

SCHIPHOL-WERKGROEP AMSTELVEEN/BUITENVELDERT (SWAB)

een samenwerkingsverband van bewoners- en milieugroepen in Amstelveen en Buitenveldert

Secretariaat: Lindenlaan 75, 1185 LC Amstelveen, tel. 020 - 543 45 55 / fax 020 - 543 45 40 swab@cardanus.nl



September 2011

Geachte donateurs en sympathisanten,

Onze laatste nieuwsbrief dateert al weer van juli 2010. Niettemin gebeurt er erg veel binnen het Schipholdossier. In onze vorige brief deelden wij u mee, dat Geluidconsult B.V. met hun meetpost 'Luistervink Buitenveldertbaan' (in beheer van gemeente Amstelveen) in 2009 een enorme geluidtoename gemeten had, vooral in de nacht. Meting wees uit dat de geluidbelasting 7 Lden dBA meer was dan de berekeningen van NLR (Nederlands Luchtvaart Laboratorium) lieten zien. Ook waren de waarden overdag structureel steeds hoger, zij het in mindere mate. Daar kwam bij dat tijdens het 1^e kwartaal van het vliegjaar (nov. en dec. '10 en jan. '11) met het experiment VVA (Vliegen Volgens Afspraak) er maar liefst 36% meer gevlogen werd op de Buitenveldertbaan dan in het vorige gebruiksjaar 2009/2010 met het oude systeem met handhavingspunten. Wij hebben nu 3 intensieve gesprekken hierover met wethouder Groot van Amstelveen achter de rug en vinden het nu toch tijd worden u nader te informeren.

De Geluidconsultrapporten 2009 en 2010 maakte de gemeente nog steeds niet openbaar, ondanks eerdere beloften. Men beloofde ons nu, dat bij ons eerstvolgende gesprek (begin oktober 2011) met de wethouder de zaak eindelijk openbaar wordt. Ook zal er dan met de LVNL (Lucht Verkeersleiding Nederland) gesproken zijn, o.a. over waar die hoge meetwaarden vandaan komen.

Inmiddels is al wel door de LVNL toegegeven dat er van de aanvliegroute van de Buitenveldertbaan gebruik wordt gemaakt om tenslotte aan het eind van de nadering te landen op de Kaagbaan en/of de Oost-baan. Dat is uiteraard een vreemde situatie. De overlast krijgen de bewoners van de Buitenveldertbaan dan voor hun kiezen, terwijl de vluchten statistisch niet aan de Buitenveldertbaan worden toegerekend! Ook de wethouder plaatste hierbij kanttekeningen. Ook hij vond dit niet aanvaardbaar.

Eén der beide Luistervink-metposten van Amstelveen-Noord werd verplaatst naar Amstelveen-Zuid. Dit i.v.m. de toegenomen hinder van de Aalsmeerbaan in de wijken

Amstelveen-West en -Zuid en Nes a/d Amstel. De meetresultaten zullen wij dus ook begin oktober vernemen. De Aalsmeerbaan kreeg van de heer Alders (okt. 2008) ruim 11% meer landingen te verwerken, terwijl het aantal starten tot 2020 jaarlijks 7% minder zou zijn. Deze aantallen zijn nu al behaald, terwijl er door groot onderhoud aan de Kaagbaan op dit moment nog eens grote aantallen starten bijkomen.

Het 2e kwartaal (febr, mrt, april) geeft voor de Buitenveldertbaan een iets gunstiger beeld, t.o.v. het 1^e kwartaal, hoewel er veel meer gestart werd (nog hinderlijker dan landingen) en wat minder geland. Er is echter een scheef beeld ontstaan vanwege de landingen op de Kaagbaan met gebruikmaking van de aanvliegroute van de Buitenveldertbaan. Het huidige stelsel met handhavingspunten draait nu nog mee op de achtergrond. Mogelijk werd daar wel de overlast juist berekend, want er is in dit half jaar een overschrijding van 2% (actuele stand na 52% baangebruik).

De cijfers van het 3^e kwartaal werden 21 september jl. bekend. Er werd fors meer gevlogen op de Buitenveldertbaan. Dat gaat de verkeerde kant op! Nu al waren er op deze baan 31.275 vluchten. En dan komt daar het 4^e kwartaal nog bij. Dat zal op jaarbasis betekenen ca 7400 vluchten meer dan de Alders-limiet. Dat gaat o.i. zeker een overschrijding van het handhavingspunt 20 betekenen. Vroeger stuurde de LVNL op zo'n moment dusdanig bij in de rest van het jaar, dat tegen het einde van het gebruiksjaar de zaak weer rechtgetrokken was. Dat gebeurt bij het nieuwe VVA-stelsel niet! Door het grote aantal vluchten in de zomer is dus aannemelijk dat er een overschrijding van handhavingspunt 20 (Buitenveldertbaan) aan zit te komen.... !

En dan te bedenken, dat door toedoen van de dorpsarts te Zwanenburg het handhavingspunt in 2007 al met 2 Lden dBA werd opgehoogd! Vliegen Volgens Afspraak brengt ons dus beslist geen voordeel, zoals geprofeteerd werd. Excuses als de wind kwam meer uit het westen, zijn drogredenen. Het is in ons land de overheersende windrichting.

Op jaarbasis is onze verwachting, dat het aantal vluchten de 33.400 zal overschrijden, de heer Alders gaf dit in okt. 2008 aan als limiet

tot 2020. Zeker nu de Kaagbaan lang gesloten is vanwege groot onderhoud en de Buitenveldertbaan soms als hoofdstartbaan in gebruik was.

Tijdens beide eerste kwartalen nam het aantal klachten uit Amstelveen fiks toe. In Amsterdam-west leed de bevolking toenemend; ook al mede door toedoen van de Zwanenburgse dorpsarts. De route werd daar 550 m oostelijker verschoven, terwijl er eerder al 6 Lden dBA bij kwam in het handhavingspunt 18. Het aantal klachten steeg daar van 205 naar 450! (Zie eventueel de video via: www.BAATamsterdam.nl). Iedere anderhalve minuut stijgt er een vliegtuig op, maakt herrie die langzaam wegebt, maar dan is de volgende herriemaker alweer in aantocht. Ook het aantal klachten uit Aalsmeer nam toe met maar liefst ca 20%.

Kortom, SWAB is niet tevreden over de ontwikkelingen. Het VVA-stelsel zou o.a. profijtelijk zijn voor de Buitenveldertbaan. Zoals u weet, geloofden wij daarvan al weinig in okt. 2008, toen wij met 14 platforms uit het zogenoemde Alderstafeloverleg stapten. Voorlopig ziet het er niet gunstig uit. Het 2^e halfjaar zal definitief uitsluitsel moeten geven. In december 2011 zal er een evaluatie plaatsvinden van het eerste experimentjaar met Vliegen Volgens Afspraak.

De BLRS (vereniging tot Behoud van het Leefmilieu Regio Schiphol), waaraan de SWAB met 16 andere bewonersorganisaties deelneemt, voert regelmatig overleg met Hans Alders. Recent vroegen wij schriftelijke opheldering over het feit, dat naar onze mening er te vaak een 3^e baan wordt bijgezet. Dit gaat dus over de Aalsmeerbaan (2^e in preferentie) en Buitenveldertbaan (4^e in preferentie). Tevens brachten wij de disproportionele overlast in Amsterdam-West ter sprake. Hiervan kan ook Amstelveen zijn extra portie overlast onder vinden. Het antwoord van Alders is nog niet binnen(!).

Grote zorgen maken wij ons over de kwaliteit van het overlegorgaan CROS. Al weer is een Crosvoorzitter vroegtijdig opgestapt omdat hij, naar zijn mening, te weinig steun kreeg voor innovatie. Dit terwijl er o.i. ook te veel Crosbewonersvertegenwoordigers zitting hebben in Cros zonder voldoende kwaliteit en er een aantal is dat er al meer dan 20 jaar inzit. Ook is er sprake van een onevenwichtige besluitvorming binnen de CROS-bewonersvertegenwoordigers, waardoor er soms onfrisse zaken plaatsvinden.

Er vindt te weinig doorstroming plaats van nieuwe en gekwalificeerde bewonersvertegenwoordigers, terwijl de invloed van het ministerie van I en M en de sector te groot is.

Tot slot nog een opmerking over de veiligheid op Schiphol. Recent stelde de Onderzoeksraad Veiligheid vast dat er in 2007 een ernstig ongeluk had kunnen gebeuren bij de kruising Zwanenburgbaan/Kaagbaan.

Uit: Haarlems Dagblad:

“SCHIPHOL - De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft zware kritiek op de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). De luchtverkeersleiders kijken te vaak af van de geldende procedures. Zo botsten door een fout in 2007 bijna twee toestellen bij Schiphol op elkaar. Vaak gaat de te halen capaciteit boven de veiligheid, aldus de Raad.” Einde citaat.

(Geen misselijke kritiek !)

Direct na het overleg met wethouder Groot begin oktober, zullen wij u weer informeren. Wij houden u op de hoogte.

Met vriendelijke groet en u nog enige zonnige herfstdagen toewensend!

Namens de SWAB-kerngroep
Drs. J.H. (Jan) Griese, voorzitter SWAB.
Telefoon: 0297-582336.

Hebt u vragen? Aarzel niet, maar laat ze ons weten via:
swab@cardanus.nl of via: jhgriese@ziggo.nl

Infosites:

www.bezoekbas.nl

www.SWAB.nu

www.vlieghinder.nl

www.BAATamsterdam.nl

www.PVA.nl

www.Crosnet.nl

Uw bijdrage is nog steeds dringend nodig evenals uw inzet om meer bewoners te bewegen zich aan te sluiten bij de SWAB, met name ook voor de nodige versterking van de kerngroep. Voor degenen die eerder een bijdrage hebben overgemaakt: heel hartelijk dank daarvoor!! Zonder uw hulp zouden wij bovenstaande niet kunnen uitvoeren.