



Platform Vlieghinder Regio Castricum

o.a. Akersloot Bakkum de Egmondend Castricum Heemskerk Heiloo Limmen Uitgeest

**Aan de voorzitter en de leden van de Vaste Commissie Voor Verkeer en Waterstaat
der Tweede Kamer
T.a.v. de griffier de heer Drs. C.J.M. Roovers
Postbus 20018
2500 EA Den Haag**

Castricum, 25 april 2005

Betreft: Uw Algemeen Overleg van 28 april 2005

Geachte Commissie

Allereerst delen wij u mede, dat deze missive aan u plaats vindt middels 2 brieven: Deze, en een uit Amstelveen, die u gelieve als een geheel te lezen. Door de tijdsdruk en de logistieke problemen was het ons onmogelijk beide brieven te integreren.

Naar wij begrepen heeft u op 28 april a.s. een Algemeen Overleg met de staatssecretaris over onder andere de evaluatie van het Schipholbeleid en over het Plan van Aanpak. Dit laatste geeft ons reden tot het maken van de onderstaande opmerkingen.

1. In het Plan van Aanpak staat onder punt 3.2 Toetsing beoogde Bescherming- uitvoering motie Baarda cs op blz 14 een toetsingstabel. Bij de toetsingstabel staat aangegeven dat gekeken wordt of de praktijk in 2004 en 2005 voldoet aan de wettelijke eisen. Vervolgens wordt in de tekst het volgende opgemerkt: "In het geval dat alle waarden voldoen aan de eisen (dus gelijk of lager zijn), is aan het criterium van een gelijkwaardige overgang voldaan en hoeven de luchthavenbesluiten niet aangepast te worden".

Deze opmerking is echter beslist onjuist. Een dergelijke toets zegt namelijk alléén iets over de situatie in 2004 (en straks 2005), maar niets over de verdere toekomst. Ook dán zal het stelsel gelijkwaardig moeten zijn. Bekend is dat Schiphol in 2004 het maximale quantum volgens het passende scenario lang niet heeft gehaald. Dat maakt het een stuk makkelijker om binnen de gestelde maxima te blijven. Ook voor 2005 is de verwachting dat het maximale quantum niet wordt bereikt. Op grond van die incidentele waarnemingen kan echter onmogelijk de definitieve uitspraak worden gedaan dat er sprake is van een gelijkwaardige overgang die ook naar de toekomst geldigheid heeft. Wat nu als Schiphol daarna wél vol gevlogen wordt? De geluidshinder zal dan zéker vele malen erger zijn, zonder dat de zekerheid bestaat



Platform Vlieghinder Regio Castricum

o.a. Akersloot Bakkum de Egmondon Castricum Heemskerk Heiloo Limmen Uitgeest

dat de gestelde maxima dan niet zullen worden overschreden. De geciteerde opmerking uit punt 3.2 kan dus geen stand houden!

Een oplossing voor dit dilemma willen wij u graag aanbieden. Deze is: verhoog het werkelijke aantal vluchten van 2004 en 2005 berekeningstechnisch tot het aantal volgens het passende scenario en tel de hoeveelheid geluid van deze theoretische toevoeging op bij het gerealiseerde geluid en u heeft een toekomstgerichte toetsing uitgevoerd. Mits correct uitgevoerd, vergelijkt u dan appels met appels en niet zoals nu voorgesteld appels met peren.

2. Verder vragen wij uw aandacht voor de constatering van de commissie Eversdijk dat de contourberekeningen die aan de rapportage ten grondslag liggen, zijn gemaakt zonder meteotoeslag. Deze toeslag geeft de luchtvaartsector ongeveer 20% méér ruimte in het stelsel ter opvang van de onzekerheid die het weer met zich meebrengt.
Logischerwijs leidt de meteotoeslag tot grotere geluidscontouren en dus ook tot grotere aantallen woningen binnen die contouren. Het weglaten van de meteotoeslag geeft dus een gunstiger voorstelling van zaken, en biedt géén zuivere vergelijking met bijvoorbeeld het criterium `maximaal 10.000 woningen binnen de 35 Ke contour`.
3. Bovendien willen wij u op nog een andere fout wijzen. In het Plan van Aanpak wordt op bladzijde 15 bovenaan gesproken over het uitvoeren van berekeningen om de in de toetsingstabel genoemde gegevens te verkrijgen.
Vertaling van in de berekeningen gevonden geluidswaarden naar aantallen ernstig gehinderden vindt plaats met behulp van zogenaamde dosis-effect relaties. Om consistent te zijn moeten de gebruikte waarden in de hele procesgang dezelfde zijn. De gebruikte dosis-effect relatie is echter, volgens onze waarneming, verbonden aan een gemeten waarde, terwijl de ingevoerde waarde is berekend. Tussen deze beide waarden bestaat er een significant verschil, zoals door de Commissie Eversdijk is aangetoond in haar derde voortgangsrapportage. Omdat ook de Nederlandse dosis-effect relatie voor luchtvaart behorend bij berekende waarden bekend is, willen wij u verzoeken u er zich van te laten overtuigen dat er in het *gehele* traject van gegevensverzameling steeds *dezelfde* dosismaat wordt gebruikt. Óf de gemeten waarde óf de berekende waarde. Dat geldt ook voor de berekeningen die in het verleden zijn gemaakt om te komen tot het passende scenario. Ook hier moeten de appels en peren weer op de goede manier gescheiden worden om een zuiver vergelijk te krijgen.
4. Tenslotte vragen wij U dringend aandacht te schenken aan het probleem dat een gelijkwaardige overgang ook eist dat de toetsing alleen dan per saldo gelijkwaardigheid kan vaststellen wanneer de relatie tussen toets en de te toetsen werkelijkheid ook per saldo onveranderd is.
Dit is niet het geval. Iedereen heeft kunnen waarnemen dat sinds in gebruik nemen van de Polderbaan een zeer grote fractie van de klachten over geluidsoverlast afkomstig blijkt van buiten het te toetsen gebied. De Polderbaan vraagt door zijn lig-



Platform Vlieghinder Regio Castricum

o.a. Akersloot Bakkum de Egmondon Castricum Heemskerk Heiloo Limmen Uitgeest

ging parallel aan de Zwanenburgerbaan om speciale naderingstechnieken. Deze zijn verantwoordelijk voor nieuwe en buiten de buitengebieden gelegen vormen van overlast. De overlast gebieden liggen ook niet, zoals oorspronkelijk werd aangegeven, in een dunbevolkt gebied in het verlengde van de baan, maar in een dichterbevolkt gebied parallel daaraan.

Wij kunnen uitspraken over gelijkwaardigheid die geen rekening houden met deze werkelijkheid alleen maar kenschetsen als bedrieglijk.

Wij willen u verzoeken bovenstaande zaken in uw beraadslagingen te betrekken.

Met vriendelijke groet,
Namens de 18 platforms

Prof. Dr O.Bijvoet,	PVRC
Dr. K. Weijer	PVA
Drs J.H.Griese	PLRS
Ir. G. Huiting	PVRC
Ir. R van den Brink	PVOS

Cc: -Eerste Kamer

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
Platform Vliegtuigoverlast Zaanstad	Krommenie
Vereniging Geus Aalsmeer	Aalsmeer
Platform Uithoorn	Uithoorn
Platform Vlieghinder Schermer	Schermer.