

# Behoud Woongenot Aalsmeerbaan (BWA)

Vereniging voor bewoners in de omgeving van de Aalsmeerbaan

Directie Participatie  
NRD MER Schiphol  
Postbus 30316  
2500 GH Den Haag

Datum  
10 juli 2015

Kenmerk  
BWA-153001

Onderwerp  
Zienswijze NRD MER Schiphol

Geachte heer/mevrouw,

De omgeving van de Aalsmeerbaan staat te boek als een kwetsbaar gebied, als het gaat om de hinder van het vliegverkeer op Schiphol. Zozeer zelfs, dat aan een bijzondere werkgroep moest worden opgedragen om onder de regie van de Alderstafel te zoeken naar mogelijkheden om in de zogeheten Zuidoosthoek de hinder te beperken. Overigens zonder voor de bewoners van de Zuidoosthoek positief resultaat.

In de opzet van het milieuonderzoek ten behoeve van de MER Schiphol zal bijgevolg bijzondere aandacht moeten worden geschonken aan de effecten en gevolgen van de voorgenomen activiteit voor met name dit gebied.

In de paragrafen hierna geven wij voor een aantal thema's aan welke gegevens (ook) verzameld moeten worden teneinde de Tweede Kamer in staat te stellen de toenemende belasting van het kwetsbare gebied Aalsmeer een volwaardige plaats te geven in de belangenafweging bij de besluitvorming over het LVB resp. het LIB.

## *De vroege ochtend; slaapverstoring*

Van alle banen op Schiphol, is de kop van de Aalsmeerbaan het meest nabij een woonwijk gelegen: ca. 3.000 meter. Nachtvluchten op de Aalsmeerbaan zijn daarom uit den boze: in het huidige stelsel is deze baan van 23:00 tot 06:00 gesloten voor vliegverkeer.

De voorgenomen activiteit en de daarbij voorziene groei van het aantal vluchtbewegingen heeft echter tot gevolg dat de Aalsmeerbaan steeds vaker ook 'gewoon' in de randen van de nacht (22:00 tot 23:00 en 06:00 tot 07:00) zal worden ingezet, voor landingen en voor starts. De gevolgen daarvan in termen van slaapverstoring in de randen van de nacht kunnen niet (alleen) worden beschreven met een maat, die het nachtelijk geluid middelt over 8 uur: de

# Behoud Woongenot Aalsmeerbaan (BWA)

Vereniging voor bewoners in de omgeving van de Aalsmeerbaan

Lnight. Vanwege het nachtvluchtverbod van 23:00 tot 06:00 zou de slaapverstoring daarmee immers enorm worden onderschat.

In het MER dienen de gevolgen van deze bijzondere vorm van slaapverstoring<sup>1</sup> in de omgeving van de Aalsmeerbaan zichtbaar te worden gemaakt. Een bijzondere omstandigheid is voorts – ook voor de inrichting van het onderzoek - dat bij de isolatie van de slaapkamers in dit gebied – waarschijnlijk vanwege het wettelijke nachtvluchtverbod – niet ook rekening is gehouden met nachtelijke geluidsbelasting, maar enkel met geluidsbelasting gedurende het etmaal.

## *Convenant Hinderbeperking (pag. 19)*

De MER dient ter ondersteuning van de besluitvorming over een voorgenomen activiteit, die wordt omgezet in (handhaafbare) wet- en regelgeving (LVB en LIB). Het Convenant Hinderbeperking (CH) maakt geen deel uit van deze voorgenomen activiteit en de (tijdige en volledige) invoering resp. opvolging ervan is derhalve niet gelijkelijk afdwingbaar.

Wij begrijpen dat voor de MER wordt gerekend, als zou het CH volledig zijn ingevoerd. Blijft het daarbij, dan wordt geen recht gedaan aan de onzekerheid betreffende de tijdige en volledige invoering en opvolging ervan; het CH krijgt, althans voor de MER, 'de facto' dezelfde status als de voorgenomen activiteit.

In de MER dient zichtbaar te worden gemaakt, wat de gevolgen zijn van de voorgenomen activiteit *sec*; dat betekent dat (ook) de situatie dient te worden onderzocht en gerapporteerd *zonder* de (negen) maatregelen van het CH.

## *Alternatieve pakket voor CDA's in de avonduren (pag. 38)*

Kern van het nieuwe stelsel is strikt geluidpreferentieel vliegen: gebruik maken van de banen die de minste geluidhinder veroorzaken (Kaagbaan en Polderbaan).

Daarmee strookt in beginsel niet het voornemen om CDA's te ontwikkelen in de 'schouders' (cq. begin en eind) van de landingspieken overdag op de Aalsmeerbaan (een van de banen die de meeste geluidhinder veroorzaken).

In het milieuonderzoek dient berekend te worden wat de gevolgen zijn van dit specifieke voornemen voor de omgeving van de Aalsmeerbaan, in termen van herrie, gevaar en luchtvervuiling.

## *Startprocedure: (ook) NADP1 (pag. 39)*

De initiatiefnemers gaan voor het scenario 500.000 vliegtuigbewegingen uit van 100% NADP2 en 0% NADP1. Vanuit de onafhankelijke bewoners is grote weerstand tegen de

---

<sup>1</sup> Bijzonder, omdat het nachtelijk vliegverkeer geconcentreerd is in de randen van de nacht.

# Behoud Woongenot Aalsmeerbaan (BWA)

Vereniging voor bewoners in de omgeving van de Aalsmeerbaan

startprocedure NADP2; inmiddels is men tegen de toepassing ervan een juridische procedure begonnen. Als uitgangspunt is NADP2 derhalve niet boven elke twijfel verheven; voor het scenario 500.000 vliegtuigbewegingen dient (ook) gerekend te worden met 100% NADP1.

## *State-of-the-art verkeersleiding (pag. 20)*

Naar z'n aard wordt de secundaire Aalsmeerbaan met name gebruikt in combinatie met de primaire Kaagbaan. Naarmate de verkeersleiding meer 'state-of-the-art' is, kan een groter deel van de vluchten op de combinatie Kaagbaan/Aalsmeerbaan worden afgehandeld op de Kaagbaan, en dus met minder hinder voor de omgeving.

In het MER dient Inzichtelijk te worden gemaakt, welke reductie in geluidhinder in de omgeving van de Aalsmeerbaan mogelijk is door 'state-of-the-art' verkeersleiding (mensen, systemen en procedures) en toepassing van relevante ICAO-normen (inzake zicht, rug- en zijwind, horizontale en verticale separatie, etc.).

## *Diepgang en reikwijdte: bijzondere aspecten*

### Ad geluid (pag. 24)

De voorgestelde presentatie ad 5.1. en 5.2 geeft onvoldoende inzicht in welke mate en waar de geluidsbelasting van toch al zwaar belaste woningen in de omgeving van de Aalsmeerbaan nog verder toeneemt.

Het MER dient hierin te voorzien door:

- vanaf 48 dB(A) Lden/40 dB(A) Lnight per schil van 1 Lden/Lnight het aantal daarin begrepen woningen te vermelden;
- vanaf 48 dB(A) Lden/40 dB(A) Lnight per schil van 1 Lden/Lnight de Lden/Lnight contouren te presenteren.

NB Zie ook opmerkingen bij Convenant Hinderbeperking op pagina 2.

### Ad risico (pag. 24)

Ten behoeve van de besluitvorming over de aanvaardbaarheid van zekere risiconiveaus, dient - naast de vigerende berekeningsvoorschriften - gebruik te worden gemaakt van de meest actuele inzichten over externe veiligheid.

Om dezelfde reden dient inzichtelijk te worden gemaakt, welke risicoreductie mogelijk is door zwa(a)r(der)e vracht- en combivliegtuigen te weren van de Aalsmeerbaan.

### Ad luchtkwaliteit (pag. 25)

De initiatiefnemers brengen de luchtkwaliteit in kaart door inzicht te geven in de uitstoot, concentratie resp. depositie van de relevante stoffen.

# Behoud Woongenot Aalsmeerbaan (BWA)

Vereniging voor bewoners in de omgeving van de Aalsmeerbaan

Het MER dient voor kwetsbare locaties, zoals de omgeving van de Aalsmeerbaan, inzicht te verschaffen in het verloop in de tijd van de uitstoot, concentratie en depositie van deze stoffen.

## Ad gezondheid (pag. 26)

De kwetsbaarheid van de omgeving van de Aalsmeerbaan bestaat er mede in, dat hier de meeste zwaarstbelaste woningen per km<sup>2</sup> liggen. Bij dergelijke geluidsniveaus is het van belang dat periodes van zware belasting (landings- of startpieken) worden afgewisseld met periodes van relatieve rust, zodat kan worden gerecupereerd.

Ten behoeve van de besluitvorming over de inzet van de vierde baan, dient in het milieuonderzoek te worden betrokken hoe zekere intervallen (duur en frequentie) van relatieve rust samenhangen met de gezondheid, bij de geluidsniveaus zoals die bij de woningen bij de Aalsmeerbaan optreden.

## Ad ultrafijn stof

De initiatiefnemers volstaan met een (kwalitatieve) beschrijving van de stand van zaken. Dat is voor een MER echter onvoldoende. Het MER dient voor kwetsbare locaties, zoals de omgeving van de Aalsmeerbaan, inzicht te verschaffen in het verloop in de tijd van de uitstoot, concentratie en depositie van ultrafijnstof.

Wij danken u voor de te besteden aandacht.



Hoogachtend,

G.J. van de Lagemaat, voorzitter