

## **Standpunt BWA met betrekking tot ontwikkeling Zuidoosthoek**

### ***Het bestrijden van de oorzaak van de overlast ...***

De primaire en secundaire doelstelling van de vereniging Behoud Woongenot Aalsmeerban 'BWA' zijn gericht op het verminderen van de overlast door Schiphol, wij 'verzetten' ons tegen de extreme en onevenredige groei van het aantal vluchten over de Aalsmeerbaan. Iets specifieker:

- Beperken van de groei van het aantal vluchten over de Aalsmeerbaan (lees: waarmaken van het principe strikt preferentieel vliegen).
- Weren van zware vluchten over de Aalsmeerbaan;
- Vrijhouden van de 'randen van de nacht (6:00-7:00 en 22:00-23:00);

Deze doelstellingen hebben wij gedefinieerd, omdat wij willen voorkomen dat het in de woonwijken rond de Aalsmeerbaan 'een hel' wordt.

Begrijpen wij het goed, gaat de gemeenteraad zich niet bezig houden met het bestrijden van de oorzaak van de overlast (de primaire en secundaire doelstelling van de vereniging BWA)? Is dan uw enige echte zorg de ruimtelijke ordening (lees: kunnen blijven bouwen/uitbreiden) en de ontwikkeling van de economische bedrijvigheid? Het heeft er namelijk alle schijn van dat Aalsmeer de groei van het vliegverkeer op de Aalsmeerbaan (in welke extreme vorm dan ook) zien als vaststaand en onvermijdelijk, als iets waar niets tegen te doen valt.

### ***... of het verzachten van de gevolgen ervan***

De tertiaire doelstelling van de vereniging BWA is gericht op uitkoop/nadeelcompensatie.

Hoewel de vereniging BWA zich nadrukkelijk blijft inzetten voor het realiseren van de primaire en secundaire doelstelling, werken we in dit document - voor de Aalsmeerse lobby inzake het nieuwe LIB - onze tertiaire doelstelling verder uit.

Vanuit onze visie op de 'menselijke maat' in de ontwikkeling van de Zuidoosthoek stellen wij de volgende vier maatregelen voor:

- a. Vergroten van de risicosloopzone (LIB);
- b. Vergroten van de geluidssloopzone (LIB);
- c. Bieden van vertrek-perspectief aan eigenaren met 'zwaar belaste' woningen binnen de 58 Lden, door een aankopen-en-terughuren regeling, bijvoorbeeld door daarvoor een corporatie op te richten;
- d. Ruimhartige regeling voor nadeelcompensatie.

### **Ad a/b Huidige sloopzones voor risico resp. geluid zijn te krap bemeten.**

De Stichting Leefmilieu Schiphol (SLS) heeft zijn bestemmingsreglement moeten verruimen om tegemoet te kunnen komen aan de toeloop van schrijnende gevallen in Aalsmeer, die bleken alleen nog maar geholpen te kunnen worden met een verhuizing. Dat illustreert dat de huidige sloopzones voor risico resp. geluid te krap zijn bemeten. Een verruiming daarvan is op zijn plaats: de Rijksoverheid kan niet met goed fatsoen aan de SLS overlaten, waar zij zelf in tekort is geschoten. Ingrijpen door de Rijksoverheid is ook nog om een andere reden gewenst: door de bestuursrechter is de SLS aangemerkt als een private partij. De SLS is dus geen bestuursorgaan, en dat betekent dat bewoners tegen onredelijke of willekeurige besluiten van de SLS geen bestuursrechtelijke bescherming hebben!

### *Geluidsloopzone*

Met betrekking tot de geluidsloopzone merken wij op, dat deze zone tot 2003 werd begrensd door de 65 Ke-contour. Bij de overgang van de Ke naar de Lden in 2003, is in het eerste LIB als grens voor de geluidsloopzone de 71 Lden-contour genomen. Dit betekent dat volgens de toepasselijke dosis-effectrelatiediagrammen (Kosten resp. RIVM) en passant het aantal ernstig gehinderden binnen deze zone van circa 55% naar circa 80% is verhoogd<sup>1</sup>!

Uit oogpunt van gezondheid dient deze 71 Lden-contour als grens te worden verlaten. Volgens de *Kwaliteitsindicatie geluid van het RIVM*<sup>2</sup> wordt het gebied met meer dan 65 Lden als van een 'zeer slechte geluidskwaliteit' gekwalificeerd (de zwaarste kwalificatie). In het volgende LIB dient de geluidsloopzone dan ook te worden verruimd van 71 Lden tot 65 Lden (zie bijlage 3).

### **Ad c Aankopen-en-terughuren**

Onder de kop *Rapportage Zuidoosthoek* bepleiten de opstellers een *'structurele financiële compensatie door de Rijksoverheid'*. Wij gaan ervan uit dat deze compensatie (ook) bedoeld is om bewoners van de Zuidoosthoek verder te helpen.

Het is onze overtuiging dat mensen in de Zuidoosthoek, waarvoor geldt dat de leefbaarheid van hun woonomgeving nu al<sup>3</sup> onder zware druk staat, geholpen zijn met een reële keuzemogelijkheid: verhuizen als 't onhoudbaar wordt. Anders dan huurders, hebben eigenaren van zwaar belaste woningen in de Zuidoosthoek die reële keuze niet: als de situatie eenmaal onhoudbaar is geworden, vormt de "onverkoopbaarheid" van de woning een vrijwel niet te nemen hindernis.

Met een regeling waarin een instantie - de gemeente, een corporatie, etc. - op kosten van de Rijksoverheid een zwaar belaste woning aankoopt en aan de eigenaar terug huurt, wordt ook aan de eigenaren zo'n vertrekperspectief geboden.

### **Ad d Nadeelcompensatie**

Het Schadeschap Luchthaven Schiphol is sinds jaar-en-dag belast met het afwikkelen van de aanvragen inzake planschade en nadeelcompensatie vanwege het LIB en de opeenvolgende LVB's. Het is onze ervaring dat de topjuristen die aan het Schadeschap Luchthaven Schiphol zijn verbonden, hun kwaliteiten vooral inzetten ten behoeve van de Staat, dat wil zeggen om de omvang van de vergoedingen te beperken.

Gelet op de ernstige hindersituatie in de Zuidoosthoek pleiten wij er voor dat voor het nieuwe LIB en LVB aan het Schadeschap de uitvoering van een ruimhartiger regeling voor planschade en nadeelcompensatie wordt opgedragen, dan bij het vorige LIB en LVB's het geval was.

#### **Intermezzo**

De zogenaamde **gebiedsgerichte** projecten van het Leefbaarheidsfonds zien wij absoluut niet als compensatie voor welke overlast van het vliegverkeer dan ook. Het ontgaat ons - en onze leden - ten ene male hoe de ernstige hinder dragelijker wordt door een groengebiedje, een bankje in een park of een fietsbruggetje.

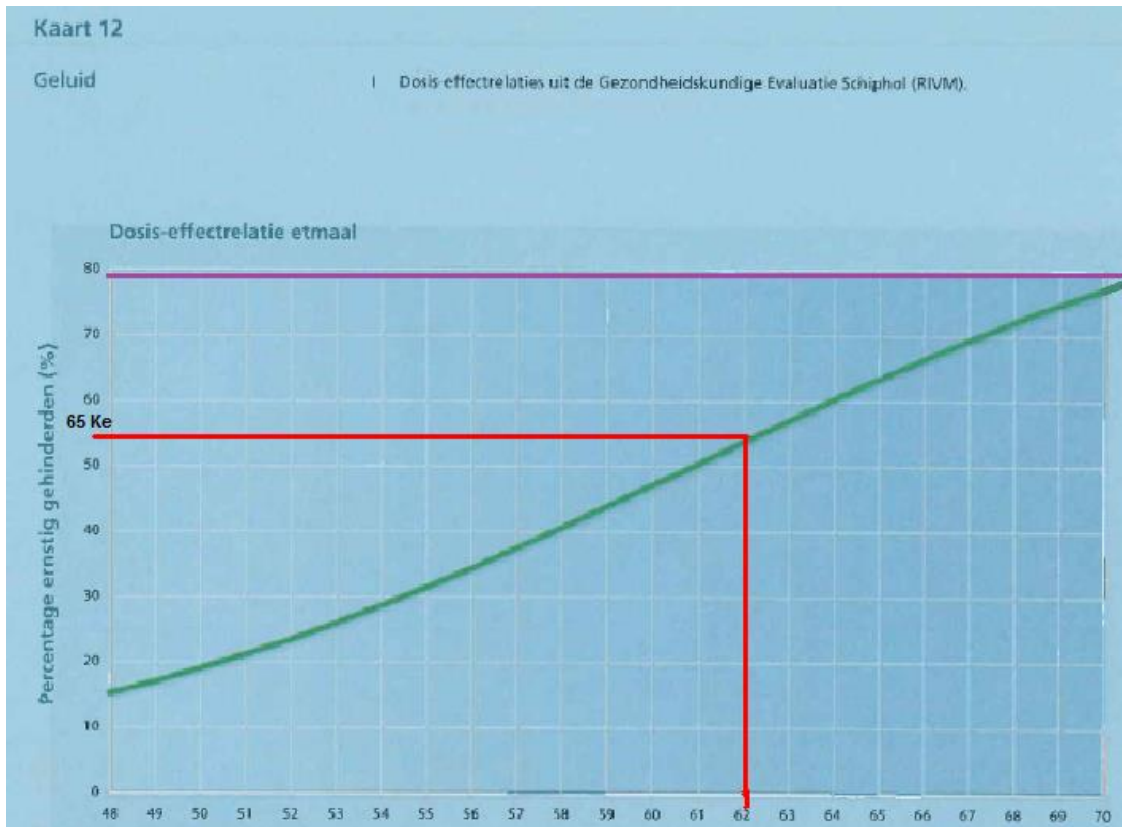
<sup>1</sup> Kaart 12 van het RIVM bij de MER voor het LVB 2008 (als bijlage 1 opgenomen).

<sup>2</sup>[http://www.rivm.nl/Documenten\\_en\\_publicaties/Algemeen\\_Actueel/Veelgestelde\\_vragen/Milieu\\_Leefomgeving/Hoe\\_kwantificeer\\_je\\_geluid](http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Algemeen_Actueel/Veelgestelde_vragen/Milieu_Leefomgeving/Hoe_kwantificeer_je_geluid) (als bijlage 2 opgenomen).

<sup>3</sup>de ZO-hoek van Aalsmeer heeft de hoogste gemiddelde Lden waarde van de gehele regio rond Schiphol (BAS); de Aalsmeerbaan neemt bijna dagelijks 9 à 10 van de top-10 geluidsmetingen voor zijn rekening (NOMOS)

# Bijlagen

## Bijlage 1: Bijlage A, kaart 12 MER LVB 2008 (GES RIVM)



## Bijlage 2: Kwaliteitsindicatie geluid, RIVM

Het RIVM hanteert de volgende normen voor geluidskwaliteit:

### Kwaliteitsindicatie geluid

Lden in dB	geluidskwaliteit
<45	zeer goed
46-50	goed
51-55	redelijk
56-60	matig
61-65	slecht
>65	zeer slecht

**Bijlage 3: Indicatieve ligging 62 Lden (oranje), 65 Lden (rood) en 71 Lden (paars) contouren bij Aalsmeer (bron: BAS)**

