

4 Initiatiefvoorstel

30

Datum : maandag ~~21 april 2008~~ 27 juni 2008
Van : Marcel Kilian
Namens : Osdorpse Raadfracties van PvdA, Groen Links en CDA
Betreft : Initiatief voorstel meetpunten geluid en luchtkwaliteit.

De fracties van de PvdA, Groen Links en het CDA hebben kennis genomen van de beantwoording van het Dagelijks bestuur op de door Groen Links en de PvdA ingediende en door het CDA (naast alle andere partijen) ondersteunde motie:

"De raad van stadsdeel Osdorp, in vergadering bijeen op 27 november 2007; kennisnemende dat:

- de gemeente Amsterdam een actief luchtkwaliteitsbeleid in gang heeft gezet;
- de groei van luchthaven Schiphol onverminderd voortgaat;
- er bij Osdorpse burgers en partijen grote zorg bestaat omtrent het leefmilieu;

overwegende dat:

- er binnen Osdorp in de eerste plaats meer en voldoende kennis vergaard moet worden om ook een actief milieubeleid te kunnen voeren en concrete maatregelen te kunnen nemen;
- daartoe op minstens drie representatieve locaties meetpunten moeten worden ingesteld die op het gebied van luchtkwaliteit in ieder geval de uitstoot van fijnstof NO, NO₂ en CO₂ registreren en daarnaast ook de geluidsoverlast van het luchtverkeer in kaart brengen;

besluit het Dagelijks Bestuur op te dragen:

- te onderzoeken hoe en wanneer de gevraagde meetpunten kunnen worden geplaatst, wat de kosten daarvoor zijn en hoe de meetpunten beheerd kunnen worden;
- te onderzoeken op welke wijze bewoners kunnen worden geïnformeerd over de verzamelde gegevens en het eventueel daaruit voortvloeiende beleid;
- binnen een halfjaar de deelraad in kennis te stellen van de resultaten van deze onderzoeken;
- bij de voorjaarsnota wordt een dekkingsvoorstel ingediend;

Als antwoord hierop dienen wij onderstaand voorstel in om alsnog het realiseren van de meetpunten mogelijk te maken.

Inleiding:

Op dinsdag 18 maart 2008 heeft een presentatie plaatsgevonden voor een beperkt aantal genodigden en Raadsleden door de LuchtVerkeersleiding Nederland (LVNL). Alle genodigden spraken daarin hun bezorgdheid uit over het gebruik van het luchtruim boven Osdorp in het algemeen en het afbuigen van vliegtuigen boven het stedelijk gebied van Osdorp in de zogenaamde korte oostbocht in het bijzonder. Hoewel de LVNL aangaf dat er veel preciezer volgens vooraf vastgesteld luchtplan wordt gevlogen, die om Osdorp heenleidt, is er op basis van de inbreng van de omwonende sterke twijfel gerezen over de uitvoering van dit vluchtplan.

In feite werd dit ook niet ontkent door de LVNL door te stellen dat dit vluchtplan alleen geldt voor vliegtuigen met straalmotoren en dat ook voor deze vliegtuigen een operationele marge van 3% is vastgesteld om hiervan af te wijken.

Het bevreemde de aanwezigen dat er geen feitelijke informatie c.q. bevestiging geleverd kon worden over de waargenomen afwijkingen, waarbij vliegtuigen een zeer korte oostbocht gebruiken die ver ten zuiden van de ideale lijn, nagenoeg dwars over Osdorp, licht.

Initiatiefvoorstel

De mate waarin van het door de LVNL geschetste vluchtplan (SID = Standard Instrument Departure route) wordt afgeweken is hoofdzakelijk een kwestie handhaving. Hiertoe is een netwerk van handhavingpunten (Nomos-netwerk) rond Schiphol opgezet. Dit netwerk is echter onvoldoende om afwijkingen van de SID's volledig vast te stellen. Om deze lacune in te vullen bejveren de fracties het inzetten van additionele meetpunten.

Waarom meetpunten:

De bewoners ervaren over een reeks van jaren een toename van het geluid en het optreden van geuroverlast door de activiteit van Schiphol, wat als een bedreiging van de volksgezondheid wordt ervaren. Deze toename is direct te herleiden tot de groei van het aantal vluchten naar en vanaf Schiphol waartoe ook een nieuwe start/landingsbaan in gebruik is genomen. Daarnaast zijn er diverse onderzoeken geweest die tot doel hadden de effecten van bepaalde vormen van overlast te registreren. Uit deze onderzoeken komen, naast het feit dat een onderzoek al aanleiding geeft tot een reactie in de zin van "dan zal er ook wel iets aan de hand zijn", ook uitkomsten die de eerste verontrusting staven. Neem alleen het onderzoek waaruit het aantal geluidgehinderden wordt benaderd. Dit is een verontrustend aantal.

Ondanks deze onderzoeken bestaat er toch ook een beeld dat deze onderzoeken gebaseerd worden op data en berekeningsmethoden die de werkelijkheid slechts benaderen en ruimte geven voor interpretatie. Duidelijk werd dit door het recente conflict tussen het Milieu- en Natuurplanbureau (MNP) en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR). De eerste instantie zegt dat er meer overlast is dan verwacht, het tweede instituut zegt dat dit meevalt. Ze beroepen zich beide op hetzelfde geluidssysteem.

Voorzichtig kan hieruit geconcludeerd worden dat het geluidsniveau niet voldoende sluitend is. Juist om dit geluidsniveau verder te sluiten en Osdorp daar als nabuur direct mee te maken heeft kunnen hier een aantal geluidshiaten gedicht worden. Deze visie wordt mede ondersteund door hoogleraar Guus Berkhout, die onder andere als voorzitter van de commissie die het kabinet Kok 2 adviseerde over het normenstelsel voor Schiphol, het aantal meetpunten drastisch wil uitbreiden (Het Financieele Dagblad d.d. 8 april 2008). Het geeft Osdorp en andere naburen in ieder geval de mogelijkheid om vast te stellen of er inderdaad sprake is van (on)toelaatbare en gezondheidsrisico's veroorzakende overschrijdingen. Dit lijkt ons duidelijk een rol van de overheid die de risico's in kaart brengt en daar zijn burgers over informeert. Dit kan bijvoorbeeld als een soort waarschuwingssysteem gebruikt worden voor Carapatiënten wanneer windrichting en andere variabelen hiertoe aanleiding geven.

Parallel starten:

De LVNL is in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat op 13 maart 2008 begonnen met een experiment om de eerder ontstane problemen met het parallel starten op de daarvoor aangelegde Polderbaan evenwijdig aan de Zwanenburgbaan op te lossen. In de huidige visie moet deze manier van starten capaciteitsproblemen oplossen wanneer de windrichting voornamelijk Noordelijk is.

In het experiment wordt tijdelijk een hoeveelheid starts van 10.000 overgeheveld van de Polderbaan naar de Zwanenburgbaan om de vluchtroute van de Zwanenburg in oostelijke en zuidelijke richting te onderzoeken op het verminderen van eerder geconstateerde afwijkingen naar het westen, waardoor vliegtuigen vanaf deze baan gevaarlijk dicht in de buurt komen van opstijgende vliegtuigen van de polderbaan.

Dit experiment is bedoeld als tijdelijk en stopt als de 10.000 vluchten gemaakt zijn. Dit kan afhankelijk van de mate van het optreden van wind uit noordelijke richting eindigen rond 31 oktober 2008. Met nadruk "kan", want het kan ook eerder als op veel dagen deze noordenwind aanhoudt, maar ook later als dit niet het geval is.

Initiatiefvoorstel

Wat echter ook speelt in onze visie is de toekomstige uitbreiding van het aantal vluchten van en naar Schiphol.

Schiphol groeit namelijk van de huidige geplande 464.400 vluchten (188.600 in het winterseizoen van 2007 en 275.800 in de zomer van 2008) naar 500.000 op middellange termijn en 600.000 op lange termijn. De gedachte dat het experiment vooruit loopt op de groeiscenario's laat zich eenvoudig opdringen.

Luchtkwaliteit:

Hoewel het aandeel van de luchtvaart volgens deskundigen op de luchtkwaliteit gering is, valt hier ook winst te halen. Ofwel zoals de centrale stad de luchtvervuiling onder andere wil aanpakken door het volgens dezelfde deskundigen geringe vervuilende bijdrage leverende autoverkeer aan te pakken, door bijvoorbeeld de categorie van in dit kader dan microvervuilende "oldtimers" te weren uit de binnenstad, zo wordt er vergeten de luchtvaart aan de mogelijke beheersmaatregelen toe te voegen.

De mogelijkheid om de luchtvaart minder te laten bijdragen aan de vermindering van de luchtkwaliteit is echter wel voorhanden.

De uitvoering van de experimentele SID leidt er toe dat vliegtuigen sneller moeten stijgen om vervolgens naar het oosten af te kunnen buigen. Vliegtuigen moeten daarvoor hun motorvermogen verhogen, wat weer een hogere uitstoot tot gevolg heeft. Daarnaast moeten vliegtuigen waarschijnlijk net als auto's in een bocht extra vermogen leveren om geen snelheid en in dit geval ook hoogte te verliezen.

Aangezien dit plaatsvindt vanaf een hoogte van 500 feet (=152,4 m; 1 foot is 30,48 cm), terwijl als de vliegtuigen doorvliegen over het westelijke havengebied met een veel lagere bevolkingsdichtheid de hoogte oploopt tot boven de 2000 feet, dit eerder en minder verspreid over de stad uitwaaiert. Immers de vliegtuigen mogen iets van hun hoogte verliezen (minder gebruik vermogen en uitstoot) en de uitstoot vindt plaats in een hogere luchtlaag, waardoor dit meer verspreid wordt.

Geluidsoverlast:

Samenhangend met de luchtkwaliteit is natuurlijk dat als vliegtuigen op een lagere hoogte aan de oostbocht beginnen, de geluidsoverlast op de grond ernstiger is dan wanneer met minder gebruik van het vermogen langer rechtdoor gevlogen kan worden en er op grotere hoogte gedraaid wordt.

Grof gezien loopt langs de Ookmeerweg de 20 Ke contour¹. Dit is een grens die is gelegd op basis van computersimulaties. Via extra meetpunten kan vastgesteld worden of deze correct is. Er zijn gebieden in met name de Aker (rond de Schotse Hooglanden), waar het langzaamaan wel eens zo zou kunnen zijn dat de piekbelasting van de B_{65} ² (zie voetnoot) hier wel eens overschreden wordt. Dit zou weer verstrekkende consequenties voor de toekenbaarheid van schadevergoedingen op basis van het Schadeschap Schiphol hebben.

1

Ke Eenheid behorende bij de geluidmaat B_{65} . Ke staat voor Kosten Eenheden. De naam is ontleend aan Prof. Kosten, die in de jaren zestig en zeventig onderzoek deed naar de hinder door vlieggeluid rondom Schiphol.

2

B₆₅ Maat voor de geluidbelasting door passagiers- en vrachtvliegtuigen rond een luchthaven. De berekening van de B_{65} -waarde in Ke wijkt af van de berekening van de equivalente geluidbelasting in dB(A) door het weg- en railverkeer en van de industrie. Het belangrijkste verschil is dat alleen de maximale niveaus (piekniveaus) worden beschouwd. Vliegtuigen met piekniveaus lager dan 65 dB(A) worden in de berekening van het B_{65} niet beschouwd. Vanwege deze verschillen kan een geluidbelasting in Ke niet worden omgerekend in de geluidbelasting in dB(A).

Initiatiefvoorstel

Op basis van de 20 Ke contourkaart uit de Nota Ruimte zou men veronderstellen dat er in het centrum van de Aker, geen geluidsoverlast is. Deze kaart is echter zoals reeds opgemerkt gemaakt op basis van computersimulaties van vliegbewegingen. Het stationair draaien en testen van vliegtuigmotoren op de grond is hierin niet meegenomen. Dit achtergrondgeluid wordt niet gemeten terwijl dit wel voor overlast zorgt voor omwonenden. Gezien de toename van het aantal vluchten zal dit geluid in de toekomst ook gaan toenemen. Eén van de gewenste meetpunten moeten deze toename gaan monitoren.

Autoverkeer:


Rond Osdorp verandert het wegenpatroon de komende jaren aanmerkelijk. Om de invloeden op het milieu te kunnen monitoren is het goed dat wij nu al beginnen met metingen waardoor het effect van de aanpassingen (omlegging A9, doortrekken A5) en de aangekondigde stijging van het aantal slots³ zichtbaar wordt. Daarnaast zal door het in gebruik nemen van de faciliteiten van CityCargo, nog afgezien van de mogelijke verplaatsing van delen van de markthallen, het aantal vrachtwagens rond de Aker en Lutkemeer toenemen. Ook hierdoor is het raadzaam nu al te beginnen om de mogelijke toename van geluidsoverlast en luchtverontreiniging in kaart te brengen.

Ambtelijk antwoord op de motie:

In de beantwoording wordt gesteld dat het ontbreekt aan een juridische basis voor het toetsen en handhaven van geluid als gevolg van luchtvaartverkeer. Op basis van onderstaand artikel mag dit in twijfel worden getrokken.

“Geluidsnormen Schiphol overschreden

15 februari 2007 - door Inspectie VenW

De wettelijke geluidsnormen voor Schiphol zijn voor het eerst sinds de invoering van de Schipholwet in 2003 overschreden. Dat meldt de Inspectie Verkeer en Waterstaat vandaag in de handavingsrapportage Schiphol over het gebruiksjaar 2006 dat loopt van *Inspectie Verkeer en Waterstaat* 1 november 2005 tot en met 31 oktober 2006. 

Volgens de inspectie zijn de grenswaarden van drie handavingpunten ten noordoosten van de luchthaven door een toegenomen gebruik van de Buitenveldertbaan overschreden. De belangrijkste oorzaken hiervan zijn de problematiek van het parallel starten vanaf Polder- en Zwanenburgbaan (waarbij om veiligheidsredenen een andere startprocedure wordt gevolgd dan oorspronkelijk de bedoeling was) en het eind vorig jaar een aantal keren buiten gebruik zijn van de Aalsmeerbaan wegens het loslaten van de toplaag.

De overschrijding is aanleiding voor de inspecteur-generaal van Verkeer en Waterstaat om maatregelen te nemen. Hier aan voorafgaand vindt een analyse plaats van de door Schiphol genoemde oorzaken. Ook onderzoekt de inspectie of met name Schiphol en Luchtverkeersleiding Nederland zich voldoende hebben ingespannen om de overschrijdingen te voorkomen of te beperken.”

Dat er in dit artikel slechts gesproken wordt over handavingpunten, zou er op kunnen duiden dat het alleen om de officiële meetpunten gaat. In de praktijk zou getoetst kunnen worden of dit ook voor andere meetpunten het geval is, zo er al geen jurisprudentie over bestaat.

Met betrekking tot andere antwoorden uit de beantwoording door het DB het volgende.

1. Het aandeel van de luchtvaart in de luchtkwaliteit: Hierboven is al het nodige hierover gezegd maar aanvullend: Dit is wellicht gering als je het afzet op jaarbasis. Het meten

Initiatiefvoorstel

van luchtkwaliteit, moet zich daarom ook richten op het signaleren van pieken en de mogelijke frequentietoename in de toekomst.

2. Aan de hand van het spectrum aan uitlaatgassen kan er gekeken worden naar de bronnen van vervuilers. De mogelijkheid om dit te meten kan vergaand onderzocht worden, door onderzoekinstellingen in te huren. Dit kan echter een prijzige aangelegenheid worden, wat op een bredere financiering dan enkel de Osdorpse begroting mag drukken. Op basis van meetgegevens zoals vluchttijden en -hoogte kan er bij benadering geïndiceerd worden wat de bijdrage aan de probleemgebieden is.

Conclusies:

De situatie zoals die er was, is en gaat worden in combinatie met de onrust onder veel inwoners van Osdorp maakt het wenselijk dat er alsnog wordt tegemoet gekomen aan de wensen zoals vastgelegd in onderhavige motie.

Bewoners hebben recht op informatie over de gevolgen van verkeersstromen die invloed hebben op hun leefomgeving.

Feitelijk zijn we al te laat om de huidige situatie af te zetten tegen de situatie voor het experiment, maar nog niet voor de vele ontwikkelingen die volgen.

Zowel de gevolgen voor de luchtkwaliteit als het monitoren van geluidshinder zijn zaken die niet lichtvaardig moet worden overgelaten aan een netwerk dat de handhaving niet garandeert.

Opdracht:

- Derhalve geeft de Raad het Dagelijks Bestuur van Osdorp de opdracht om al dan niet in (financiële) samenwerking met de centrale stad en/of de provincie en/of rijksoverheid de totstandkoming van 3 meetpunten voor geluid op geografisch strategische posities te realiseren.
- Deze meetpunten zoveel mogelijk moeten passen in een groter en identiek systeem van registreren, zodat de verzamelde data zowel in de tijd als in de ruimte (de regio) vergelijkbaar zijn.
- Met betrekking tot het meten van de luchtkwaliteit met een voorstel te komen voor één of twee locaties die een breed spectrum aan stoffen kunnen registreren, dat recht doet aan en het directe gevolg van overvliegende toestellen en het effect van grondbewegingen.
- De meetgegevens zodanig te registreren, dat op basis van een aantal variabelen actuele informatie gegenereerd kan worden opdat mensen met bepaalde oorzakelijke gezondheidsproblemen gewaarschuwd kunnen worden op momenten dat de oorzaken zich aandienen.
- Als financiële dekking is eerder vastgesteld dat het batig saldo van de begroting hiertoe gebruikt kan worden. Dit was € 51.000,=, waarvan een deel mogelijk al is besteed. De resterende middelen zijn, mocht een andere hogere overheid niet bereid zijn om een bijdrage te leveren of de gehele financiering op zich te nemen, ruim voldoende in het jaar 2008 dit te bekostigen. Voor de verdere jaren kan gebruik gemaakt worden van overheveling bij een batig saldo danwel door in de begroting extra ruimte te creëren, middels een begrotingsvoorstel.

N.B. Het liefst zouden wij een specifieke component van de uitstoot van kerosine willen meten, maar de techniek op dit gebied is nog niet aanwezig en investeren hierin is kostbaar. Het RIVM heeft in Amsterdam al 2 meetpunten die een redelijk breed spectrum aan stoffen meten en die hier bijvoorbeeld jaarlijks een zeer leesbare rapportage mee opstellen over bijvoorbeeld de jaarlijkse milieuramp die wij "Oud en Nieuw viering" noemen.

Naar aanleiding van de bespreking van het initiatiefvoorstel in de meningsvormende sessie d.d. 10 juni 2008, waarin het standpunt van het Dagelijks Bestuur nader is toegelicht en gelezen hebbende de brief van wethouder van Ossel van de centrale stad, besluit de Raad om onderstaande wijzigingen op het initiatiefvoorstel in stemming te brengen.
Gezien het initiatiefvoorstel van 21 april 2008 van de PvdA, Groen Links en CDA,

De deelraad in vergadering bijeen 24 juni 2008 besluit:

Ten aanzien van geluid;

- a) De Raad geeft het Dagelijks Bestuur van Osdorp de opdracht om al dan niet in (financiële) samenwerking met de centrale stad en/of de provincie en/of rijksoverheid de totstandkoming van 3 meetpunten voor geluid zo spoedig mogelijk op geografisch strategische posities te realiseren voor een periode van 3 jaar aanvangende op het moment dat de meetpunten zijn gerealiseerd.
- b) Deze meetpunten zoveel mogelijk moeten passen in een groter en identiek systeem van registreren, zodat de verzamelde data zowel in de tijd als in de ruimte (de regio) vergelijkbaar zijn.
- c) Als financiële dekking willen wij gelden beschikbaar stellen uit de algemene ~~reserve~~ reserve. Inclusief inzet personeel en rapportage is dit te begroten op € 10.000,=. Voor de kosten in de volgende jaren dient ruimte in de betreffende begrotingen gemaakt te worden.
- d) Halfjaarlijks de Raad een uitgebreide terugkoppeling te geven van de resultaten.
- e) Na verloop van 2 jaar de metingen te evalueren, met als doel vast te stellen of verlenging van het meten gewenst is.
- f) Bij de centrale stad aan te dringen op het doen vaststellen van geluidsnormen voor Osdorp bij het ministerie van VWS.

win/win pot

Ten aanzien van de luchtkwaliteit;

Wenst de Raad tot uitdrukking te brengen dat zij de intenties van de centrale stad op het gebied van de volksgezondheid (meten luchtkwaliteit), voldoende vindt om af te zien van het zelf laten doen van metingen aangaande de luchtkwaliteit.

Wel verzoeken wij het DB aan te dringen bij de centrale stad om:

- g) Er op toe zien dat de intenties ook binnen een redelijke termijn worden vertaald in uitvoeringsplannen.
- h) Dat er in de uitwerking door de Taskforce rekening wordt gehouden met de mogelijkheid om op basis van een aantal variabelen, actuele informatie te genereren opdat mensen met bepaalde oorzakelijke gezondheidsproblemen gewaarschuwd kunnen worden op momenten dat de oorzaken zich aandienen.

i) Met de centrale stad afspraken te maken, de meetpunten in Osdorp te financieren uit het superdividend.

Mevrouw P. Terlien
Griffier

de heer E.R. Vos
Voorzitter deelraad