

De Gezamenlijke 19 Platforms

De wereld op z'n kop

Bij ieder vliegtuig meer
genieten de omwonenden van minder geluid

Eerste reactie van de gezamenlijke platforms
op het kabinetsstandpunt Schiphol en de brief over het buitengebied.
23 mei 2005

Enkele relevante voornemens en feiten:

1. “Air France en KLM hebben besloten vanwege de uitstekende positie van Nederland in de logistiek, focus op de vrachtontwikkeling op Schiphol te leggen. Ook de andere partners in de Skyteam alliantie zullen worden gestimuleerd hun netwerken via Schiphol te laten lopen”¹
2. Buiten de ring van handhavingspunten (de buitengebieden) woont 97% van het totale aantal mensen met geluidhinder, resp. 98% van het totale aantal mensen met slaapverstoring door het geluid van vliegtuigen van Schiphol.²
3. Wettelijke bescherming van omwonenden vindt alleen plaats binnen de ring van handhavingspunten(gebied met slechts 3% van de mensen met geluidhinder en minder dan 2% van de slaapverstoorden)
4. Momenteel is het aantal geluidgehinderden te stellen op een ondergrens van ca 400.000³ en het aantal slaapverstoorden op ca 320.000⁴.
5. Harde toezegging van de minister van V&W: Monitoring zal leiden tot een uitbreiding van het (handhaving)stelsel tot ook het buitengebied vanaf 2005.⁵
6. De CDV had van de betrokken ministers als voornaamste opdracht voorstellen te formuleren voor een handhavingssysteem in het “buitengebied”.
7. Het kabinet kiest niet voor handhavingspunten in het buitengebied, “*omdat deze punten niet leiden tot minder vliegtuiggeluid en alleen zeer lokale informatie geven, zeker verder van de luchthaven*”⁶.
8. Het kabinet is van mening dat het Totaal Volume Geluid geen goede maat blijkt voor de hoeveelheid hinder. Zij schrapt daarom het TVG.
9. Saldering zal leiden tot een forse toename van de geluidshinder. Er zullen nieuwe gebieden met ernstige geluidshinder en slaapverstoring ontstaan.⁷
10. Voor het terugdringen van de hinder [in het buitengebied] zal het kabinet in overleg met de luchtvaartsector een convenant opstellen, waarin harde en handhaafbare maatregelen worden vastgelegd waarmee de hinder wordt terug gedrongen.
11. Er geldt in het buitengebied geen enkele wettelijke grens voor de geluidsbelasting, er gelden alleen grenswaarden ter plaatse van de 35 handhavingspunten voor het etmaal en de 25 handhavingspunten voor de nacht en nergens anders⁸
12. De 20 Ke contour wordt vervangen door een 48 dB(A) Lden contour omdat die waarde straks in de Wet geluidhinder ook voor wegverkeer als voorkeurswaarde wordt gehanteerd⁹.
13. De milieuwinst van de vijfde baan is slechts 5 % voor geluid¹⁰
14. Nergens is vastgelegd hoeveel vliegtuigen binnen de geluidsgrenzen passen¹¹
15. Aanvliegen over zee wordt gezien als een mogelijkheid om de hinder terug te dringen.
16. Na publicatie van het regeringsstandpunt was er één partij tevreden. Dat was Schiphol.

¹ KLM,Schiphol Group en LVNL Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio, blz 27

² MNP Het milieu rond Schiphol 1990- 2010

³ MNP Het milieu rond Schiphol 1990-2010 blz 15 in combinatie met blz 75

⁴ RIVM-TNO2002

⁵ Nota van Toelichting bij het eerste LVB

⁶ Kabinetstandpunt blz 45

⁷ To70 effecten van salderen tussen handhavingspunten blz 9

⁸ CDV Luid maar Duidelijk blz 19

⁹ Brief over “Buitengebied” Schiphol

¹⁰ MNP Het milieu rond Schiphol 1990-2010 blz 16

¹¹ CDV Luid maar Duidelijk blz 5

Ons commentaar:

Ad 1

Als dit betekent dat er meer *Full Freighters* op Schiphol ingezet gaan worden, zou dit beleidsmatig tegengegaan dienen te worden. Het past niet in de *mainport* filosofie. De prioriteit daarvan is een netwerk met zoveel mogelijk verbindingen voor personen. Meeliftende vracht is daarbij bijkomend. De vraag is of de schaarste aan fysieke ruimte en geluidsruijnte rond Schiphol een prioriteit op vracht rechtvaardigt. Het is de vraag of het geld dat ermee gemoeid is niet beter elders ingezet kan worden in de Nederlandse economie. Het zal de verkeersinfarcten in de Randstad tot grote hoogte doen toenemen. Ook de geluidsoverlast zal enorm toenemen. In een marginale werkende logistieke sector zal als laatste geïnvesteerd worden in stillere vliegtuigen.

Ad 2, 3 en 4

Dit is de beste illustratie van de ontzettend diepe kloof tussen de ‘Haagse’ werkelijkheid en de **echte** werkelijkheid rond Schiphol.

Ad 5

De burger zal zich afvragen wat het woord van een minister nog waard is. Over normen en waarden gesproken! Die toezegging (zwart op wit) van de minister dient nu nagekomen te worden. Mocht het kabinet daar niet alsnog toe overgaan, dan zullen wij de Tweede Kamer dringend verzoeken dit recht te zetten.

Ad 6

Wat is de zin van het geven van een opdracht om vervolgens de belangrijkste aanbeveling (de uitwerking van een toezegging van een minister) op een bijna achteloze wijze niet op te volgen.

Ad 7

De argumentatie voor het niet opvolgen van het advies van het CDV is letterlijk onbegrijpelijk. Feitelijk zegt het kabinet dat het hebben van handhavingspunten überhaupt overbodig is. Dus ook de al bestaande handhavingspunten zijn overbodig als wij de argumentatie volgen.

Ad 8

Het TVG geeft wel degelijk bescherming en mag dan ook niet worden afgeschaft. Het MNP becijfert dat het TVG in de toekomst een knelpunt kan gaan vormen (zie tabel 8.6.1)¹². Het TGV zorgt er als het ware voor dat een deel van de milieuwinst bij stillere vliegtuigen bij de omwonenden terechtkomt. Het onderzoek¹³ waar het voorstel tot afschaffing op is gebaseerd gebruikt als object van studie een ouder type vliegtuig dat slechts een zeer beperkt deel van de vloot uitmaakt. Daardoor diskwalificeert dit onderzoek zich en kunnen op basis van dat onderzoek geen conclusies worden getrokken. Als het de bedoeling van het kabinet is geweest het toekomstige TVG knelpunt nu vast op te lossen, dan had dat gewoon als zodanig kenbaar gemaakt moeten worden.

Het CDV zet ook vraagtekens bij het TVG. Zij stelt voor daar het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden voor op te nemen. Wij zijn daar tegen omdat dit arbitraire getallen zijn. Voor aantallen slaapverstoorden circuleren nu getallen tussen de 200.000 en 320.000. Het laatste getal moet wetenschappelijk gezien overigens als het meest juiste worden gezien.

¹² MNP Het milieu rond Schiphol 1990- 2010 blz 151

¹³ To70 Groeimogelijkheden Schiphol binnen milieugrenzen

Ad 9

De staatssecretaris van V&W heeft naar aanleiding van de “rekenfout” vaak aangegeven dat de grenswaarden keihard zijn. Dat keiharde standpunt wordt nu zomaar verlaten. Zelfs de aangescherpte norm voor Spaarndam, die na erkenning van de onhoudbare toestand daar is vastgesteld, mag, als het aan het kabinet ligt, weer soepeler worden gehanteerd.

De argumentatie voor salderen is, dat het de ruimte voor groei vergroot en dat het de hinder en de slaapverstoring met enkele procenten¹⁴, ca 5 tot 15%, toe laat nemen.

Wat betekent dat.

Op de volgens het wettelijk maximum aantal ernstig gehinderden (45.000) en slaapverstoorden (39.000) geeft dit een toename van maximaal 6750 resp. 5850 mensen. Op het werkelijk¹⁵ aantal ernstig gehinderden (400.000) en slaapverstoorden (320.000) is dat 60.000 resp. 48.000.

De toename is dus meer dan het aantal mensen dat nu in wettelijke zin gehinderd c.q. slaapverstoord mag zijn. Toename van het aantal is niet te rijmen met de wettelijke randvoorwaarde “dat bij wijzigingen er een gelijkwaardige of betere bescherming dient te komen dan geboden door de regels die vanaf 2003 gelden”.

Als hieraan wordt vastgehouden zullen wij op dit punt dan ook dringend de nodige correctie vanuit de Kamer vragen. Opmerkelijk detail is dat de CDV saldering als mogelijkheid voor het buitengebied heeft geïntroduceerd. Zij gaat daarbij uit van een compensatie van 2:1. Betekenis: als ergens met 1 dB wordt verhoogt, moet de compensatie 2 dB elders zijn. De saldering die nu wordt voorgesteld is 1:1

Ad10

Om te garanderen dat de in een convenant verwoorde verplichtingen door betrokken partijen ook zullen worden nagekomen is vereist deze verplichtingen **wettelijk**, inclusief een wettelijke sanctiemogelijkheid, vast te leggen. Met andere woorden: bij niet nakoming van de afspraken moet er een terugval plaats kunnen vinden op een wettelijke basis om tot afdwinging te komen. Anders blijft het een vrijblijvende aangelegenheid. Wat wij daarentegen zien is dat het bestaande wettelijke kader wordt ontmanteld (saldering, vervallen TVG) en dat de beloofde uitbreiding van een wettelijk kader voor het buitengebied niet tot stand zal komen. Onaanvaardbaar!!!

Ad 11 en 12

Het oude stelsel onder de PKB legde een maximumwaarde op voor het gebied buiten de 35 Ke contour. Bovendien zorgde de schaduwwerking van de dicht op elkaar gelegen handhavingpunten ervoor dat in het buitengebied de geluidsbelasting overal lager tot zeer veel lager was. Dat is vervallen. Een stelsel van op lijn gelegen handhavingpunten geeft geen schaduwwerking. Daarmee is een verschil geïntroduceerd tussen het oude en het nieuwe stelsel¹⁶. De 20 Ke contour had alleen consequenties voor de ruimtelijke indeling van het daarbinnen gelegen gebied. Het werkte niet beschermend. Het gaf overigens wel aan dat geluid afneemt naarmate je verder van de luchthaven verwijderd bent. Dat indertijd niet de logische conclusie is getrokken dat buiten de 20 Ke contour geen geluid neer mag slaan van meer dan 20 Ke moet als een omissie worden gezien en kan worden gerepareerd door het voorstel van de CDV te volgen.

De nieuw voorgestelde 48 dB(A)Lden contour geeft overigens net als de 20 Ke contour geen bescherming. Het heeft alleen werking t.a.v. de planologie. Overigens,

¹⁴ kabinetsstandpunt pg 30

¹⁵ zie punt 3 van de feiten.

¹⁶ CDV Luid maar Duidelijk blz 19

als aangehaakt wordt bij de grens in de Wet geluidhinder moet er rekening mee gehouden dat vliegtuiggeluid als hinderlijker wordt ervaren dan dat van wegverkeer.¹⁷ Volgens de werkwijze van het NMP¹⁸ en rekening houdend met het verschil tussen de EU curve en de blootstellings-effect relatie van Schiphol¹⁹, is de equivalente waarde van 48 dB(A) Lden voor verkeer gelijk aan 40 dB(A) Lden voor vliegtuiggeluid. Het gebied moet dan ook begrensd worden door de 40dB(A) Lden contour. Wij blijven daarbij van mening dat voor dat gebied een wettelijk vastgelegde bescherming moet gelden.

Ad 13

De dunbevolkte gebieden blijken minder dunbevolkt dan verwacht. Tel daarbij op de idiote landingsprocedure waarbij omwille van de capaciteit op 600m boven deze “dunbevolkte” gebieden wordt gevlogen en de zeer magere winst is goeddeels verklaard.

Ad 14

De claim van Schiphol over aantallen vliegtuigen slaat nergens op. De wet luchtvaart is juist ontworpen om Schiphol de ruimte te geven te groeien, maar dan wel binnen harde en handhaafbare milieuregels. Dus voorwaarden voor groei zijn: veel stiller vliegen en veel minder (in plaats van meer) in de nacht vliegen.

Ad 15

Wij vragen ons af, komt Schiphol aan zee te liggen of komt de zee naar Schiphol. Waar blijft het gebied tussen Schiphol en de zee??

Ad 16

Schrijnend, en nu maar hopen op herstel van vertrouwen van de burger in de politiek.

Veel van de uitgevoerde onderzoeken in het kader van de evaluatie stonden in het licht van de bescherming van bewoners tegen overmatige belasting van hun leefmilieu door vliegtuigen.

Het doet dan ook op z'n minst gesproken vreemd aan dat, nadat zonder deugdelijke argumentatie afstand is genomen van alle kwalitatief hoogstaande aanbevelingen op dat punt, opeens wordt gerept “*over de mogelijkheden om de hinder in het buitengebied zoveel mogelijk te benutten en dat gedacht wordt dat dan vervolgens in een convenant tussen sector en rijk te regelen*”. Wij geloven daar dan ook absoluut niet in.

Wij zien in de gekozen weg dan ook niets anders dan een poging tot omzeilen van wettelijk vastgelegde verplichtingen. Door gebruik te maken van de aanbevelingen had het kabinet zich de (naar onze mening vergeefse moeite) van het convenant kunnen besparen.

Daar waar het kabinet spreekt van **Milieugrenzen bepalen de groei van Schiphol**²⁰ had de kop van het persbericht moeten luiden: “**De beoogde groei van Schiphol bepaalt de milieugrenzen**”. Dat had recht gedaan aan de feitelijke insteek van dit kabinet.

¹⁷ MNP Het milieu rond Schiphol 1990- 2010 blz 56

¹⁸ MNP Het milieu rond Schiphol 1990- 2010 blz 108

¹⁹ MNP Het milieu rond Schiphol 1990- 2010 blz 173 ev

²⁰ kop persbericht n.a.v. kabinetsbesluit van 21-04-06 over Schiphol

Wij zullen ons dan ook met alle middelen die ons ten dienste staan sterk maken voor:

- Geen saldering van grenswaarden. Een grenswaarde is een grenswaarde, punt uit.
- Aan de vogelvrije situatie in het buitengebied moet een einde komen.
- Er dient, als toegezegd, een harde en handhaafbare *wettelijke* bescherming voor het buitengebied te komen door middel van handhavingspunten met bijbehorende grenswaarden., een en ander volgens de CDV systematiek.
- Het schrappen van het TVG dient achterwege te blijven.
- Het nachregime dient zodanig verscherpt te worden dat de slaapverstoring tot het uiterste minimum terug wordt gebracht.
- Vracht mag niet de toekomst van Schiphol worden.

Enkele aanvullende opmerkingen:

- De organisatie van de processen rond Schiphol.
LVNL dient in onze visie een onafhankelijke positie ten opzichte van de sector te krijgen. Dit klemmt temeer omdat het Kennis en Documentatie Centrum (KDC) nauw aan de LVNL is gelieerd en naar onze mening kennis niet alleen het bezit van de sector mag zijn. Als gedacht wordt over verplaatsing van het IKB (onafhankelijk Klachtenbureau, nu gelieerd aan CROS) zou dat geplaatst moeten worden bij het onafhankelijke LVNL.
In de wet is opgenomen dat de LVNL ondergeschikt is in haar handelen aan de belangen van de sector. De LVNL zou als begeleider van het luchtverkeer vanuit een onafhankelijke positie een verantwoorde keuze moeten kunnen maken m.b.t. de evenwichtige balans tussen capaciteit en milieu. Dat is nu niet mogelijk, capaciteit heeft prioriteit één. Het milieu is slechts sluitstuk. Door deze manier van werken gaat naar onze waarneming creativiteit verloren. Wij zijn van mening dat daardoor kansen blijven liggen.
- Rol bewonersplatforms
Bewonersplatforms hebben op dit moment geen formele status in het besluitvormingstraject. Het ministerie ziet die rol ook niet voor hen weggelegd²¹, met als argument dat zij geen vertegenwoordiging van alle bewoners vormen. Dit zou impliceren dat als burgers hun belangen willen dienen, in dit geval opkomen voor hun recht om te proberen op constructieve wijze iets te doen aan de overlast van Schiphol, zij daarvoor nooit formele ruimte kunnen krijgen. Dat is een niet te verdedigen standpunt.
- “Flitspalen”
“Flitspalen” is gewoon meten voor handhaving. Ze zouden prima kunnen dienen voor een lik op stuk beleid. Maar dan wel als **extra** bovenop het handhavingssysteem (in binnen- en buitengebied), maar **niet** in plaats van. Zie onze reactie op de 4^{de} voortgangsrapportage van het CDV²². Volgens het CDV is meten voor handhaving echter(nog) niet mogelijk. Dus ook flitspalen niet.
- Validering van rekenmodellen met behulp van metingen.
Het kabinet geeft aan die aanbeveling van het CDV over te nemen, echter met de aanvulling dat zij dat wil doen in EU verband. Dat laatste lijkt ons niet nodig. Het geeft alleen vertraging. Dat kan niet de bedoeling zijn.
- Informatie.
Het kabinet zoekt de oplossing van veel problemen niet in het handhaven maar in het geven van allerlei informatie. Dat hoeft van ons niet. Wij willen niet op voorhand uit ons huis gejaagd worden, omdat er weer onleefbare dagen worden aangekondigd. Het grote goed van informatie aan de omwonenden wordt grof overschat. TNO onderzoek toont aan dat 81% van de ondervraagden daar het nut niet van inziet. Informatie kan wellicht behulpzaam zijn bij verdere systeemontwikkeling, maar kan een wettelijk handhavingssysteem niet vervangen.

²¹ brief DGTL/06.007758 aan de bewonersplatforms

²² http://www.vlieghinder.nl/knipsels_pmach/pdfs/050826_platforms_reactie_op_vierde_voortgangsrapportage_cdv.pdf

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 |
| 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 |
| Platform Velsen Overlast Schiphol | Velsen |
| Dorpsraad Wijk aan Zee | Wijk aan Zee |
| Dorpsraad Zwanenburg-Halfweg | Zwanenburg |
| Studiegroep Zwanenburg | Zwanenburg |

Secretariaat: Postbus 327 1900 AH Castricum
platformoverleg-at-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