

SCHIPHOL-WERKGROEP AMSTELVEEN/BIUTENVELDERT (SWAB)

een samenwerkingsverband van bewoners- en milieugroepen in Amstelveen en Buitenveldert

Secretariaat: **Kerklaan 14, 1189 WG Amstelveen, T: 0297-582336.**

swab@cardanus.nl



Amstelveen 20 april 2014

Geachte Donateurs en Sympathisanten/leden. Dit is een vervolg op onze nieuwsbrieven van 5 Oct. 2013 en 17 dec 2013 (zie www.stichtingswab.nl)

Zoals u weet werd per 10 januari jl de second opinion, door onderzoeksburo Helios (UK) naar de disproportionele aantallen vluchten via de Buitenveldertbaan openbaar. U kunt het rapport bekijken via onze site: www.stichtingSWAB.nl. Opdrachtgevers waren de gemeenten Amstelveen en Amsterdam. (St. SWAB is daar dankbaar voor!). Er was bijna geen krant die er niet over schreef: 29% van de vluchten zou niet verklaarbaar zijn. De LVNL (Lucht Verkeers Leiding Nederland) maakte niet gebruik van de afgesproken mogelijkheid om te reageren op het concept rapport voor publicatie maar kwam daarentegen via de Alderstafel met een tegenrapport. Zeer apart ervaren wij, dat de gehele Alderstafel zich achter het LVNL rapport opstelde (ook de nog zittende bewonersvertegenwoordigers). De LVNL meent op basis van nieuwe criteria (die de LVNL niet aan Helios communiceerde!) tot een verklaarbaarheid van 97% te komen. Helios meent dat op basis van deze nieuwe criteria de verklaarbaarheid van 71% slechts met enkele procenten omhoog gaat. Helios en de LVNL voerden een gesprek over de verschillen en hun gezamenlijke conclusie luidde dat ze het oneens blijven: "we agree to disagree". Door de discussie over de verklaarbaarheid zijn de geconstateerde perverse effecten (weeffouten) in het nieuwe stelsel helaas onderbelicht gebleven. Zo zitten er dubbele buffers in het stelsel waardoor er veel operationele ruimte is voor de LVNL maar niet de beoogde bescherming voor bewoners. De wind- en zicht limieten zijn erg conservatief en wederom in het voordeel van de operaties. De nieuwe preferentietabel is minder strikt preferent dan het oude stelsel ten nadele van de bewoners. Buiten daglicht heeft de verkeersleiding vrij spel en is volgens de regels ieder baangebruik verklaard. Kortom: het nieuwe stelsel zou strikt preferent zijn en leiden tot het zoveel mogelijk inzetten van die banen met de minste hinder voor bewoners, echter de uitwerking is minder strikt preferent dan het oude stelsel en de uitgangspunten worden dan ook niet waargemaakt. Bewoners onder de Aalsmeerbaan hebben dit inmiddels ook ervaren. Een bewonersvertegenwoordiger aan de AldersTafel merkte op: "de incidentele perversiteit van het oude stelsel is vervangen door structurele perversiteit". Helaas hebben deze bewonersvertegenwoordigers eerder ingestemd met het nieuwe stelsel. De Tweede Kamer was veel ontvankelijker voor het Helios rapport en de houding ten opzichte van het voorgestelde stelsel was tijdens de vergadering van 23 Januari aanmerkelijk kritischer dan in de vergadering daarvoor. De staatssecretaris zegde toe om voor 1 mei met een aanscherping van het voorgestelde nieuwe stelsel te komen. SWAB is er vooralsnog niet gerust op dat de juiste oplossingen er gaan komen. Wij blijven de lokale en

landelijke politiek dan ook actief informeren over de geconstateerde knelpunten en de gewenste oplossingen.

In de media is nu veel te doen over het al dan niet ontwikkelen van Lelystad als “Twin luchthaven van Schiphol” waar dan vooral de chartermaatschappijen en vakantie-vluchten naar toe zouden moeten. Door de wat minder snelle groei van Schiphol dan verwacht zou er volgens sommigen ook minder noodzaak zijn tot alternatieven. SWAB stelt zich op het standpunt: Op Schiphol is de grens bereikt. De Eerste Kamer waarschuwde hier al in 2004 voor! Al bij de huidige volume's worden de afspraken tot hinderbeperking niet waargemaakt. Met of zonder Lelystad is doorgroei naar de geplande 510.000 vluchten op Schiphol problematisch.

Inmiddels kwam er te A'veen een nieuw college van B enW. Hun voornemen voor de Schipholportefeuille: *“Een gezond Schiphol is voor de economie en werkgelegenheid van Amstelveen van eminent belang. Dit neemt niet weg dat de negatieve effecten van het luchtverkeer de leefbaarheid in de stad niet onevenredig mogen belasten. De geluidsoverlast van de Buitenveldertbaan dient dan ook beperkt te zijn. De inzet van deze baan dient op grond van heldere criteria gereguleerd te zijn en gecontroleerd te kunnen worden op basis van voor de inwoners betrouwbare en goed toegankelijke gegevens.”*

Daarbij merkt SWAB op dat er niet alleen heldere criteria nodig zijn , maar ook criteria die daadwerkelijk leiden tot inzet van die banen met de minste geluidsoverlast voor bewoners. Zoals eerder aangegeven geven de huidige criteria te veel operationele vrijheid voor de luchtverkeersleiding en niet de toegezegde hinderbeperking. Daarnaast pleiten wij voor een aanvullende lokale resultaatcontrole d.m.v een maximaal aantal vluchten per baan en/of de gemeten geluidshinder.

Actueel is de veelvuldige inzet van de Buitenveldertbaan vanwege onderhoud en niet beschikbaarheid van banen. Ook hier prevaleert het operationele gemak boven het voorkomen van geluidshinder. Onderhoud aan bijvoorbeeld rijwegen kan ook in de nacht gebeuren en is geen valide reden voor inzet van de Buitenveldertbaan. Zolang er geen maxima worden gesteld aan de overlast leert de ervaring dat de sector steeds kiest voor het eigen operationele comfort. Veiligheid en economie worden daarbij vaak als drogredenen gebruikt. Leefmilieu is immers ook een economische factor en door het continu faciliteren van de sector en oprekken van de normen ontbreken de prikkels tot innovatie. Wij zijn daarbij erg benieuwd hoe de nieuwe wethouders in Amsterdam en Amstelveen zich gaan opstellen. De intenties in de (concept) college akkoorden stemmen hoopvol.

Tot slot: heeft u suggesties aan onze Kerngroep, Laat het ons weten svp !

Uw bijdrage is nog steeds dringend nodig evenals uw inzet om meer bewoners te bewegen zich aan te sluiten bij de SWAB. Degenen die eerder een bijdrage hebben overgemaakt: [heel hartelijk dank daarvoor!!](#) Zonder uw hulp zouden wij bovenstaand werk niet kunnen uitvoeren jhgriese@ziggo.nl
Ook voor nieuwe kosteloze aanmeldingen, als lid. Donateur mag ook. **Bankrekening Platform Leefmilieu: NL24 INGB 0000 0173 39**