

Reactie m.b.t. Experimenteerregeling Schiphol

De Klankbordgroep Schiphol/A1 Gooise Meren behartigt de belangen van omwonenden in Bussum, Muiden, Muiderberg en Naarden die ernstige overlast van het Schiphol vliegverkeer ondervinden. Wij maken bezwaar tegen de voorgestelde regeling omdat de 'actualisatie' van de grenswaarden in strijd is met eerder gemaakte afspraken om de hinder te verminderen.

In onze omgeving zijn vliegpaden van meerdere banen, maar veruit de grootste overlast wordt veroorzaakt door de Buitenveldertbaan. Het vliegpad gaat tussen 500 en 800 meter hoogte over de woonkernen van Muiderberg en Muiden en dat gaat gepaard met ernstige geluidsoverlast. Uitstoot van schadelijke stoffen komt daar nog bij. De veiligheid van omwonenden is tot een factor 10 slechter dan toegestaan voor andere bedrijfsactiviteiten zoals chemie (zie het bekende OvV rapport).

Nadat door sterke groei van het Schiphol vliegverkeer in de jaren 90 de leefbaarheid in de omgeving van de Buitenveldertbaan en Zwanenburgbaan ernstig is aangetast, is destijds besloten tot aanleg van de Polderbaan. Hoewel de situatie enigszins verbeterde zijn de verwachtingen nooit waargemaakt en bleef de leefbaarheid uitermate slecht. Het AldersAkkoord beloofde vervolgens verbetering door de introductie van het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel (NNHS) bij een groei naar 510.000 vluchten. Ook deze verbetering is echter nooit waargemaakt.

Met de voorliggende experimenteer-regeling wordt het falende NNHS gehanteerd binnen het geldende stelsel van handhavingpunten. Dat het NNHS niet voldoet bleek al eerder uit het herhaald overschrijden van handhavingpunten tijdens de fase van anticiperend handhaven. Wij verwijzen daarnaast naar onze eerdere zienswijze m.b.t het LVB1 en de daarin genoemde second opinion door het Engelse onderzoeksbureau Helios. Helaas heeft dit niet geleid tot aanpassingen in het NNHS om het beoogde doel te bereiken. Nu het gedogen van overschrijdingen juridisch niet meer houdbaar lijkt, is het ophogen van grenswaarden uiteraard het paard achter de wagen spannen. Op deze manier wordt de sector beloond voor het niet nakomen van de afspraken.

Specifiek voor het gebied van onze achterban willen wij de aandacht vestigen op Handhaving-punt 20. Dat wordt fors verhoogd, met onder meer een toenemende belasting door starts vanaf de Buitenveldertbaan. Wij zien daar geen goede reden voor. Meer maatschappelijk verkeer (helikopters) en meer general aviation betekent dat er minder ruimte is voor het overige verkeer en dat zou niet op de omgeving afgewenteld moeten worden zoals in de voorgestelde regeling. Op de NADP2 startprocedure bestaat al langer kritiek van omwonenden en wij pleiten er voor om NADP1 weer als standaard in te voeren. Verder is er de al langer slepende kwestie van het niet parallel starten

naar het Noorden bij verminderd zicht. Ook hier wordt een operationele aangelegenheid van de luchtvaartsector afgewenteld op omwonenden door de grenswaarden te verhogen. Wij pleiten ervoor om terug te vallen op de bewezen werkwijze van starten met koersinstructies zolang het probleem met de SID starts bij verminderd zicht niet is opgelost, in ieder geval mag er geen sprake zijn van een ophoging van de grenswaarden.

De redenen die worden gegeven voor de 'actualisatie' van grenswaarden zijn veiligheid en hinderbeperkende maatregelen. Uiteraard is iedereen voor veiligheid, echter de conclusie had moeten zijn dat er vanuit het oogpunt van veiligheid minder vluchten mogelijk zijn binnen de grenswaarden. Met de voorgestelde regeling zijn omwonenden de sluitpost. En omdat de in het kader van het Alders-akkoord toegezegde hinder-beperkende maatregelen nooit tot een vermindering van de overlast hebben geleid door de groei van het vliegverkeer, kan dit onmogelijk een argument zijn voor het verhogen van de grenswaarden.

In de beleidsnotitie van het ministerie wordt gewezen op netwerkkwaliteit als reden de grenswaarden op te hogen. Wij hebben hier 2 bezwaren tegen. Ten eerste moet het opereren met meer overlast voor de omgeving tot een nieuwe afweging van de verschillende belangen leiden. Op zijn minst had de minister kunnen kijken naar de bandbreedte van 400.000 tot 440.000 vluchten om de gewenste Hub functie in stand te houden, en niet 460.000 vluchten als uitgangspunt nemen. Ten tweede is het belang 'Hub functie' niet gelijk aan het belang 'netwerkkwaliteit', zoals eerder ook is geconstateerd door de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (RLI). Het in stand houden van verbindingen die hoofdzakelijk worden gebruikt door buitenlandse overstappende passagiers draagt nauwelijks bij aan de verbondenheid van Nederland maar leidt wel tot grote negatieve effecten voor de omgeving.

Samenvattend: wij willen dat het nakomen van afspraken met betrekking tot hinderbeperking voorop staat bij de regeling voor het komende gebruiksjaar. Dus niet het oprekken van de regels maar maatregelen om de beloofde maar nog niet gerealiseerde hinderbeperking alsnog te leveren. Dit door een aanscherping van de grenswaarden en specifieke maatregelen zoals het toepassen van de NADP1 procedure en parallel starten bij verminderd zicht met koersinstructies. Ten aanzien van het nieuw te ontwikkelen geluidsstelsel vragen wij om een versnelde afbouw naar de maximale WHO advieswaarden voor geluid, nachtsluiting en gegarandeerde rustperioden overdag.

Met vriendelijke groet namens de Klankbordgroep Schiphol/A1 Gooise Meren,
Peter de Boer - contactpersoon