



AAN

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Startnotitie Schiphol
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

raadhuis: laan nieuwer-amstel 1
correspondentie-adres:
postbus 4, 1180 BA amstelveen
e-mail: gemeente@amstelveen.nl
telefoon: (020) 5404 911
telefax: (020) 5404 559
bank: 28.50.98.489 t.g.v.
gemeente amstelveen

datum : 25 november 2003
uw brief van : 3 november 2003
uw kenmerk : -
ons kenmerk : 2003/21753
onderwerp : inspraak Startnotitie "wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol"

Geachte staatssecretaris,

Wij hebben kennisgenomen van de Startnotitie "wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol".

Wij betreuen het ten eerste dat net na het van kracht worden van het nieuwe wettelijk stelsel voor Schiphol, er weer aanpassingen van het stelsel nodig zijn. In een situatie waarin door veel burgers in de regio met wantrouwen de ontwikkelingen rond Schiphol worden gevolgd, doet dit de geloofwaardigheid van de overheid geen goed.

Wij willen graag stilstaan bij de betekenis van de verkeersscenario's. Door Schiphol en de NLR wordt de indruk gewekt dat de normen in het Luchthavenverkeersbesluit tot stand zijn gekomen op basis van door de Luchtvaartsector aangeleverde scenario's. Echter, de werkwijze was precies omgekeerd. De milieunormen vormden het leidende kader, niet de hoeveelheid vluchten per uur op de vijf banen, de invoer- en groeiscenario's van Schiphol. Deze volgorde van werken lezen we terug in het Milieueffectrapport 'Schiphol 2003' waar staat dat door de invoerscenario's "bij te stellen" deze zijn aangepast aan de "gelijkwaardigheidseisen". De volgorde is dus: eerst stellen we de norm vast (gelijkwaardig aan die uit 1995), dan berekenen we hoeveel vluchten hierin passen.

Wij merken op dat bij de ontwikkeling van de verkeersscenario's die ten grondslag hebben gelegen aan de nieuwe wetgeving, door onafhankelijke deskundigen, alsmede door uw eigen "Toetsgroep" steeds is geweest op een overschatting van de baangebruiksmogelijkheden. Hierbij is steeds gesteld dat de consequenties van een dergelijke overschatting voor rekening en risico van de Luchtvaartsector zou moeten komen.

Met uw besluit de uitvoeringsbesluiten aan te passen, lijken de risico's van de scenario-berekeningen toch weer voor rekening van de samenleving te komen.

Weliswaar zijn wij van mening dat het nieuwe stelsel niet tot gevolg kan hebben dat Schiphol moet krimpen. Echter, wij vinden dat de mogelijkheden om een dergelijke krimp te voorkomen onvoldoende zijn onderzocht. In ieder geval zou in de MER-procedure bekeken moeten worden

doc.naam : L:\SO_SBI\LWI_G0777\BRG5209LWI.doc
bijlage(n) :

wilt u bij beantwoording ons kenmerk en de datum van deze brief vermelden voor inlichtingen: mevr. drs. L.M.E. Witte
doorkiesnummer (020) 540 4393

in hoeverre voldaan kan worden aan de wettelijke vereisten zonder dat het huidige verkeersvolume hoeft af te nemen.

In aansluiting hierop zijn wij van mening dat eventuele geringere groeimogelijkheden voor rekening en risico van de sector dienen te blijven, zoals ook in 2002 nog het standpunt van de rijksoverheid was.

In artikel 8.17 van de Wet Luchtvaart is bepaald dat elk volgend besluit een gelijkwaardige of betere bescherming moet bieden dan het voorafgaande besluit. Wij stellen voor om, nu de besluiten mogelijk worden herzien, tegelijk ook verbeteringen in het stelsel aan te brengen. Verbeteringen die op korte termijn kunnen worden aangebracht zijn in ieder geval :

- 1) toevoeging van een aantal handhavingspunten op of rond de 58 Lden contour, zodanig dat woongebieden goed beschermd worden;
- 2) uitbreiding van de nachtperiode van 6.00u naar 7.00u, aangezien uit het slaapverstoringsonderzoek is gebleken dat slaapverstoring met name ook in deze vroege uren plaatsvindt.

Wij stellen het op prijs om, evenals bij het project Schiphol 2003 het geval was, het concept MER te ontvangen. Slechts dan zullen wij in staat zijn tijdig op de definitieve MER te reageren.

Verder stellen wij voor dat de ontwerp wijziging van de besluiten pas ter visie worden gelegd voor inspraak als het MER toetsingsrapport van de Commissie MER beschikbaar is.

Een nadere toelichting op onze inspraakreactie treft u in de bijlage bij deze brief aan.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Amstelveen,
de secretaris, de burgemeester,

mr. R.J.T. Schurink

mr. M.H. Kamphuis



AAN

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Startnotitie Schiphol
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

raadhuis: laan nieuwer-amstel 1
correspondentie-adres:
postbus 4, 1180 BA amstelveen
e-mail: gemeente@amstelveen.nl
telefoon: (020) 5404 911
telefax: (020) 5404 559
bank: 28.50.98.489 t.g.v.
gemeente amstelveen

Afschrift aan:

A. Hofstee
T. Witte

datum : 25 november 2003
uw brief van : 3 november 2003
uw kenmerk : -
ons kenmerk : 2003/21753
onderwerp : inspraak Startnotitie "wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol"

Geachte staatssecretaris,

Wij hebben kennisgenomen van de Startnotitie "wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol".

Wij betreuen het ten zeerste dat net na het van kracht worden van het nieuwe wettelijk stelsel voor Schiphol, er weer aanpassingen van het stelsel nodig zijn. In een situatie waarin door veel burgers in de regio met wantrouwen de ontwikkelingen rond Schiphol worden gevolgd, doet dit de geloofwaardigheid van de overheid geen goed.

Wij willen graag stilstaan bij de betekenis van de verkeersscenario's. Door Schiphol en de NLR wordt de indruk gewekt dat de normen in het Luchthavenverkeersbesluit tot stand zijn gekomen op basis van door de Luchtvaartsector aangeleverde scenario's. Echter, de werkwijze was precies omgekeerd. De milieunormen vormden het leidende kader, niet de hoeveelheid vluchten per uur op de vijf banen, de invoer- en groeiscenario's van Schiphol. Deze volgorde van werken lezen we terug in het Milieueffectrapport 'Schiphol 2003' waar staat dat door de invoerscenario's "bij te stellen" deze zijn aangepast aan de "gelijkwaardigheidseisen". De volgorde is dus: eerst stellen we de norm vast (gelijkwaardig aan die uit 1995), dan berekenen we hoeveel vluchten hierin passen.

Wij merken op dat bij de ontwikkeling van de verkeersscenario's die ten grondslag hebben gelegen aan de nieuwe wetgeving, door onafhankelijke deskundigen, alsmede door uw eigen "Toetsgroep" steeds is geweest op een overschatting van de baangebruiksmogelijkheden. Hierbij is steeds gesteld dat de consequenties van een dergelijke overschatting voor rekening en risico van de Luchtvaartsector zou moeten komen.

Met uw besluit de uitvoeringsbesluiten aan te passen, lijken de risico's van de scenario-berekeningen toch weer voor rekening van de samenleving te komen.

Weliswaar zijn wij van mening dat het nieuwe stelsel niet tot gevolg kan hebben dat Schiphol moet krimpen. Echter, wij vinden dat de mogelijkheden om een dergelijke krimp te voorkomen onvoldoende zijn onderzocht. In ieder geval zou in de MER-procedure bekeken moeten worden

in hoeverre voldaan kan worden aan de wettelijke vereisten zonder dat het huidige verkeersvolume hoeft af te nemen.

In aansluiting hierop zijn wij van mening dat eventuele geringere groeimogelijkheden voor rekening en risico van de sector dienen te blijven, zoals ook in 2002 nog het standpunt van de rijksoverheid was.

In artikel 8.17 van de Wet Luchtvaart is bepaald dat elk volgend besluit een gelijkwaardige of betere bescherming moet bieden dan het voorafgaande besluit. Wij stellen voor om, nu de besluiten mogelijk worden herzien, tegelijk ook verbeteringen in het stelsel aan te brengen. Verbeteringen die op korte termijn kunnen worden aangebracht zijn in ieder geval :

- 1) toevoeging van een aantal handhavingspunten op of rond de 58 Lden contour, zodanig dat woongebieden goed beschermd worden;
- 2) uitbreiding van de nachtperiode van 6.00u naar 7.00u, aangezien uit het slaapverstoringsonderzoek is gebleken dat slaapverstoring met name ook in deze vroege uren plaatsvindt.

Wij stellen het op prijs om, evenals bij het project Schiphol 2003 het geval was, het concept MER te ontvangen. Slechts dan zullen wij in staat zijn tijdig op de definitieve MER te reageren.

Verder stellen wij voor dat de ontwerp wijziging van de besluiten pas ter visie worden gelegd voor inspraak als het MER toetsingsrapport van de Commissie MER beschikbaar is.

Een nadere toelichting op onze inspraakreactie treft u in de bijlage bij deze brief aan.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Amstelveen,
de secretaris, de burgemeester,

mr. R.J.T. Schurink

mr. M.H. Kamphuis

Bijlage behorend bij inspraakreactie MER Schiphol, gemeente Amstelveen

Algemeen

Wij zijn van mening dat met deze startnotitie MER wettelijke afspraken worden geschonden. Zo worden afspraken met de omgeving ten aanzien van de gelijkwaardigheid van het stelsel met de Planologische Kernbeslissing (PKB) ter zijde geschoven. Zelfs de wettelijke vereisten voor het opstellen van een MER worden met deze startnotitie genegeerd.

Hoofdstuk 3 Problematiek

Schiphol stelt dat het niet mogelijk is het huidige verkeersvolume (395.000 bewegingen) binnen de huidige grenswaarden af te handelen. Dit is echter nog niet op onafhankelijke wijze aangetoond. Juist in het MER zou bekeken moeten worden in hoeverre het mogelijk is wel te voldoen aan de grenswaarden.

Hoofdstuk 4 Onderwerpen voor de MER

In dit hoofdstuk zouden verschillende planalternatieven, waaronder een nulalternatief en een meest milieuvriendelijk alternatief aan de orde moeten komen. Het nulalternatief is opgenomen maar een beschrijving van de andere alternatieven ontbreekt. Er wordt alleen uitgegaan van één variant met een optimale piekuurcapaciteit.

Wij zijn van mening dat ook in deze MER, conform de wettelijke vereisten, een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) opgenomen zou moeten worden. In dit MMA zou onderzocht moeten worden op welke wijze toch aan de waarden van de handhavingpunten 17 en 18 kan worden voldaan. Maatregelen die hierbij in ogenschouw genomen moeten worden zijn in ieder geval :

- 1) scheiding van zware en lawaaige vliegtuigen (naar Polderbaan en stillere vliegtuigen (Zwanenburgbaan) en ;
- 2) naderingen vanaf grotere hoogte;
- 3) uitbreiding van de nachtperiode van 6.00u tot 7.00u.

Verder merken wij op dat de uitgangpunten bij het herontwerp en de herberekening van vliegptraan en normenstelsel voor Polderbaan en Zwanenburgbaan zo dicht mogelijk dienen aan te sluiten bij het scenario dat in 2001 is gebruikt.

Hoofdstuk 5 globale aanduiding van de milieugevolgen

Als toetsingskader wordt alleen artikel 8.17 Wet Luchtvaart aangehaald. Hierbij wordt voorbij gegaan aan het feit dat ook de PKB als toetsingskader geldt voor de wijziging van de uitvoeringsbesluiten. Wij verwijzen hierbij naar de unaniem aanvaarde motie Baarda in de Eerste Kamer (juni 2002) en het door staatssecretaris Schultz op 7 mei 2003 gevoerde Mondeling Overleg met de Eerste Kamer.

Meer in het bijzonder verwijzen wij naar de beleidsuitspraken ten aanzien van de ontwikkeling en het gebruik van de Luchthaven in de PKB (pagina's 12 en 13 Kabinetsstandpunt PKB Schiphol en Omgeving) waarin is aangegeven op welke wijze de hinder voor de omgeving (Amsterdam –Buitenveldert, Amstelveen, Aalsmeer en Zwanenburg) beperkt zou gaan worden.