

## De Gezamenlijke 19 Platforms

Aan de Procescommissie Evaluatie Schipholbeleid.  
t.a.v. Prof. Dr. W Derksen, voorzitter.  
Postbus 8039  
3503 RA Utrecht

Castricum, 25 februari 2006

Tevens verzonden per e-mail

### **SPOED**

Betreft: Evaluatie Schiphol

Geachte heer Derksen, Leden van de commissie,

Hopelijk nog net op tijd m.b.t. het door U opstellen van het Eindadvies, willen wij u het volgende nog laten weten:

Wij verzochten u al eerder om de termijn dat uw commissie werkzaam is te verlengen met minstens twee maanden. Dit verzoek herhalen wij nog eens met klem, omdat wij ons ernstig zorgen maken over de kwaliteit van genoemde Evaluatie. Onze zorgen betreffen op een aantal punten inhoudelijke en onderzoeksmethodologische kwesties maar ook de irreële tijdsdruk, die het ministerie zich zelf, maar ook ons heeft opgelegd. Met onderzoeksmethodologisch bedoelen we, het achterwege laten van onderzoek, maar ook de wijze waarop de onderzoeksvragen worden en werden gebruikt. De presentatie van het eindrapport en vooral de daarin verwoorde conclusies/stellingen zijn voor ons aanleiding voor veel vraagtekens. Een aantal wijzigingen lijkt ons noodzakelijk, om nog te kunnen hopen op enig herstel van vertrouwen tussen betrokken partijen.

Het aantal rapporten en de hoeveelheid informatie is indrukwekkend. Hoewel meerdere beleidsmedewerkers daar ongetwijfeld hard aan hebben gewerkt, ontkomen we niet aan de indruk dat er door de leidinggevenden van V&W op onderdelen bewust is gestuurd op inhoud.

Onder invloed van de tijdsdruk informeren wij U in grote lijnen over onze zorgen m.b.t. de Evaluatie Schiphol te weten:

- 1) De eindconclusie kenmerkt zich door een zeer selectieve weergave van de onderzoeksrapporten en adviezen. Er wordt stelselmatig een verkeerd idee gegeven van de bescherming die het normenstelsel biedt en er wordt stelselmatig naar vergroting van de capaciteit van Schiphol toe geredeneerd. Zo kan de geluidsbelasting lokaal hoog oplopen binnen de normen in de handhavingpunten. (CDV-

onderzoek) en is de slaapverstoring groot met letterlijk ziekmakende gevolgen. (Het slaapverstoringsonderzoek door RIVM-TNO- Mevr. Dr W. Passchier. lijkt genegeerd te worden.) Ook is er boven 55 LDen (en niet boven 58 LDen) sprake van zware geluidsbelasting en pas beneden 47 LDen, dus bijvoorbeeld delen van Castricum, sprake van lichte geluidsbelasting. Ook zegt het gerapporteerde geluidsonderzoek van NLR niets over de toekomst. Wat betreft de economische aspecten is de case “*selectief met transfer*” niet onderzocht en zijn de gestelde grote werkgelegenheidsgevolgen van het niet kunnen doorgroeien weinig onderbouwd en in elk geval niet berekend voor een slimme aanpak voor een selectieve groei van het luchtverkeer.

- 2) Er wordt mooie sier gemaakt met al die verbetervoorstellen om de ernstige hinder en slaapverstoring te beperken, maar er wordt niet bijgezegd, hoe het stillere vliegen gaat worden gerealiseerd. Zonder een sterk normenstelsel, dat de sector dwingt tot een voortvarende aanpak van het lawaai zal er weinig te verwachten zijn. Dan zal men bijvoorbeeld niet alle typen vliegtuigen meer kunnen toelaten, het slotstelsel zal veel geavanceerder moeten worden en de luchtverkeersleiding zal stevig en snel gemoderniseerd moeten worden. (Voorbeeld: De heer Kroese/LVNL zegt ons persoonlijk: CDA vliegen kan morgen worden ingevoerd. V&W zegt daarentegen: het duurt 3 tot 5 jaar !)

De ervaring van de afgelopen tien jaar is, dat dit alleen kans van slagen heeft, als de sector hiertoe gedwongen wordt. Het normenstelsel zal in plaats van dit nog verder uit te hollen daarom alleen maar krachtiger moeten worden en aan de kwetsbare locaties in het buitengebied alsnog een harde bescherming moeten gaan bieden. Overigens is het dan nog niet zeker dat een deel van de geluidswinst aan de omwonenden ten goede komt. Dit wordt door V&W echter allemaal verdoezeld.

- 3) De staafdiagrammen in het eindrapport geven de werkelijkheid onjuist weer: Men vergelijkt appels met peren. De zonecontour mag namelijk niet vergeleken worden met een jaarcontour. Het criterium van de Schipholwet is 10.000 woningen in de zonecontour van 35 Ke. Deze contour is echter berekend met 20 % meteo marge, d.w.z. dat i.p.v. het jaarvolume aan starts en landingen voor de zone-geluidsberekening 120 % van het jaarvolume is genomen (dit is gedaan omdat een jaarcontour, onafhankelijk van het weer in een bepaald jaar, op elk punt binnen de zone moet liggen, dus ook als de jaarcontour door het weer een andere vorm heeft dan de zone). Het oppervlak van de zone is dus groter dan het oppervlak van de jaarcontour. Bij een zone met 10.000 woningen hoort daarom een jaarcontour met 6000 a 6500 woningen.

*Het is dus onjuist te stellen, dat dit criterium ruimschoots is gehaald. Wanneer de juiste vergelijking zou zijn gemaakt is het criterium, dat dan net boven de 6000 komt te liggen, maar net gehaald*

Dit zelfde geldt voor het aantal woningen binnen de nachtzone van 26 dB Laag (7 urige nacht) percentage ernstig gehinderden, of slaapverstoorden. Ook dit aantal moet niet met 10100 maar met ca 6000 vergeleken worden

Met de staafdiagrammen (in de eindrapport-bijlagen) wordt dus **geen juist beeld voorgespiegeld.**

De trendmatige ontwikkeling van het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden geeft een beter beeld dan de staafdiagrammen. Daaruit blijkt, dat de verbetering beperkt is. Maar ook deze verbetering is nog geflatteerd. Immers, alleen de mensen die wonen in het studiegebied telden mee. Begin 90-tiger jaren lag het belastte gebied (binnen de 45 LDen-resp. de 35 Lnght-contour) geheel binnen het stu-

diegebied., maar nu valt een deel van die belaste gebieden er buiten als gevolg van het als een olievlek uitdijen van het klachtengebied. Een deel van de ernstig gehinderden, nl die buiten het studiegebied, wordt dus *de laatste jaren* niet meege-  
nomen. Dit geldt eveneens voor de nachtsituatie.

Er werd een forse verbetering beloofd van het aantal ernstig gehinderden (Zie PA  
SO convenant)

Die toentertijd getalsmatige voorgespiegelde verbetering van minstens 50 % bij het  
aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden wordt niet gehaald. Deze bedraagt  
slechts 20 %. Daarbij moet nog worden bedacht dat we nu op een minimum zitten  
(het aantal stijgt alweer het laatste jaar) omdat het aantal vluchten blijft toenemen,  
doordat er meer tussen de handhavingpunten wordt doorgevlogen!

- 4) Het TVG is bedoeld als pendant van de vroeger geldende norm van 450.000  
vliegbewegingen. (44 miljoen passagiers) Men stelde toen dat het onlogisch was  
om een volumegrens te stellen, want het ging toch om geluid en risico. Dus werd  
het TVG (en het TRV) ingevoerd. Men zou dit TVG (en het TRV) nu , als volgende  
stap los willen laten (Zie bijgevoegde sheets, die tijdens de Infomiddag 16 februari  
werden gepresenteerd – zie vooral het plaatje uit de 2e serie met nummer 10.) Wij  
zijn het volstrekt oneens met deze gedachtegang. Dit kan het huidige wantrouwen  
slechts doen toenemen.

Bovendien kan dit TVG veel doelmatiger worden ingevuld. De vraag of en hoe dit  
TVG doelmatiger kan worden gemaakt, wordt niet eens gesteld. Het moet gewoon  
weg, want de sector heeft er last van. Het TVG zou ons inziens berekend moeten  
worden van 3 tot 30 km vanaf de baan. Het wordt nu berekend van, 0 tot 17 km  
vanaf de baan, terwijl de belaste woningen staan van 3 tot 30 km.

Het is wonderlijk hoe men afstand houdt van de gedachte aan grenswaarden in  
alle kwetsbare woonwijken. Over hoe die woongebieden adequaat beschermd  
kunnen worden zou de discussie moeten gaan!

- 5) De Evaluatie, zoals die ooit door Minister Netelenbos werd voorgesteld zou gaan  
over de Evaluatie van het normenstelsel. In het Plan van aanpak is de mainport aan  
deze discussie weer toegevoegd. Dit is niet volgens afspraak.
- 6) Wij zonden u analyses van de onderzoeken naar en bevindingen van Omwonen-  
den. Bij de conclusies zijn ernstige methodologische vraagtekens te plaatsen! (Zie  
de eerder aan de heer Nekkers toegestuurde analyses) Dit geldt ook voor het  
onderzoeksrapport inzake luchtverontreiniging.
- 7) Ook de kwestie rond het Novioconsult rapport zit ons zeer hoog. Nooit werd dit  
rapport gepresenteerd, terwijl het pas 16 februari op de laatste infomiddag openbaar  
werd! Wij lieten u al weten dat het onderzoeksbureau haar bevindingen een aantal  
maal terug kreeg (3 tot 4x ?) voor aanpassing. Desondanks staan hierin nog een  
aantal zeer kritische conclusies, die wij nergens teruglezen in het eindrapport.

- 8) Ook het ontbreken van de kostenkant uit de Kosten-Batenanalyse door S.E.O Amsterdam achten wij een groot manco. Heer J. Gosse liet ons tijdens de info middag weten: "Dit gaat alsnog gebeuren"  
Wanneer, in welk kader en waartoe? Deze vraag bleef onbeantwoord.
- 9) We plaatsten reeds eerder vraagtekens over de onafhankelijkheid van bureau To70 (Op de website van To-70 wordt de heer Gosse Ven W genoemd als referent)
- 10) Dit punt sluit aan en verduidelijkt de eerdere punten 1 t/m 3. Als CROS zegt dat het aantal klachten ten opzichte van het voorgaande jaar is afgenomen dan is dat op zich juist. Indien CROS zou zeggen dat het aantal klachten vergeleken met 2002 nog steeds schrikbarend hoog is, dan klopt dat ook. Net zoals dat het klopt dat het aantal nachtklachten sinds 2002 met een stijgende trend meer dan verviervoudigde. Evaluatie van vier jaar Schiphol resulteert in een totaal van 1.849.318 klachten. Als na een klachtenpiek het aantal klachten weer afneemt wekt het de schijn dat het beleid ineens wel heeft gewerkt. Dit laatste is door de Staatssecretaris dan ook met enthousiasme op TV en radio gecommuniceerd  
Bijgaand het hiervoor illustratieve overzicht. We vinden het een groot tekort dat in het Evaluatie-eindrapport op geen enkele wijze over deze gegevens melding wordt gemaakt. (Zie bij de eerdere 3 punten)  
Omdat de evaluatie betrekking heeft op de periode 2003-2005 kan geconcludeerd worden dat wat betreft de klachten van de omwonenden het Schipholbeleid gedurende 2003-2005 volledig is mislukt.  
Volgens het Evaluatie-rapport is het aantal mensen dat slaapverstoring ondervindt "in gebieden met 20 dB(A) LAeq of meer gedurende de nacht (woningbestand 1990) in 2005 11.000".  
Volgens de CROS klachtgegevens is alleen al in 2005 zo'n 80.166 keer in de nacht de telefoon opgepakt om de klacht van slaapverstoring te melden. Eén telefoontje staat voor veel meer mensen, die NIET de moeite hebben genomen over de klacht te bellen maar wel gedurende de nacht overlast hebben ervaren.
- 11) Op 25 februari ontvingen wij per post een CD met de beoordelingen van alle verbetervoorstellen. Na het lezen van het verbetervoorstel van de sector valt op dat de effecten van een groei naar 600.000 vluchten buiten beschouwing zijn gebleven. Dit is opmerkelijk wetende dat volgens de regels van de Evaluatie een verbetervoorstel dat tot een aanmerkelijke toename van overlast leidt zou moeten afvallen.  
Voorts is opmerkelijk dat een aantal zaken, bij verbetervoorspel W 496, zoals het effect op de luchtverontreiniging afhankelijk worden gemaakt van "de afspraken die de sector met de omgeving op dit gebied zal maken".  
Ons belangrijkste verbetervoorstel (VV 200, gelijkwaardige bescherming van de buitengebieden/elke woonkern conform PKB 1995 voor nu en in de komende periode van 3-5 jaar) wordt daarentegen zomaar afgewezen met de argumentatie "Valt buiten de scope van dit onderzoek" Een goed voorbeeld van selectieve beoordeling.
- 12) Op de bijgevoegde CD van het Evaluatie rapport staan de gegevens van de milieueffectrapportage (m.e.r.) als bijlage. In het rapport zelf wordt met deze gegevens op zijn minst gesproken merkwaardig omgegaan. Ter illustratie onderstaande voorbeelden.

Verwoording van de m.e.r. gegevens als bijlage van de Evaluatie op de bijgevoegde CD:

"Daarnaast constateert de Commissie dat bovendien de normen voor luchtkwaliteit in de omgeving van Schiphol niet worden gerealiseerd.

Vastgesteld kan worden dat de emissies door de andere bronnen dan het luchtverkeer drastisch dalen, terwijl de emissies door het luchtverkeer stijgen. De Commissie doet daarom aanbevelingen om op korte termijn een methode in te voeren die het mogelijk maakt aan de eisen van het Besluit luchtkwaliteit te voldoen."

Verwoording van de m.e.r. gegevens in het Evaluatie rapport:

"2.3 Oordeel Commissie voor de milieueffectrapportage.

Op 1 juli 2005 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.), conform de Schipholwet, advies uitgebracht over de tussenrapportage van de gelijkwaardigheidstoets. De commissie adviseert om in de eindrapportage aan een aantal extra zaken aandacht te besteden, zoals aan de ontwikkeling van het groepsrisico en het feit dat een deel van de ruimte binnen de milieunormen nu nog niet volledig wordt gebruikt door de luchtvaart. In de jaren 2004 en 2005, waar de gelijkwaardigheidstoets zich op richt, zijn namelijk nog niet de maximale hoeveelheden geluid, risico en uitstoot bereikt die binnen de regels mogelijk zijn."

"De Commissie m.e.r. heeft aanbevolen om de maximaal mogelijke milieueffecten binnen de milieugrenzen in kaart te laten brengen. Daarnaast is onderzoek uitgevoerd. In het onderzoek zijn de maximale milieueffecten in kaart gebracht voor geluid en veiligheidsrisico's. Uit het onderzoek blijkt dat ook bij maximale opvulling van de milieugrenzen nog steeds aan alle eisen van gelijkwaardigheid wordt voldaan."

Door de Commissie m.e.r. wordt duidelijk gesproken over een gewenste vermindering van uitstoot, terwijl V&W daarover niet spreekt. Wel wordt door hen gesteld om

- de luchtvaart het maximale binnen de normen te laten uitstoten.
- de extra vrijgekomen uitstootruimte, doordat andere bronnen wel een reductie realiseren, ook nog eens te gebruiken t.g.v. de vliegcapaciteit

Drastische milieumaatregelen die door andere bronnen moeten worden gerealiseerd worden door V&W gebruikt voor het faciliteren van de verdere groei van Schiphol i.p.v. Schiphol aan dezelfde eisen te onderwerpen. Dit staat ons inziens op gespannen voet met het gelijkheidsprincipe.

Tot slot hebben wij de enorme tijdsdruk van de laatste 3 tot 4 weken als zeer storend ervaren. We kregen daardoor al nauwelijks tijd om te reageren op de indeling van onze verbetervoorstellen. De presentatie van het eindrapport op 15 febr. op een pas twee dagen ervoor bekend geworden ingelaste Persconferentie in Den Haag (er zou een A.O. plaatsvinden, doch de kamerleden zegden dit af, omdat ze nog niets hadden gelezen!) kwam bij ons over als een handige georkestreerde manoeuvre.

Het resultaat was, dat er bijna geen critici waren om dit moeilijke onderwerp voor de pers meer balans te geven, terwijl de dag er na op de infomiddag te Sloterdijk waar het eindrapport te Sloterdijk zou worden gepresenteerd in het geheel geen pers aanwezig was. Dit terwijl daar ca. 200 mensen bij aanwezig waren, er een zeer stevige discussie plaats vond en vragen vanuit het publiek nu en dan bot werden afgekapt door de gespreksleider, en vrijwel zonder uitzondering inhoudsloos werden beantwoord. Weer werd op deze wijze het toch al grote wantrouwen verder gevoed.

Helaas moeten wij ook dit keer concluderen, dat het niet mogelijk bleek te zijn om binnen de ons gegeven korte tijd alles zorgvuldig en kritisch te bezien. Bij gebrek aan beter kunnen wij U met deze brief slechts op hoofdlijnen, onze zienswijzen en conclusies laten weten.

Wij hopen uw commissie hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zien uit naar uw reactie.

Hoogachtend,  
namens de Gezamenlijke 19 Platforms

E. von der Meer  
Plv. Secretaris Platformoverleg

Secretariaat: Postbus 327  
1900 AH Castricum

Bijlage : 3 stuks (afschaffing T.G.V., klachten dag/nachtvluchten, m.e.r. cijfers)

Cc drs. J. Nekkers

#### **De Gezamenlijke 19 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
Dorpsraad 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
Studiegroep Zwanenburg	Zwanenburg

#### **Secretariaat: Postbus 327 1900 AH Castricum**

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)