



STICHTING

PLATFORM LEEFMILIEU - REGIO SCHIPHOL

Postadres:
Postgiro

Kerklaan 14, 1189 WG Amstelveen
17339 - Badhoevedorp

PLRS

MEDE NAMENS DE 18 PLATFORMS

zie de namen onder aan de brief

SPOED

Amstelveen, 2 februari 2005

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat,
Mw. Drs. K.M.H. Peijs
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Onderwerp: De brieven:

- 1) DGL/04U00032 d.d. 16 dec. 2004 van Minister K.Peijs, als antwoord op vragen over de evaluatie van het Schipholbeleid.
- 2) DGL 04.U02158 d.d. 23 nov. 2004 van Drs. J.Gosse, Projectleider Schiphol MEIS, als antwoord op onze brief met voorstellen voor de uitvoering van de motie Baarda d.d. 23 juni 2004

Excellentie,

Na lezing van bovenstaande brieven moeten wij helaas concluderen dat wij het met een aantal inhoudelijkheden hartgrondig oneens zijn. Voor een heldere communicatie met U hebben wij eerst de door U ingenomen standpunten cursief weergegeven met aansluitend ons commentaar en daarna die uit de brief van de heer Drs. J. Gosse.

- *Uw uitleg van een gelijkwaardige overgang als gevraagd in de Motie Baarda is: dat U toetst of aan de overgangsartikelen in de Wet luchtvaart wordt voldaan.*

Het moet U bekend zijn dat Uw voorgangster, Mevr. I. Netelenbos, bij de behandeling van de wet in de Eerste Kamer meer heeft beloofd dan waar thans de indruk van wordt gewekt. De handelingen van de Eerste Kamer zijn op dat punt uiterst helder en niet vatbaar voor enige vorm van andere uitleg. Hiervan afwijken doet afbreuk aan de geloofwaardigheid en transparantie van het politieke besluitvormingsproces. De uitleg in enge zin zoals U die meent te kunnen geven aan de motie Baarda lijkt ons niet juist. Omwonenden van de luchthaven voelen zich door deze handelswijze gegriefd en tekort gedaan. Er spelen meer belangen in de samenleving dan de inmiddels verworpen dogmatische groei van Schiphol.

Een half miljoen omwonenden van de luchthaven Schiphol zijn reeds langere tijd zeer ernstig gehinderd en dit zal als het aan U ligt alleen maar toenemen (zie RIVM rapport nr. 711931009, Milieu -en natuureffecten Nota Ruimte). Voor de direct betrokkenen een niet te accepteren ontwikkeling die voorspelbaar zal leiden tot ongewenste maatschappelijke onrust. Het vasthouden aan de tot dusver door U gehanteerde uitleg zal het vertrouwen in de politiek ernstig schaden en een verdere verantwoorde inbedding van Schiphol in zijn omgeving in de weg staan.

Sekretaris Drs Jan.H. Griese
Adviseur Ineke Ebbers

Tel. +31(0) 0297 582 336
Tel. +31 (0) 654 6373 11

E-mail j.griese@wanadoo.nl
E-mail geesje@euronet.nl

- *De toets op gelijkwaardigheid (met de PKB Schiphol uit 1995) vormt een essentieel onderdeel van de evaluatie.*

Deze benaderingswijze kan o.i. slechts leiden tot een ongewenste verwarring. Logischerwijze zouden door uitvoering van de Motie Baarda eerst de te toetsen criteria moeten worden vastgesteld, alvorens de praktijk daaraan getoetst kan worden. Wij hechten aan deze handelswijze omdat het dossier inmiddels al ingewikkeld genoeg is. Verdere onnodige complexiteit zal deze zaak niet kunnen verdragen.

- *U behoudt zich het recht voor om de door de kamers gevraagde informatie te verstrekken voor zover het U als redelijk voorkomt.*

Wij zijn van mening dat alleen om zeer ernstige en goed beargumenteerde redenen van de informatievraag kan worden afgezien. De door U gekozen formulering zal, als U gebruik maakt van dit zelfgekozen recht, de Tweede en Eerste Kamer in hun functioneren ernstige belemmeren met als gevolg flinke vertragingen.

- *U bent van mening, dat door de toets op de overgangsentikelen een afdoend beeld wordt gegeven van de milieuhinder.*

Wij kunnen het daarmee niet eens zijn. Eerst zou de toets op gelijkwaardigheid moeten plaatsvinden (zie eerste aandachtspunt, dit zou geconcretiseerd moeten worden door een uitvoering analoog aan NLR onderzoek 2001-CR-373). Daarna kan worden gekeken naar wat dit betekent in termen van hinder. Voorts wijzen wij U op de bevindingen van het RIVM in voornoemd rapport (zie blz.9).

Een opmerking terzijde: De in de laatste regels van het stuk over harmonisatie op blz. 9 genoemde onjuiste toepassing van dosis-effectrelaties is nu al aan reparatie toe.

Ten aanzien van de brief van de heer Drs. J. Gosse merken wij het volgende op. Hierbij is door ons rekening gehouden met Uw eindverantwoordelijkheid voor het dossier Schiphol.

- *U levert gegevens over het aantal gehinderden en slaapverstoorden vanaf 1990 voor zover bekend.*

Wij vragen U naar de rapporterende partijen toe eenduidig te zijn over de te hanteren dosismaten. Het maakt namelijk veel verschil uit of deze dosismaten gemeten of berekend zijn. Zie hiervoor ook de derde voortgangsrapportage van de commissie Eversdijk en het bij U bekende commentaar daarop van de Platforms verwoord in de Nota Wikken en Wegen en het voornoemde RIVM rapport.

- *De groei van de luchtvaart mag plaatsvinden binnen milieugrenzen: Per saldo "stand still" ten opzichte van de situatie van 1990 inclusief een forse verbetering.*

Dit "per saldo" is nietszeggend indien er geen relatie wordt gelegd met de aantallen personen waar het om gaat. Door de TGV generiek te maken, is het gebruik van en de uitleg van Uw "per saldo" niet terecht. Er vindt namelijk geen gebiedsweging meer plaats. Overigens is het ongehoord dat de overheid als opsteller van de MER 2003 het argument hanteert dat Schiphol niet kan worden aangesproken op het aantal mensen dat zich in een bepaald gebied bevindt. De wetgever is daar in ieder geval voor aanspreekbaar. Het gaat toch om mensen die gehinderd worden of wordt daar gemakshalve maar even aan voorbij gegaan?

- *U schrijft dat het PKB stelsel overal buiten de geluidzone een grenswaarde van 35 Ke kende en er geen lagere waarden per woonkern golden.*

Dit is een pertinente onjuistheid. Dat gold voor het buitengebied, de geluidzone tussen de 20 en 35 Ke contour. Daarbuiten was de grenswaarde 20 Ke. Bescherming in dat gebied vond plaats door de zogeheten schaduwwerking. De tijdelijke afschaffing van het buitengebied betekent echter niet dat daarmee ook de historie vervalst kan worden.

- *U schrijft: "de mainport Schiphol levert een belangrijke bijdrage aan onze economie; de regio Groot-Amsterdam staat voor 15% van het Nederlandse BNP".*

De manier waarop U verwijst naar het economische belang van Schiphol is sterk gekleurd en overgewaardeerd maar wordt door U toch systematisch als hard argument gehanteerd.

Het economische belang van Schiphol is becijferd op maximaal 2% van het BNP waarbij terecht de vraag zou kunnen worden gesteld in welke mate aan dit beeld afbreuk wordt gedaan door de bijkomstige kosten (aanleg TGV, aanslag op de noodzakelijke woningbouw, gezondheidsproblemen enz. enz.).

Excellentie, wij hopen dat U begrip zal kunnen opbrengen voor onze zienswijzen en vragen U per aandachtspunt om een snelle reactie. Dit tegen de achtergrond van een door alle betrokken partijen gewenste transparantie m.b.t. het dossier Schiphol en de komende discussie over de evaluatie van het Schipholbeleid. Ook naar het oordeel van de Commissie Eversdijk zijn wij zeer benieuwd. Het zal U ongetwijfeld zijn opgevallen dat met uitzondering van het laatste aandachtspunt de overige zaken ook deel uitmaken van de opdracht die aan deze commissie is verstrekt.

Hoogachtend,

Mede namens de 18 Platforms

Drs. J.H. Griese	Secretaris PLRS,
Prof Dr. O.L.M.Bijvoet	Voorzitter PVRC
Dr. K. Weijer	Voorzitter PVA
Ir.R. van den Brink	Voorzitter PVOS

Cc. Tweede kamer
Eerste Kamer
Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid
CROS
CvdK Prov. N-H de heer Mr. H.C.J.L.Borghouts

Secretaris: Jan Griese , tel 0297-582336 email: j.griese@wanadoo.nl b.g.g. mevrouw Ebbers 0654637311
email: Geesie@Euronet.nl

Namen Platforms:

Platform Vliegoverlast Regio Castricum	Castricum
Pressiegroep Velsen Overlast Schiphol	Velsen
Werkgroep Luchtruim IJmond Noord	Heemskerk
Platform Vliegoverlast Assendelft	Assendelft
Platform Vliegoverlast Spaarndam	Spaarndam
Werkgroep Zwanenburg	Zwanenburg
Dorpsraad Zwanenburg	Zwanenburg
Platform Vliegoverlast Oostzaan	Oostzaan
Milieucontact	Heiloo
Dorpsraad Wijk aan Zee	Wijk aan Zee
Platform Leefmilieu Regio Schiphol	Amstelveen
Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer	Amsterdam
Platform Vliegoverlast Amsterdam	Amsterdam
Bewonersvereniging Hoofddorp Noord	Hoofddorp
Werkgroep Blokland Wormer	Wormer
Platform Vliegtuigoverlast Zaanstad	Krommenie
Vereniging Geus Aalsmeer	Aalsmeer
Platform Uithoorn	Uithoorn

