

Projectbureau evaluatie Schipholbeleid  
Postbus 20904  
2500 EX Den Haag  
Nederland

Tevens verzonden per e-mail

Castricum, 6 februari 2005.

Betreft : Uw brief van 20 januari 2006 met kenmerk DGTL/06.0006610  
m.b.t. de resultaten onderzoek effecten van verbetervoorstellen.192 t/m 201  
(V00067) en 202 t/m 206 (V00068)

Geachte dames en heren medewerkers ministerie van Ven W,

Helaas ontvingen wij genoemde brief pas 24 januari per post en de digitale versie pas vrijdag 27 januari. Dit heeft ons nogal onder tijdsdruk gezet voor het geven van een reactie.

Wij begrijpen best dat u vanwege de afspraak met de Tweede Kamer onder tijdsdruk bent komen te staan en daardoor het onderzoek naar de voorstellen in een beperkte tijd heeft moeten doorvoeren.

Niettemin hebben wij van onze kant grote bezwaren en ergernis over deze haastige gang van zaken, die de zorgvuldigheid zeer te kort doet. De afgelopen week hadden wij als Gezamenlijke Platforms een aantal afspraken in het kader van de evaluatie. Voor een individuele indiener, is het wellicht wel mogelijk om met kunst en vliegwerk op tijd te kunnen reageren. Voor ons als Gezamenlijke Platforms is dat onmogelijk. We hebben hoe dan ook enige tijd nodig voor een minimale interne afstemming.

Tegen deze achtergrond lijkt het ons reëel om het recht voor te behouden voor het eventueel nog komen met aanvullingen op deze eerste reactie.

Onze Reactie:

We spraken al eerder (19 oktober) met u over onze verbetervoorstellen en wel over de eerste verkenningen door bureau To-70.

We citeren uit het door u en ons geautoriseerde verslag:

“Naar aanleiding van de rapportage ”Evaluatie Schiphol , 1<sup>e</sup> verkenning” bekruipt de platforms een angstig gevoel. Gedacht werd, dat dit een open evaluatie zou zijn en het lijkt wel alsof er vooraf voorwaarden zijn opgesteld. (en daarmee is het dus niet onafhankelijk) Uit de rapportage blijkt, dat indien het voorstel niet ten gunste komt van de mainport dat voorstel bijna niet meer in beschouwing wordt genomen. Op deze manier lijkt het wel een hele goed-

kope manier voor het krijgen van verbetervoorstellen ten gunste van de ( groei van de ) mainport.

Het gevoel van de platforms hierover onderkent de heer Gosse. Hij licht toe dat het rapport bedoeld was om een globaal beeld te krijgen van alle (682) verbetervoorstellen en de effecten/uitvoerbaarheid. Dit zou waardevrij moeten gebeuren. Er had géén weging moeten plaatsvinden. Bij het vervolgonderzoek is dat ook niet het uitgangspunt, de effecten van de verbetervoorstellen worden sec in kaart gebracht.

Vooraf is wel één randvoorwaarde gedefinieerd: “Voorstellen met extreme effecten zullen niet worden meegenomen”. Deze is opgenomen in het plan van aanpak.

In ieder geval heeft het rapport volgens de platformvertegenwoordigers een foute toonzetting. Hoe wordt hier verder mee omgegaan? Het wantrouwen zou bijvoorbeeld kunnen worden weggenomen door een oplegnotitie te schrijven, waarin wordt aangegeven dat dit allemaal niet de bedoeling was.

Gosse neemt de opmerkingen ter harte en zal er in de volgende fase extra op letten.

Er wordt gewerkt van grof naar fijn. Het is niet zo dat verbetervoorstellen op grond van de 1<sup>e</sup> verkenning al afvallen. Van alle verbetervoorstellen worden de effecten in kaart gebracht en die zullen worden getoetst “”.

Einde citaat uit het verslag.

Wij, als Gezamenlijke Platforms constateren, dat van bovenstaande toezeggingen weinig is terecht gekomen:

**Voorstel 203 (V00068)** Hier wordt alleen opgemerkt: Valt buiten de scope van dit onderzoek Logisch redenerend zou dit onderzoek kunnen vallen onder de ene voorwaarde: “Extreme effecten op de mainport “ Dit verbetervoorstel beoogt een onderzoek naar de eventuele verschillen in beschermkracht tussen het oude en het nieuwe stelsel. (Voor de goede orde: Dit onderzoek werd al eens gedaan door NLR (2001-Cr-373), echter destijds voor 30 Handhavingpunten. *Onderzoeksresultaat: Het nieuwe stelsel beschermt 2,6 dBA slechter dan het oude stelsel.* Het zou dus nu onderzocht dienen te worden met de thans geldende 35 Handhavingpunten.

Met deze afwijzing( buiten de scope) zoudt u logischerwijze erkennen, dat dit mogelijk extreme effecten voor de mainport met zich meebrengt. Die reden, vernamen we echter nooit van u.

Dit is ook een andere reden, dan u eerder tegen ons noemde: “Ach, het is al eens gedaan, en de stelsels zijn gelijkwaardig, en het gaat nu om de praktijk.

Met deze laatste opmerking zijn wij het hartgrondig eens. Het gaat om de praktijk van nu en zeker ook van die voor de *toekomst- b.v. de eerstvolgende 3 tot 5 jaar!*

Een vergelijking op basis van de huidige praktijk achten wij onvoldoende, daar het nieuwe stelsel nog niet is “vol” gevlogen, en het niet is onderzocht op innovatieve technieken en nieuwe vliegscenario's!

Onze indruk is, dat er bewust zaken buiten beschouwing worden gelaten. De reden dat het eerder is uitgevoerd zou aanleiding kunnen geven voor de conclusie “Dan nemen we dit al uitgevoerde onderzoek alsnog *mee* in de evaluatie”. Als de beloofde transparantie en onafhankelijkheid worden gerespecteerd, hoort dit onderzoek, dat destijds voor beide Kamers als

voorwaarde voor de stelselwijziging gold in de evaluatie thuis en dan nu te onderzoeken met de 35 Handhavingspunten.

**Voorstel 206** (V00068) Naderen volgens CDA procedure.

De heer Kroese, dir. LVNL erkent: (zie verslag Themadiner-pensant van 9 en 22 november) "CDA procedure kan "morgen worden ingevoerd". Kost voorlopig wel 20 % vliegcapaciteit, (en geen 40 % zoals u beweert) doch dat dit met non-discriminatoire implementatie en vernieuwing van de vloot met toestellen met het juiste instrumentarium kan worden opgelost.

U noemt echter: Implementatie CDA minstens 3 tot 5 jaar. Dit is volgens de heer Kroese niet juist. Het kan binnen aanmerkelijk minder tijd:

Het is ook al standaard bij veel andere luchthavens. Zoals u aangeeft: Soortgelijke procedures laten elders geen capaciteitsreductie op de uur en jaarcapaciteit zien. Uiteraard zal dit wellicht in het begin (inwerktijd) iets meer tijd en inspanning van de LVNL vergen en met name van de luchtverkeersleiders. Twee van elkaar onafhankelijk vliegtuigdeskundigen noemden indicatief een periode van 2 tot 6 weken.

Recent maakte de Telegraaf, melding van het feit, dat er rechtstreeks met Boeing was gesproken (A. Burlage) en dat Boeing ook beweerde: de CDA procedure kan snel worden ingevoerd, en zou een forse geluidsreductie opleveren. Direct daarna werd dit door directeur Cerfontaine bevestigd.

Geen effect op meer dan 85 dBA? Dat kunnen we ons niet voorstellen. Deskundigen garanderen: 15 dBA reductie geluid, vooral verder weg van de luchthaven.

Concentratie van geluid: Geen probleem, mits..... in combinatie van voldoende strakke grenswaarden bij de extra Handhavingspunten. Anders valt er niets te verbeteren en vertaalt zich de winst in slechts nog meer capaciteit. Er is geen probleem mits concentratie ten oosten van de A-9 plaatsvindt.

Mogelijk capaciteitsverlies kan worden opgevangen door het parallel gebruikmaken van de banen.

**Voorstel 204** (V00068) Delen van de verbetering geluidweerslag is een voorwaarde voor een verbetering van de huidige verhoudingen met de omwonenden. Ook al om dat Lden geen goede maat is voor hinder en overlast. (Zie ook 4 voortgangsrapportage CDV en verbeteringsvoorstel SNM). De prikkel tot vlootvernieuwing blijft hierdoor aanwezig, omdat er ook nog winst voor de sector valt te boeken en dit hoeft geen nadeel te zijn voor concurrentiepositie van Schiphol.

*In zijn algemeenheid geldt voor alle verbeteringsvoorstellen, dat een eventueel capaciteitsverlies niet noodzakelijkerwijs dramatisch hoeft te zijn. Het recente standpunt van de Raad voor Ven W: Schiphol behoeft niet zo nodig mee te doen in de "Eredivisie". Een sub-Hub kan ook om het mainportconcept te consolideren. Bovendien werd het mainportconcept nooit scherp gedefinieerd. Het werd ooit geformuleerd om de intercontinentale vluchten veilig te stellen. Terwijl nu alles dat maar even bijdraagt aan winstmaximalisatie, zoals low cost carriers, extra vrachtvliegen, parkeerinkomsten en winkels etc wordt gerekend tot mainport activiteiten.*

*Te vaak wordt ook geschermd met eventuele afname van werkgelegenheid. Dit is nimmer nog aangetoond. Wetenschappelijk is onder economen gemeengoed dat dit zo niet gesteld mag worden. Bovendien wordt niet meegerekend, dat eventuele afname van werkgelegenheid arbeiders ook meestal deels weer ander werk vinden. De bedrijvigheid m.b.t. schiphol kan ook andere bedrijfsactiviteiten wegdrücken, zoals eerder werd opgemerkt door een geografe.*

Tevreden zijn we met uw opmerkingen, dat de geluidlast waarschijnlijk afneemt.

**Voorstel 205 (V00068)** Validatie van het rekensysteem. Het doet ons goed dat u opmerkt dat dit kan leiden tot meer vertrouwen en dat de mensen eindelijk dat krijgen waar ze recht op hebben.

Met een betrouwbaar en geïntegreerd meetsysteem kan naar onze informatie binnen niet al te lange tijd worden aangevangen. Groot voordeel: geen capaciteitsverlies.

**Voorstel 192 (V00067)** Het doet ons goed, dat u concludeert dat er voorlopig weinig bezwaren behoeven te zijn, tegen de oprichting van een Luchtruimschap. (de naam is op zich niet zo belangrijk) Kernpunt van onze motivatie is, dat onafhankelijk en *eerlijk* met de onderzoeksresultaten, -rapporten van in het algemeen bonafide onderzoeksbureaus zal worden omgegaan. Transparantie en eerlijkheid resulteren automatisch in meer vertrouwen en draagvlak in de regio.

Het hoeft persé niet te leiden tot weer een extra bestuurslaag. De financiën kunnen komen uit mogelijke overname/opheffing van CROS en/of verdeling van de financiën die nu ook door andere instituties gelden.

**Voorstel 193 (V00067)** Studie naar alternatieve locaties. Bij Geluid staat: Geen effecten.

Daar zou moeten staan: Geen verdere uitbreiding van geluidhinder in de omgeving van Schiphol.

Wij achten uw kwalificatie: Valt gedeeltelijk buiten de scope van de evaluatie van het Schipholbeleid niet realistisch en in feite oneerlijk. Er wordt voor de middellange termijn wel uitdrukkelijk naar de effecten op de mainport (capaciteit) gekeken, terwijl er voor wat betreft de milieueffecten slechts naar het heden en de korte termijn wordt gekeken. (Zie vooral de motivatie voor ons voorstel 203 (V00068) en uw tegenargumenten om juist dit niet uit te voeren!)

In het S.E.O. onderzoek (zie onderzoeken in het kader van de evaluatie) wordt de situatie voor b.v. 2008 en 2012 beschreven.

De uitkomst van de evaluatie staat nog lang niet vast en is voorlopig ongewis, doch het is zeer aannemelijk, dat binnen enkele jaren Schiphol definitief tegen haar grenzen oploopt. Het getuigt dan niet van vooruitziende blik en daarmee bestuurlijke verantwoordelijkheid om geen rekening te houden met het zoeken naar alternatieve locaties.

Wij vernamen schriftelijk en mondeling van de Eerste Kamer, dat zij pleiten voor een snel weer opstarten van de studie naar een luchthaven b.v. in de Noordzee.

**Voorstel 195 (V00067)**

Verschuiving van startroutes: Er staat: Beperkt effect op geluidbelasting bij verplaatsen naar onbewoond gebied verder weg, vanwege de lagere geluidniveaus. Nemen we als voorbeeld Castricum, dan is er geen sprake van lage geluidniveaus. Er worden daar forse waarden berekend en vooral gemeten (Belangrijk: grote verschillen tussen berekende en gemeten waarden tot 8 dBA !)

Als bij Castricum vanaf de Polderbaan rechtdoor ten oosten van de A-9 wordt gevlogen wordt de geluidshinder belangrijk minder!! Dat scheelt qua capaciteit geen 100 vluchten per dag. Zeker niet als parallel wordt gevlogen. Het heeft wel degelijk effecten op de grenswaarden bij de Handhavingspunten.

Ook is er wel degelijk effect op de slaapverstoring: Deze neemt beduidend af !!

Ook zien we niet in, dat bij optimale implementatie, dit ten koste van capaciteit zou behoeven te gaan!

**Voorstel 196** (V00067) U verwijst naar voorstel 259. U doelt mogelijk op voorstel 206. Zie hiervoor eerder bovenstaand ons voorstel 206 CDA procedures.

**Voorstel 198** (V00067) Geen vracht en charters bij nachtelijk verkeer. U geeft om voor ons zeer onbegrijpelijke redenen aan: *Geen effect op Geluid*. Uiteraard geven oudere zwaarbeladen kisten met vracht een verhoging van de geluidshinder/overlast! Geen charters betekent ook : Minder hinder! (Zie ook onze bovenstaande eerdere opmerkingen over het steeds verschuivende concept mainport !)

**Voorstel 199** (V00067) Heeft ons akkoord.

**Voorstel 194** (V00067) Wij refereren inderdaad aan het Groepsrisico, waarover NMP opmerkt: Verdubbeling van risico. Bij de PKB 1995 en tijdens de behandeling van deze luchtvaartwet (Min. Netelenbos !) is uitdrukkelijk beloofd, dat er een statistisch causaal model zou worden ontwikkeld met behulp van o.a. buitenlandse expertise.

Wij willen het kabinet aan deze beloften houden. Afspraak is afspraak. Eerder werd opgemerkt, dat een dergelijk model niet zou zijn te ontwikkelen. Prof. B. Ale (Universiteit Delft en RIVM ) verzekerde eerder: Binnen enkele maanden is een dergelijk model te realiseren.

Uw motivatie toont des te meer aan, dat met spoed gezocht dient te worden naar alternatieve locaties voor schiphol.

**Voorstel 201** (V00067) Zorgvuldiger wetgevend proces. Hier geeft u aan dat er geen effecten op de leefomgeving en de mainport zijn aan te geven.

Dat is onjuist. De praktijk heeft duidelijk anders uitgewezen, als niet zorgvuldig wordt gehandeld.

Illustratieve voorbeelden: Een dubbeldoelstelling, die niet werkt. Stas van Geel hierover: “Knollen voor citroenen verkocht “ Kamerlid Haverkamp CDA op een bijeenkomst in de IJmond :U bent gefopt met die milieubaan ! Het aantal hinderklachten steeg inmiddels naar ongekende hoogte. U bij voorbaat dankend voor een snelle reactie,

Hoogachtend,

Namens de 19 Platforms

Erwin von der Meer  
plv. secretaris

Secretariaat: Postbus 327  
1900 AH Castricum  
platformoverleg@vlieghinder.nl

## 19 gezamenlijke platforms omvatten de volgende deelnemers

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

Secretariaat: Postbus 327 1900 AH Castricum [platformoverleg@vlieghinder.nl](mailto:platformoverleg@vlieghinder.nl)

De gezamenlijke platforms stellen zich ten doel om de vlieghinder rond Schiphol terug te dringen tot een aanvaardbaar niveau. De platform zijn niet tegen vliegen, en evenmin tegen Schiphol, maar vinden wel dat er grenzen zijn aan de overlast en het gevaar die burgers daarvan mogen ondervinden. De platforms zijn in hun activiteiten onafhankelijk, maar werken samen op terreinen waar dat tot versterking van hun doelstellingen kan leiden.

Veel informatie over de activiteiten van de platforms is te vinden op de website [www.vlieghinder.nl](http://www.vlieghinder.nl)