorthodoxe vliegscenario's, een grote variatie in de geluidbelasting in een bepaald gebied optreden, en dat mocht dus ook tot maximaal 35 Ke. De PKB normen zijn voor het vijfbanenstelsel nooit tot uitvoer gebracht. De PKB is voor de ingebruikname van de Polderbaan vervallen. Voor omwonenden gaat uw voorstel dus over een vergelijking met een situatie die zich in de praktijk nooit heeft voorgedaan. Of dit goed aansluit bij de beleving van de omwonenden betwijfel ik dan ook.

U geeft aan dat u wilt dat de milieuruimte die de sector nu nog heeft, wordt opgevuld in een scenario zodat de maximale belasting in de omgeving in kaart gebracht kan worden. Dit is gedaan in het MER Schiphol 2003 en meer recentelijk in het MER herstel invoerfout. Hier zijn immers de scenario's doorgerekend op basis waarvan de grenswaarden zoals vastgelegd in de Luchthavenbesluiten zijn gebaseerd. Het aantal vliegtuigbewegingen van dit scenario is een het maximum aantal dat binnen de grenswaarden past. Of deze ruimte ook in de praktijk volledig kan worden benut moet worden betwijfeld. Waarschijnlijk is er dus minder ruimte beschikbaar binnen de milieunormen.

3) Voor uw vraag over het scenario voor de nacht geldt hetzelfde.

De luchthaven met de bijbehorende activiteiten brengt onvermijdelijk overlast met zich mee. Die overlast wil de overheid zoveel mogelijk beperken, maar tegelijkertijd wil de overheid het economisch belang voor Nederland behartigen. Deze beide elementen zullen daarom in de evaluatie worden belicht. De mainport Schiphol levert een belangrijke bijdrage aan onze economie; de regio Groot-Amsterdam staat voor 15 procent van het Nederlands BNP en 13 procent van het totaal aantal arbeidsplaatsen in Nederland. Daarbinnen is de luchthaven Schiphol totaal goed voor 80.000-120.000 arbeidsplaatsen (waarvan 60.000 directe werkgelegenheid). De regio rond Schiphol heeft een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor burgers en bedrijven. Dit wordt veroorzaakt door een samenspel van vestigingsfactoren; een goede luchtzijdige bereikbaarheid van het gebied via Schiphol, de kwaliteit van de landzijdige bereikbaarheid en van vestigingslocaties voor hoogwaardige bedrijvigheid. Ook internationale culturele voorzieningen en het algehele ondernemingsklimaat vormen onderdeel van dit samenspel.

Met vriendelijke groet,

Drs. J. Gosse
Projectleider Schiphol MEIS