

Behoud Woongenot Aalsmeerbaan (BWA)

Vereniging voor bewoners in de omgeving van de Aalsmeerbaan



De komende jaren komt het woongenot van de omwonenden van de Aalsmeerbaan ernstig in het geding door het 'nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol', beschreven in het zogenaamde Aldersakkoord als 'Vliegen Volgens Afspraak (VVA)'. De bewonersvereniging 'BWA' wil dit voorkomen.

Kom op voor uw woongenot!

Doel van de vereniging is de omwonenden van de Aalsmeerbaan te behoeden voor de gevolgen van het Aldersakkoord: de komende 5 jaar een groei naar bijna 100.000 vluchten per jaar, *dat is gemiddeld zo'n 100 vliegtuigen extra per dag!*

Dat is zo'n 3 à 4 uur extra geluid per dag, bovenop de vele uren geluidsbelasting die omwonenden rond de Aalsmeerbaan nu al ervaren. En in de zomermaanden (de drukste periode), waarin vaak buiten wordt gezeten, zullen rustmomenten rond de Aalsmeerbaan schaars zijn.

En dit is nog niet eens het eind van de groei, want de groeiambities van Schiphol gaan na 2020 nog verder.

U kunt ons steunen door lid te worden van onze vereniging. Ga hiervoor naar de website www.aalsmeerbaan.nl (hier vindt u nadere informatie) en vul daar het aanmeldingsformulier in.

Het Aldersakkoord – De theorie: Geruststellende woorden

In 2013 is na een proces van 5 jaar het zogenaamde Aldersakkoord opgeleverd. In dit akkoord is een nieuw handhavingstelsel voor het gebruik van Schiphol beschreven. Een belangrijk onderdeel van dit nieuwe stelsel is: "zoveel mogelijk gebruik maken van de banen die de minste overlast veroorzaken". De banen die de minste overlast veroorzaken zijn de Kaagbaan en de Polderbaan, dit zijn dus de voorkeursbanen, of wel 'primaire banen'. De Aalsmeerbaan, Zwanenburgbaan en Buitenveldertbaan veroorzaken de meeste overlast en heten daarom 'secundaire banen'.

Over de Aalsmeerbaan heeft staatssecretaris Mansveld in het Algemene Overleg van de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu van 13 jan 2014 gezegd:

'De heer van Gerven heeft gevraagd wat ik ga doen met het kwetsbare gebied Aalsmeer. Het nieuwe stelsel zet in op preferent baangebruik en daarmee op zo min mogelijk gebruik van de Aalsmeerbaan (vet: BWA). Het perverse effect van het oude stelsel trof vooral Aalsmeer'.

Kortom, 'zo min mogelijk gebruik van de Aalsmeerbaan', gecombineerd met meerdere beloftes van de overheid (vanaf 1995) dat de overlast rond Schiphol niet verder toe zal nemen: geen reden tot zorg voor de omwonenden van de Aalsmeerbaan.

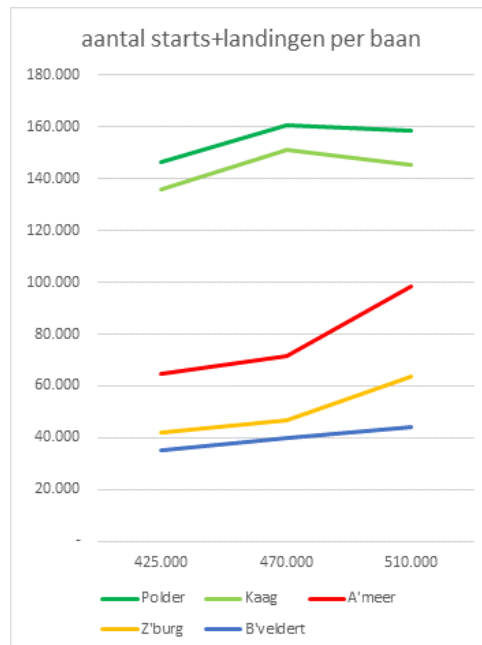
Het Aldersakkoord - De praktijk: Enorme groei vluchten over de Aalsmeerbaan

Maar hoe anders is de praktijk! De prognoses van de Alderstafel voor de groei van 425.000 naar 510.000 vluchten per jaar rond 2020, laten zien dat bijna 40% van de totale groei (zo'n 34,000* vluchten) over de (secundaire!) Aalsmeerbaan gaat. Van de extra starts gaat zelfs 50% (zo'n 22,000 starts) over de (secundaire!) Aalsmeerbaan. Bovendien laten deze prognoses zien dat de 'primaire banen' het minst groeien. Dit kan niet de bedoeling zijn van een nieuw stelsel dat als belangrijkste doel heeft om zoveel mogelijk te starten van en te landen op de banen die de minste overlast veroorzaken.

*) De gepresenteerde aantallen vluchten zijn berekend door het gemiddelde te nemen van de in bijlage 2 van het Aldersakkoord genoemde prognosegetallen en de som hiervan op te schalen naar het bijbehorende totaal aantal vluchten.

De enorme en onevenredige groei op de Aalsmeerbaan wordt weergegeven in de grafieken rechts: bij 425.000, 470.000 en 510.000 vluchten per jaar staat de verdeling over de vijf banen.

In het meest rechter plaatje is te zien dat het aantal starts van de (secundaire!) Aalsmeerbaan groeit naar meer dan 60.000, hetzelfde aantal als van de Polderbaan, officieel een 'primaire baan'.



Hoe is dit mogelijk?

Er zijn toch meetpunten met maximale geluidswaarden, die ons beschermen tegen zo'n groeiscenario?

Nee, die zijn in het nieuwe handhavingstelsel geschrapt en daarmee is de plaatselijke bescherming verdwenen. Wel bestaan er nog voor het hele gebied rondom Schiphol maxima voor bijvoorbeeld het aantal ernstig geluidsbelaste huizen. Dus: de overlast per baan wordt niet meer gemeten.

Het wegvallen van de plaatselijke bescherming geeft Schiphol de mogelijkheid om overlast te concentreren in één gebied. Het is aantrekkelijk om de overlast rond de Aalsmeerbaan te concentreren, omdat daarmee de maxima voor het gehele gebied rondom Schiphol niet in de knel komen. Want: meer vliegverkeer leidt bij de Aalsmeerbaan wel tot veel meer plaatselijke overlast, maar niet of nauwelijks tot meer ernstig geluidsbelaste huizen in de totaalstelling. En hier is in het Aldersakkoord ruimschoots gebruik van gemaakt. Het nieuwe handhavingstelsel treft dus vooral de Aalsmeerbaan.

Wat streven wij na?

Zijn wij "tegen" Schiphol? Nee, met Schiphol zijn grote belangen gemoeid en Schiphol is een fact of life. Wij zijn wel voor eerlijke, inzichtelijke besluitvorming rond Schiphol en voor een eerlijke verdeling van de overlast. De voorgenomen enorme en onevenredige groei van het vliegverkeer op de Aalsmeerbaan vinden wij onacceptabel vanwege toenemende geluidsoverlast, milieuvervuiling en toenemend gevaar. Schiphol overschrijdt hiermee wat ons betreft voor de Aalsmeerbaan een grens.

Wij vragen aandacht van politiek en media

Voor de omwonenden van de Aalsmeerbaan heeft het Aldersakkoord zeer negatief uitgedrukt. Aalsmeer is ook nauwelijks betrokken bij het overleg over dit akkoord. Staatssecretaris Mansveld staat 100% achter Alders. Wij steken dus geen energie in communicatie met deze partijen.

Wel wil onze vereniging in gesprek gaan met de Haagse fractiespecialisten met Schiphol in de portefeuille, de Commissie m.e.r. (milieu effect rapportage) en de media.

Tegen het eind van 2015 beoordeelt de Commissie m.e.r. het milieueffectrapport van Schiphol. Wij gaan de mogelijkheid om in te spreken en onderzoeksvragen aan te leveren volop benutten.

Aansluitend dient het Aldersakkoord te worden omgezet in wetgeving. Wij onderhouden contacten met alle politieke partijen, zodat zij goed worden geïnformeerd zijn over de feitelijke gevolgen van het nieuwe stelsel voor de omwonenden van de Aalsmeerbaan.

De initiatiefnemers:

Gerrit Jan van de Lagemaat

Leo Baarse

Dirk Postma

Nico 't Hart