

Aan F. Bloemendaal
Cc Schipholwoordvoerders Tweede Kamerfracties
Schipholbeleidsmedewerkers Tweede Kamerfracties
Media

Aalsmeer, 7 juli 2016

Geachte heer Bloemendaal,

Met groot genoegen heeft de Vereniging Behoud Woongenot Aalsmeerbaan 'BWA' vastgesteld dat de Onderzoeksraad Voor Veiligheid 'OVV' een onderzoek gaat doen naar de veiligheid rond Schiphol.

Graag leveren wij als BWA input vanuit bewonerszijde voor dit onderzoek.

Wij realiseren ons dat het OVV onderzoek zicht primair richt op de veiligheid rond Schiphol, maar kijkend naar de belangrijkste conclusie bij het OVV onderzoek betreffende 'Groningen', nemen wij de vrijheid om deze conclusies te gebruiken als kapstok om ook andere aspecten aan te kaarten.

Een opsomming van de belangrijkste conclusies uit het OVV rapport over Groningen:

1. Veiligheid heeft in onvoldoende mate een rol gespeeld.
2. De enige focus was op geld verdienen.
3. Er is helemaal geen rekening gehouden met omwonenden.
4. Besluiten werden genomen door een groepje ambtenaren die elkaar goed kenden en niet open stonden voor kritische tegengeluiden. Er waren dus te weinig tegenkrachten vanuit de wetenschap en vanuit de maatschappij.
5. Dat het ministerie meerdere rollen heeft (betrokken bij de exploitatie maar ook de hoeder van alle belangen) draagt niet bij aan de veiligheid.
6. Wat zijn onafhankelijke adviesrapporten waard als er helemaal niet naar gekeken wordt?
7. De burgers moeten er op kunnen rekenen dat de overheid rekening houdt met hun belangen.
8. Iedereen heeft er baat bij en de mensen in Groningen zitten met de brokken.

Volgens ons kunnen bovenstaande conclusies 1-op-1 ook in een rapport over Schiphol worden opgenomen. Wij zullen dat hierna toelichten.

1. Veiligheid heeft in onvoldoende mate een rol gespeeld.

LIB3 contour

T.a.v. de LIB3 contour stelt de wet:

Beperkingengebied externe veiligheid (LIB3). Binnen dit gebied, (10⁶ individueel-risico-contour) zijn geen gebouwen toegestaan, behoudens bestaand gebruik. Op basis van een verklaring van geen bezwaar is nieuwbouw mogelijk. Om grote concentraties van personen in deze contour te voorkomen is alleen vestiging van

kleinschalige kantoren en logistieke bedrijven toegestaan. Daarbij moet het gaan om aan Schiphol gebonden kantoren en bedrijfjes.

In Aalsmeer in het verlengde van de Aalsmeerbaan ligt een LIB3 contour. T.a.v. deze contour doen wij de volgende constatering:

1. Deze contour heeft een grote overlap met de bebouwde kom van Aalsmeer. Specifieker gesteld: er vallen honderden woningen in de wijk Stommeer binnen deze contour en een deel van de wijk Hornmeer valt binnen deze contour. Omdat het gaat om bestaand gebruik is dit volgens de wet 'geen probleem'. Wij vinden dit op zich een perverse redenatie (het is risicovol, maar het was al zo, dus we gaan er gewoon mee door), maar wat ons echt bevreemdt is dat het leeuwendeel van de voorgenomen groei volgens de prognoses (bijlage 2 van het Aldersakkoord) – via de Aalsmeerbaan – over deze LIB3 contour met daarin een woonwijk, afgewikkeld gaat worden (overigens is dit meer groei dan de primaire Kaagbaan en Polderbaan samen!).

De Aalsmeerbaan is een secundaire baan. Een baan krijgt het predicaat secundair, omdat de kop van de baan dicht bij een woonwijk ligt. Conform het Aldersakkoord dienen de secundaire banen (Aalsmeerbaan, Zwanenburgbaan en Buitenveldertbaan) vanwege deze specifieke situatie extra te worden beschermd tegen overlast (geluid, milieuverontreiniging en risico).

Nogmaals, het bevreemdt ons dat het leeuwendeel van de groei naar de secundaire Aalsmeerbaan gaat – omdat dit tot een enorme concentratie van risico leidt - en wij verzoeken u om hier in uw onderzoek aandacht te besteden.

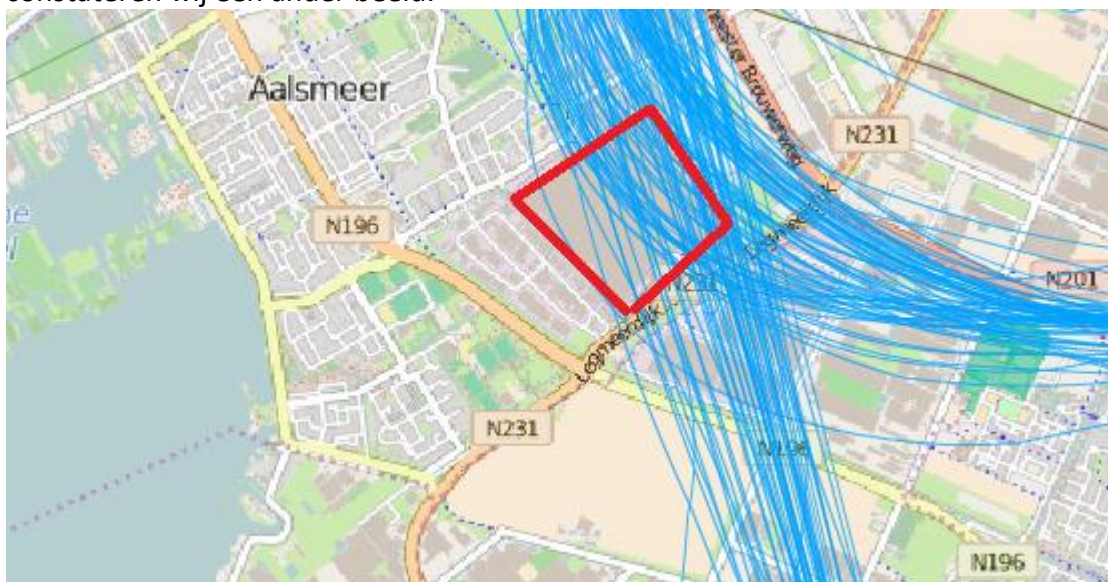
2. In het verlengde hiervan bevreemdt het ons ook dat er grote hoeveelheden zware vliegtuigen via de Aalsmeerbaan starten en landen *en* dat deze aantallen extreem gaan toenemen (de Aalsmeerbaan groeit qua aantal starts naar hetzelfde niveau als de primaire Polderbaan). Bij zware vliegtuigen is de risicozone extra groot, omdat ze bij het starten minder snel hoogte maken. Wij zijn daarom van mening dat zware vliegtuigen helemaal niet (behoudens noodsituaties of bij extreme weersomstandigheden) gebruik horen te maken van secundaire banen (en dus rakelings over/langs de bebouwde kom vliegen). Wij verzoeken u om hier in uw onderzoek aandacht te besteden.
3. De LIB3 contour wordt vlak voor de Aalsmeerse veiling op een rare manier afgekapt (alsof er plotseling geen risico meer is).



De Aalsmeerse Veiling is in bovenstaand plaatje met zwarte lijnen aangegeven. De afknotting vlak voor de veiling is duidelijk te zien.

O.i. dient deze contour spits uit te lopen, net zoals alle andere LIB3 contouren.

Tevens de opmerking dat in de wet opgenomen LIB3 contour de situatie rond de Aalsmeerse veiling rooskleuriger weergeeft dan de praktijk. Er wordt gesuggereerd dat de LIB3 zone de noordoost kant van de Aalsmeerse veiling schampt. Kijken wij naar de praktijk (zie onderstaand plaatje, bron radartracks op de website van BAS), dan constateren wij een ander beeld.



Wij merken op dat bij de Aalsmeerse veiling dagelijks duizenden mensen werken en volgens ons betreft het meer dan een 9to5 business (m.a.w. hoewel er geen sprake is van 'continue bewoning', is de veiling een zeer groot deel van de dag in gebruik). In de wet staat dat binnen een LIB3 contour alleen kleinschalige kantoren en logistieke bedrijven zijn toegestaan *om concentraties van personen in deze contour te voorkomen*. De Aalsmeerse veiling lijkt ons verre van kleinschalig en dus is de 'afknotting' van de LIB3 contour o.i. een merkwaardige en onverantwoorde ingreep.

Een ander o.i. niet te negeren punt, is dat in de veiling rondleidingen voor toeristen worden gehouden. Wij weten niet om hoeveel mensen dit gaat, maar dit is zeker een aspect dat meegewogen dient te worden. Temeer daar deze mensen waarschijnlijk totaal geen weet hebben van het risico dat ze lopen.

Naast de merkwaardige afknotting, bevreemdt het ons ook hier dat het leeuwendeel van de groei – via de Aalsmeerbaan – over de Aalsmeerse veiling gaat, alsof er geen sprake is van een risico, terwijl er duizenden mensen werken en er toeristen rondlopen.

Wij verzoeken u om hier in uw onderzoek aandacht te besteden.

Exponentiële toename kans op ongelukken

Zoals bekend, neemt de kans op ongelukken bij het toenemen van aantallen bewegingen (aantal auto's op een weg, aantal vluchten op een luchthaven) vanaf een bepaald aantal exponentieel toe. Naar ons bekend, is ooit gesteld dat het maximale aantal vluchten op Schiphol dat veilig afgehandeld kan worden ongeveer 470.000 per jaar is. Wellicht is die informatie niet correct of is dat getal achterhaald door nieuwe systemen en procedures, maar er is – naar wij aannemen – een maximum aantal vluchten dat Schiphol veilig kan afwickelen.

Wij lezen in de media geruchten over 600.000, 700.000 en zelfs 800.000 vluchten per jaar en wij vragen ons af of dat soort hoeveelheden nog veilig door Schiphol afgehandeld kunnen worden.

Wij verzoeken u om aandacht te geven aan het maximale aantal vluchten dat Schiphol veilig af kan handelen, zodat de politiek zijn besluitvorming hier op aan kan passen (mede in verband met de mogelijk noodzaak voor alternatieve locaties voor Schiphol).

RIVM: Toenemend risico en geen lokale grens aan risico

Toenemend risico

Door het RIVM is het volgende rapport geschreven: 'Ontwikkeling van het groepsrisico rond Schiphol, 1990-2010 door de ontwikkeling van de luchtvaart en omgeving' (referentie: RIVM rapport 620100004/2005).

In dit rapport lezen wij o.a. het volgende:

1. *In de Planologische Kernbeslissing Schiphol in 1995, wordt er voor dit externe veiligheidsrisico een standstill beginsel gehanteerd, met 1990 als basisjaar.*
2. *In november 2003 heeft de staatssecretaris van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu in de Tweede Kamer verklaard dat dit standstill beginsel gezien de groei van de luchtvaart en de ruimtelijke ontwikkeling, die sinds 1990 heeft plaatsgevonden, niet reëel is.*
3. *Toegezegd is om een gebiedsgerichte benadering voor het groepsrisico te onderzoeken.*
4. *Het groepsrisico, uitgedrukt als de kans op een ongeval met meer dan 10 en meer dan 40 slachtoffers zal bijna verdubbeld zijn in 2005 ten opzichte van 1990; pag. 8 van 149 RIVM rapport 620100004*
5. *Het groepsrisico is sterk geografisch geconcentreerd. In 2005 is in 1200 kaartvakken (tezamen 12 km², circa 3 % van het bebouwde gebied) circa 90% van het risico geconcentreerd.*
6. De prognose geeft aan dat het risico tussen 2005 en 2010 nog verder stijgt.

Op de website van de OVV lezen wij:

- *De Rijkswet Onderzoeksraad Voor Veiligheid is op 1 februari 2005 in werking getreden en de raad is op 7 februari van dat jaar officieel geïnstalleerd door de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.*
- *In de wet worden het ongevallenonderzoek **ter verbetering van de veiligheid van de samenleving** (bold BWA) en de inrichting van de raad en het bureau geregeld.*

De aantallen vliegbewegingen in een aantal – voor bovenstaande relevante - jaren:

| jaartal | vluchten per jaar | Opmerking | Bron |
|---------|-------------------|----------------------------|------------------------|
| 1990 | 207.000 | referentiejaar standstill | RIVM 620100004/2005 |
| 2003 | 393.000 | 'terugtrekking' standstill | CROS/BAS |
| 2005 | 404.590 | | CROS/BAS |
| 2020 | 500.000 | | Prognose Aldersakkoord |

Het aantal vliegbewegingen in 2005 is bijna verdubbeld t.o.v. het 'standstill jaar' 1990 en volgens het RIVM rapport is het groepsrisico ook verdubbeld (zie punt 3 bovenstaand).

Verwacht wordt dat dit in 2010 nog verder op zal lopen en ongetwijfeld zal dit in 2020 (500.000 vliegtuigbewegingen of meer) nog verder zijn opgelopen.

Conform uw in de wet vastgelegde doelstelling – het verbeteren van de veiligheid van de samenleving – verzoeken wij u om dit steeds maar toenemende risico mee te nemen in uw onderzoek.

Geen lokale grens

In RIVM 620100004/2005 lezen wij ook:

- Het totale risicogewicht is een maat voor het risico maar is niet aan een locatie verbonden. Het TRG geeft geen informatie over de populatie die betrokken is bij het risico.
- Het resultaat kan niet direct worden getoetst aan een bestaande grenswaarde.

Wij zijn van mening dat er behalve een bovengrens voor groepsrisico (TRG), ook een bovengrens voor lokaal risico zou moeten zijn, zodat er een grens is aan het risico waaraan een individuele bewoner wordt blootgesteld.

Wij verzoeken u om hier in uw onderzoek aandacht te besteden.

In samenvatting

Wij constateren:

1. dat het leeuwendeel van de voorgenomen groei (conform de prognoses in bijlage 2 van het Aldersakkoord) wordt afgewikkeld over een LIB3 zone met daarin een woonwijk;
 2. dat rond de kop van de Aalsmeerbaan nu al de meeste overlast van de gehele regio rond Schiphol optreedt, in gemiddelde geluidsbelasting in Lden (bron: Wonen bij Schiphol van BAS) en in passages met maximale geluidsbelasting in LMax (bron: de dagelijkse top-10 geluidsmetingen van NOMOS);
 3. de Aalsmeerbaan is een secundaire baan (naar het Aalsmeerbaan-binnengebied wordt in het Aldersakkoord en door de staatssecretaris gerefereerd als een kwetsbaar gebied, dat beschermd moet worden – zie ook ‘Zuidoosthoekproblematiek’)
- en vragen ons af of constatering 1) – mede in het licht van constatering 2) en 3) - tot een te grote concentratie van risico (en geluidsoverlast/milieuverontreiniging) in een woonwijk leidt.

Wij verzoeken u om hier in uw onderzoek aandacht te besteden.

De onderstaande hoofdstukken zullen door BWA worden uitgewerkt in een volgende versie van dit document.

- 2. De enige focus was op geld verdienen/Er is helemaal geen rekening gehouden met omwonenden.**
- 3. Er waren dus te weinig tegenkrachten vanuit de wetenschap en vanuit de maatschappij.**
- 4. Dat het ministerie meerdere rollen heeft (betrokken bij de exploitatie maar ook de hoeder van alle belangen) draagt niet bij aan de veiligheid.**
- 5. Wat zijn onafhankelijke adviesrapporten waard als er helemaal niet naar gekeken wordt?**
- 6. De burgers moeten er op kunnen rekenen dat de overheid rekening houdt met hun belangen.**
- 7. Iedereen heeft er baat bij en de mensen in Groningen zitten met de brokken.**