

DORPSRAAD SPAARNDAM
GEKOZEN VERTEGENWOORDIGING VAN DE SPAARNDAMSE BEVOLKING

Stichting Dorpsraad Spaarndam
Westkolk 4
2063 JR Spaarndam

Spaarndam 28 juni 2005

Verbetervoorstellen Spaarndam in het kader van de evaluatie van de Luchtvaartwet

Inhoud.

- 0. Inleiding.**
- 1. Korte beschrijving van de verbetervoorstellen.**
- 2. De motieven voor de voorstellen**
- 3. Nadere onderbouwing van de verbetervoorstellen**
- 4. Te verwachten resultaten**
- 5. Wijze van uitvoering.**

0. Inleiding.

Uit het leefbaarheids onderzoek dat in 2002 gehouden is onder ca. 3000 inwoners van Spaarndam bleek bijna **65%** van de bevolking last te hebben van overkomend vliegverkeer. Na de ingebruikname van de Polderbaan in de zomer van 2003 is dit percentage zelfs opgelopen tot bijna **90%**. Ondanks eerdere toezeggingen om Spaarndam te ontzien wordt er vanaf dat moment **over** Spaarndam uitgevlogen en worden er geluidswaarden gemeten van meer dan 100 dBa.

Reden voor de Dorpsraad om Schiphol te wijzen op eerder gemaakte afspraken waarin werd toegezegd dat Spaarndam volledig buiten het tolerantiegebied van de standaardvertrekroute Refso-Volla en Bergi-Texel zou vallen.

Het vervolg is bekend: de heer Cerfontaine zegde Spaarndam toe om de eerder gewekte verwachtingen alsnog in te lossen en de Spaarndamroute aan te passen. De procedure daartoe werd opgestart en leidde op 25 november 2004, ruim een jaar later, tot de voor Spaarndam zo belangrijke routeaanpassing. Op het effect daarvan komen we hierna in 3.1. terug.

Ten behoeve van de evaluatie van de luchtvaartwet is de bevolking van Spaarndam op twee manieren geraadpleegd.

- De Dorpsraad heeft aan alle bewoners een enquête gestuurd met vragen over de ervaren overlast en het verzoek om met verbeteringsvoorstellen te komen,
- De gemeente Haarlemmerliede & Spaarwoude heeft een bewonersbijeenkomst georganiseerd waarin dezelfde vragen zijn gesteld.

De uitkomsten hiervan liggen ten grondslag aan de hierna geformuleerde verbeteringsvoorstellen.

1. Korte beschrijving van de voorstellen.

1. De uitvlieghoogte waarboven de standaardvertrekroutes mogen worden verlaten moet worden verhoogd van 3000 ft tot 6000 ft.
2. Uitvliegen in het verlengde van de Polderbaan over het weidegebied zoals nu reeds gedeeltelijk in gebruik bij de nachtroutes.
3. Instelling van de nachtperiode conform EU normen van 23.00 uur tot 07.00 uur (is uitbreiding van 06.00 tot 07.00 uur)
4. Vermindering van het tolerantiegebied van de uitvliegroute van de Polderbaan.
5. Het omzetten van de tijdelijke maatregel als gevolg van het parallel starten in een definitieve oplossing met volledige inachtneming van de aan Spaarndam gedane toezeggingen.
6. Vermijden van onnodige overlast.
7. Schiphol heeft haar maximale omvang bereikt. Studie moet worden verricht naar mogelijke alternatieven in geval van verdere groei van het luchtverkeer.
8. Compensatie van geleden hinder en vergoeding van schade.
9. Onderzoek naar de gevolgen van het vliegverkeer voor de gezondheid van de omwonenden.

2. Motieven van de voorstellen.

In 2004 was het klachtenniveau in Spaarndam hoger dan ooit. Met 27.397 klachten staat Spaarndam op de vijfde plaats van het “klachtenklassement”. Een zeer opmerkelijke plaats gezien het betrekkelijk geringe aantal inwoners (nog geen 3000).

Ook uit de Dorpsraad-enquête onder de bevolking en de informatiebijeenkomst van de gemeente komen de volgende aspecten van geluidsoverlast, hinder en schade steeds weer terug.

Slaapverstoring, negatieve invloed op de gezondheid, vermindering van woongenot.

Onderlinge communicatie wordt bij overkomend vliegverkeer ernstig verstoord,

“je kunt niet meer met elkaar praten, soms is dat iedere minuut raak, telefoongesprekken met klanten moeten worden onderbroken dan wel worden afgebroken” zeggen bewoners van Spaarndam.

Maar ook gevoelens van onmacht, irritatie, boosheid, gespannenheid en angst voor neerstortingsgevaar. Tenslotte is het groepsrisico ten opzichte van 1990 verdubbeld. Het gevoel van inbreuk op je leefgewoonten, verjaagd worden van de eigen plek maar niet meer weg kunnen, je opgesloten voelen.

Waardevermindering van het eigen huis is een zeer serieus probleem evenals de verkoopbaarheid van de huizen in Spaarndam. Makelaars in de omgeving bevestigen dat Spaarndam “uit” is. De leefbaarheid staat onder grote druk. Van reële schadeloosstelling is nauwelijks enige sprake gezien de uiterst terughoudende en formele houding van het Schadeschap.

En dan het perspectief; in de toekomst is geen verbetering te verwachten. Integendeel, de overlast wordt alleen maar erger. Juist die toekomst met een vrijwel ongeremde groei van schiphol vervult vele burgers met zeer grote zorg.

De dubbeldoelstelling; meer vliegbewegingen en toch minder overlast heeft in Spaarndam tot zeer cynische reacties geleid. Afgezien van het feit dat zeer wordt getwijfeld aan de doelstelling van de luchtvaartwet om per saldo dezelfde bescherming te bieden als in 1990, leeft in Spaarndam zeer sterk het gevoel dat zij als klein dorp daar wel erg de dupe van is.

Het vertrouwen in de overheid en luchtvaartsector is ook niet vergroot door de wel erg formele toepassing van de wijziging van de Spaarndam-route. Die had ten doel om Spaarndam te ontlasten door niet meer over het dorp te vliegen.

De werkelijkheid is dat dit nog zeer frequent gebeurt. Wettelijk mag dit omdat er boven de 3000 ft van de standaardvertrekroute mag worden afgeweken. In Spaarndam is men teleurgesteld en wordt het beleefd als een adder onder het gras die niet van te voren is gecommuniceerd en niet in overeenstemming is met de geest van de afspraak.

3. Nadere onderbouwing van de verbetervoorstellen.

3.1 De uitvlieghoogte waarboven de standaardvertrekroutes mogen worden verlaten moet worden verhoogd van 3000 naar 6000 ft.

Zoals hierboven al werd aangegeven wordt de Spaarndamroute niet altijd uitgevoerd zoals per 25 november 2004 was overeengekomen. In bijlage 1 treft u daar een voorbeeld van aan.

Navraag bij de LVNL leert dat het dan gaat om vliegtuigen die hoger dan 3000 ft vliegen en deze zijn gerechtigd om van de standaardvertrekroute af te wijken. De overweging daarbij was dat op die manier capaciteit kan worden gewonnen.

Dit is niet in de geest van de afspraak die is gemaakt waarbij uitdrukkelijk werd gesteld dat de routeaanpassing gerealiseerd zou worden ook al zou dat ten koste gaan van enig (gering) capaciteitsverlies.

3.2 Uitvliegen voor standaardvertrekroutes Bergi/Texel en Refso/Volla in het verlengde van de Polderbaan over weidegebied zoals nu reeds gedeeltelijk in gebruik bij de nachtroutes.

Met dit voorstel sluiten wij ons aan bij het desbetreffende voorstel van het Platform Velsen Overlast Schiphol.

De voorgestelde route volgt een traject dat volledig in het verlengde ligt van de Polderbaan en dat het vliegverkeer leidt tussen de dichtbevolkte gebieden van Zaanstad en Kennemerland door.

Voor Spaarndam betekent het dat de voorgestelde route op grotere afstand van Spaarndam passeert dan de huidige in 2004 gewijzigde route en reeds thans gedeeltelijk in gebruik is als standaardvertrekroute van 23.00 tot 06.00. uur.

In bijlage 2 treft u op kaart de voorgestelde route aan.

3.3 Instelling van de nachtperiode conform EU normen van 23.00 uur tot 07.00 uur (is uitbreiding van 06.00 tot 07.00 uur).

Uit het algemene onderzoek van de RIVM naar slaapverstoring is gebleken dat deze in een veel groter gebied plaatsvond dan bij het formuleren van het Schipholbeleid was aangenomen. Omdat tussen 06.00 en 07.00 uur 's ochtends

86% van de omwonenden nog ligt te slapen vindt een groot deel van de slaapverstoring plaats tussen die tijdstippen.

Uit de enquête in Spaarndam kwam naar voren dat slaapverstoring in ca. 25% van de geënquêteerden gevallen genoemd wordt als oorzaak van overlast.

Een reductie van de slaapverstoring van 20% is mogelijk als de nachtperiode conform de Europese richtlijn wordt verlengd tot 07.00 uur.

3.4 Vermindering van het tolerantiegebied van de uitvliegroute Bergi/Texel Refso/Volla van de Polderbaan.

Veel overlast wordt veroorzaakt doordat er onnodig over de bebouwde kom van Spaarndam wordt gevlogen.

We wisten al dat landend verkeer binnen zeer nauwe toleranties kan aanvliegen. De reden daarvan is dat gebruik wordt gemaakt van radiobakens.

Uit de als bijlage 3 bijgevoegde radarplot blijkt echter dat bij alleengebruik van de Polderbaan er wel degelijk zeer nauwkeurig uitgevlogen kan worden.

Om die reden pleiten wij dan ook voor een substantiële versmalling van het tolerantiegebied van de uitvliegroute van de Polderbaan.

Dit lijkt gezien het instrumentarium waarover vrijwel alle vliegtuigen beschikken, geen bijzondere eis. Toestellen of piloten die deze nauwkeurigheid niet kunnen waarmaken horen niet thuis op een drukke mainport als Schiphol. Deze toestellen zorgen voor een geheel onnodige overlast en beperken zo een evenwichtige ontwikkeling van Schiphol terwijl hun bijdrage aan de mainporteconomie gezien hun aantallen geheel verwaarloosbaar is. Bovendien komt dan de vraag op dat als voor de betreffende maatschappij de aanschaf van de benodigde apparatuur al te kostbaar is hoe het dan wel met de veiligheid en het onderhoud staat!

3.5 Het omzetten van de tijdelijke maatregel als gevolg van het parallel starten in een definitieve oplossing met volledige inachtneming van de aan Spaarndam gedane toezeggingen.

Al vrijwel onmiddellijk na de ingebruikneming van de Polderbaan deed zich het probleem voor van een (kleine) kans op dicht elkaar naderende vliegtuigen bij gelijktijdig starten van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan.

Als eerste maatregel hiertegen werd indertijd zowel van de Polderbaan als de Zwanenburgbaan onmiddellijk na de start gedivergeerd. Daarmee kwamen de vliegtuigen nog meer over Spaarndam dan op dat moment al gebeurde en was daarmee nog verder af van de toegezegde routeaanpassing.

Het zou om een tijdelijke maatregel gaan, zo is ons iedere keer verzekerd, in afwachting van een definitieve oplossing. Met betrekking tot die definitieve oplossing is tot op dit moment nog geen enkel tijdschema gehaald. Iedere keer was er sprake van uitstel. Ook nu weer, als wij lezen in een schrijven van 19 mei j.l. van de LVNL dat ook deze zomer de structurele oplossing van het probleem parallel starten nog niet (sinds bijna 2 jaar nu al) voorhanden is. En dat om die reden de tijdelijke maatregel zal worden voortgezet.

Het begint bijna een professionele organisatie als de LVNL onwaardig te worden dat

- het probleem niet voorzien is bij de ontwikkeling van de Polderbaan en

- het probleem nu al bijna twee jaar duurt en er nog altijd geen uitzicht is op een oplossing.

We dringen er sterk op aan dat ook de definitieve oplossing blijft voldoen aan de aan Spaarndam toegezegde routewijziging.

3.6 Vermijden van onnodige overlast.

- **Geen spreiden doch concentreren van het vliegverkeer.**

In de Schipholwet is als uitgangspunt genomen om zo min mogelijk over bewoond gebied te vliegen. Dat houdt in dat er een vliegpad gekozen moet worden dat aan dit uitgangspunt voldoet maar ook dat deze route met de grootst mogelijke nauwkeurigheid moet worden gevlogen en dus dat het tolerantiegebied zo smal mogelijk moet worden gehouden.

De wens om meer te spreiden is in strijd met dit uitgangspunt.

- **Gebruikmaken van de meest moderne technieken op het gebied van vliegtuigbesturingssystemen.**

Het benutten van de vastgelegde vliegpaden dient te gebeuren met gebruikmaking van de meest moderne technieken als steilere daalhoek, grotere begin-naderingshoogte, Continuous Descent Approach, etc.

3.7 Schiphol heeft haar maximale omvang bereikt. Studie moet worden verricht naar mogelijke alternatieven in geval van verdere groei van het luchtverkeer.

Zowel in de door de Dorpsraad uitgevoerde enquête als tijdens de bewonersbijeenkomst werd grote zorg uitgesproken over de toekomst van Schiphol. Er wordt immers al gesproken over een verdubbeling van het aantal vliegbewegingen per jaar en ruimte voor een 6^e en 7^e baan is al gereserveerd.

Analyse van de gang van zaken tot dusver leert dat het economisch belang van de groei van het luchtverkeer het tot nu toe nog altijd gewonnen heeft van de nadelige gevolgen op de leefbaarheid voor honderdduizenden omwonenden. De overheid lijkt een verlengstuk van de luchtvaartsector en neemt haar zorgplicht niet serieus. Er is geen enkele aanleiding om te veronderstellen dat dit in de toekomst ander zal zijn.

Uitzicht op een verbetering is er dus niet. En dus zal de strijd tussen de luchtvaartsector, overheid en omwonenden gewoon doorgaan.

De door ons en anderen ingediende verbeteringsvoorstellen zullen eerder het karakter hebben van een optimalisatie van de huidige situatie dan dat ze toereikend zullen zijn om de overlast van de voorziene groei tot tevredenheid van iedereen afdoende te bestrijden.

Het roer moet dus om. Het is de hoogste tijd dat de politiek kiest en uitzicht biedt op een reële verbetering. Indien de overheid en Schiphol het nodig vinden om te groeien dan zal dat moeten gebeuren op andere locaties: Noordzee, Maasvlakte, Markerwaard, andere regionale vliegvelden in Nederland, misschien in Europees verband afhankelijk van de vervoersstroom waar het om gaat.

Door dit perspectief te bieden wordt draagvlak gecreëerd, vertrouwen teruggewonnen en komt er een einde aan de strijd tussen de betrokken partijen. Schiphol zal ooit een betere buur worden.

3.8 Compensatie van geleden hinder en vergoeding van schade

- De zorgen op dat gebied zijn groot in Spaarndam. In meer dan in de helft van de gevallen werd in de enquête de waardevermindering van het eigen huis als belangrijkste nadeel van het luchtverkeer genoemd. Ook het niet meer weg kunnen, de overlast niet meer kunnen ontvluchten als gevolg van onverkoopbaarheid van het eigen huis was een regelmatig terugkerend thema.
Als suggestie ter verbetering werd dan ook aangedrongen op een meer ruimhartige schadeloosstelling dan op dit moment het geval is. Dan gaat het over materiële ondersteuning bij verhuizing en betere toekenning van isolatiesubsidie.
- Ook is compensatie van direct optredende hinder op z'n plaats.
Jarenlang, dag in dag uit, iedere 2 minuten een overkomend vliegtuig, dwars door je favoriete muziek heen, een gesprek dat onderbroken moet worden, etc zou best eens gecompenseerd mogen worden.
Als Nederland heel democratisch heeft beslist dat de bij het vliegtuigverkeer behorende overlast maar bij een bepaalde groep op het bordje moet komen mag dezelfde democratie deze groep ook wel een genoegdoening bezorgen. Al is het maar een kleine vergoeding per landend of startend vliegtuig per woning!

3.9 Onderzoek naar de gevolgen van het vliegverkeer voor de gezondheid van de omwonenden.

Uit het onderzoek van de RIVM (gepubliceerd in 2005) blijkt 35% van de bevolking in de Schiphol-regio bezorgd te zijn over het optreden van gezondheidsklachten door luchtverontreiniging.

Ook uit de enquête is gebleken dat veel Spaarndammers zich zorgen maken over de effecten van het vliegtuigverkeer op hun gezondheid.

Geen enkel onderzoek tot dusver geeft een eenduidig antwoord op de vraag of die effecten er ook inderdaad niet zijn. Er is een sterk vermoeden dat vliegtuigverkeer niet alleen invloed heeft op slaapverstoring en gevoelens van angst en stress maar toch ook wel degelijk op luchtwegen en het optreden van hart- en vaatziekten. En als er al een duidelijke relatie werd vastgesteld dan werd de uitkomst daarvan in vele gevallen gerelativeerd als niet bewijsbaar. In elk geval was het geen reden voor het treffen van adequate maatregelen.

Wij dringen dan ook sterk aan op onafhankelijk onderzoek naar de relatie luchtverkeer en gezondheid en op het voortdurend monitoren van de gezondheidsontwikkeling in de regio.

4. Te verwachten resultaten

Bij invoering van de voorstellen zal het aantal vliegtuigen dat over Spaarndam vliegt afnemen. Voor zover nog wel over Spaarndam wordt gevlogen zal de vlieghoogte aanzienlijk hoger zijn.

Derhalve zullen de maximale waarden van het geluidsniveau dat in Spaarndam van het vliegverkeer wordt ondervonden aanzienlijk lager worden.

Voorts zal dan veel meer van de beloften aan de inwoners van Spaarndam gedaan, worden nagekomen. Daardoor zal het aantal klachten verminderen en het draagvlak onder de bevolking voor de onvermijdelijke hinder die Schiphol door het vliegverkeer oplevert vergroten. Ook de kans op schadeclaims zal niet toenemen

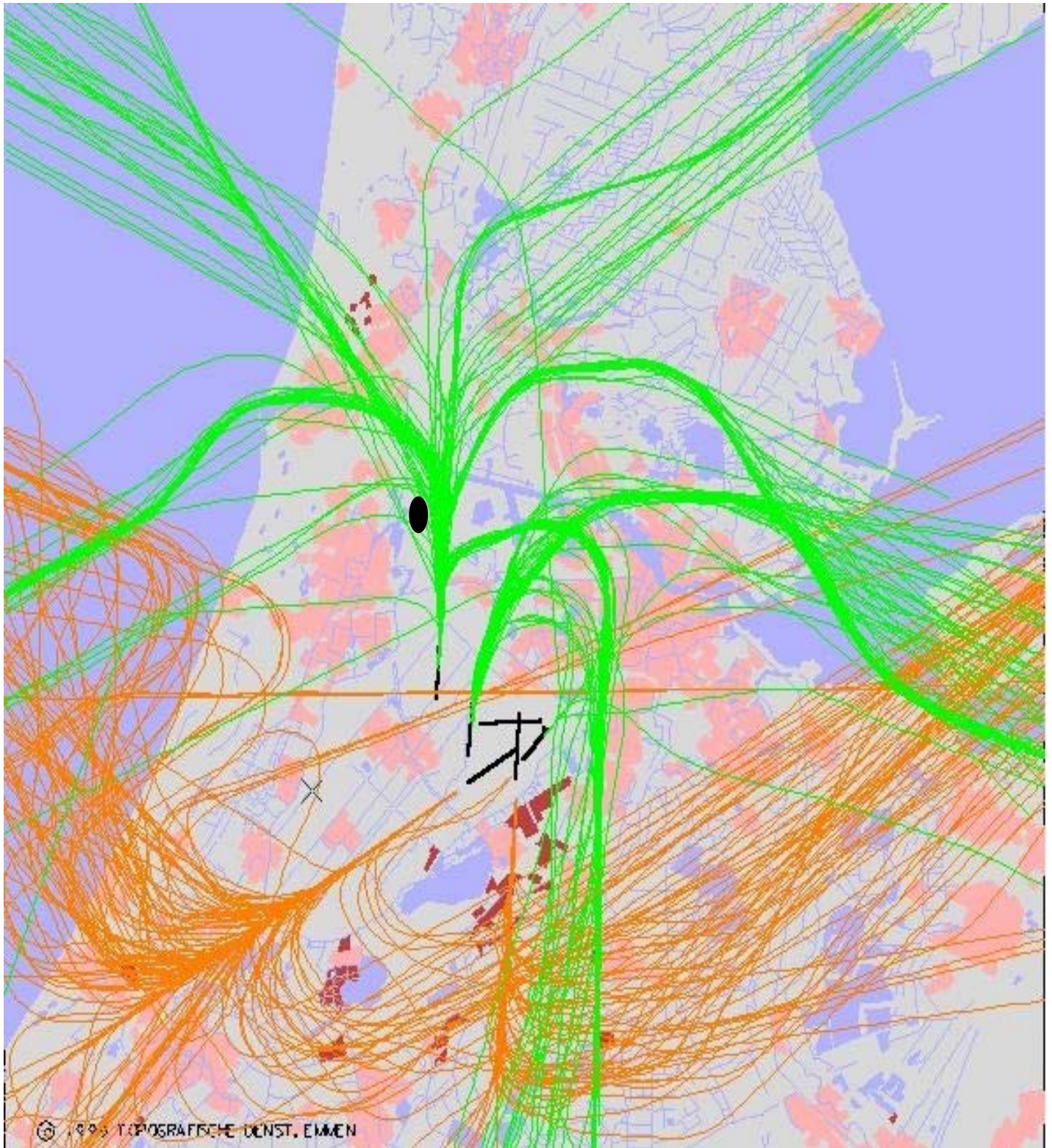
Verdere voordelen;

- Minder geluidsoverlast in de gebieden noordwestelijk van Spaarndam zoals Velsersbroek, Velsen, IJmuiden en Santpoort Noord.
- Minder luchtverontreiniging in deze gebieden. Hierdoor minder kans op overschrijding van de toelaatbare waarden van luchtvervuiling omdat in dit gebied ook de luchtvervuiling t.g.v. de autoweg A 9, het industriegebied Amsterdam West en de IJmond optreedt
- Lagere risico's omdat minder over bewoond gebied gevlogen wordt.
- Door de ontwikkeling en invoering van de modernste landings- en startprocedures zal kennis beschikbaar komen die als product aan derden aangeboden kan worden. Het past perfect bij het streven naar een kenniseconomie,
- De ontwikkeling van een nieuwe mainport locatie in Noordzee of Markerwaard zal een enorme stimulering bewerkstelligen van technologie en werkgelegenheid.
- Het vertrouwen van de burger in de overheid wordt verbeterd omdat die overheid blijkt geeft daadwerkelijk rekening te houden met de belangen van de burger.

5. Wijze van uitvoering.

Het merendeel van de genoemde voorstellen zijn op redelijk korte termijn in te voeren. Een ervan te weten het beëindigen van de tijdelijke maatregel en geen divergerend vliegen westwaarts van de Polderbaan is al zo vaak beloofd en dat het nog niet uitgevoerd zijn ervan werkelijk beschamend is.

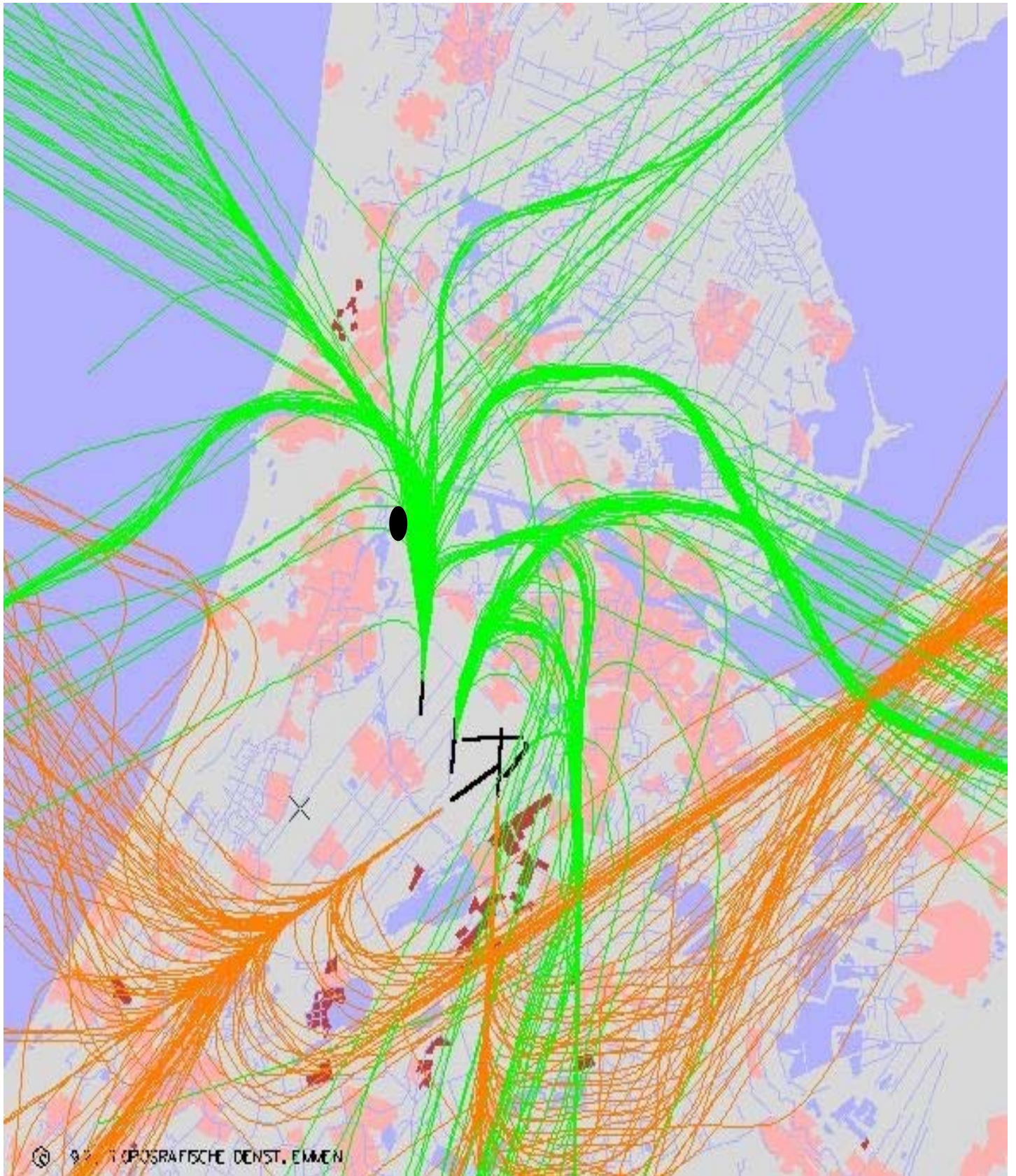
Ook het besluiten dat Schiphol de maximale omvang heeft bereikt kan vrijwel onmiddellijk plaatsvinden. Het nemen van dit besluit zal behalve in Spaarndam ook in de rest van der regio direct een positieve invloed op de houding van de burgers jegens de overheid hebben. De oplossing van het probleem waar en hoe Nederland mee kan blijven profiteren van de groei van de luchtvaart zonder verder toenemende belasting van het milieu zal wel enige tijd vergen, maar de studie naar de wijze van oplossen kan vanzelfsprekend wel op zeer korte termijn van start gaan.



BIJLAGE 1 DORPSRAAD SPAARNDAM
Radarplots 12 mei 2005 ochtend

● = Spaarndam

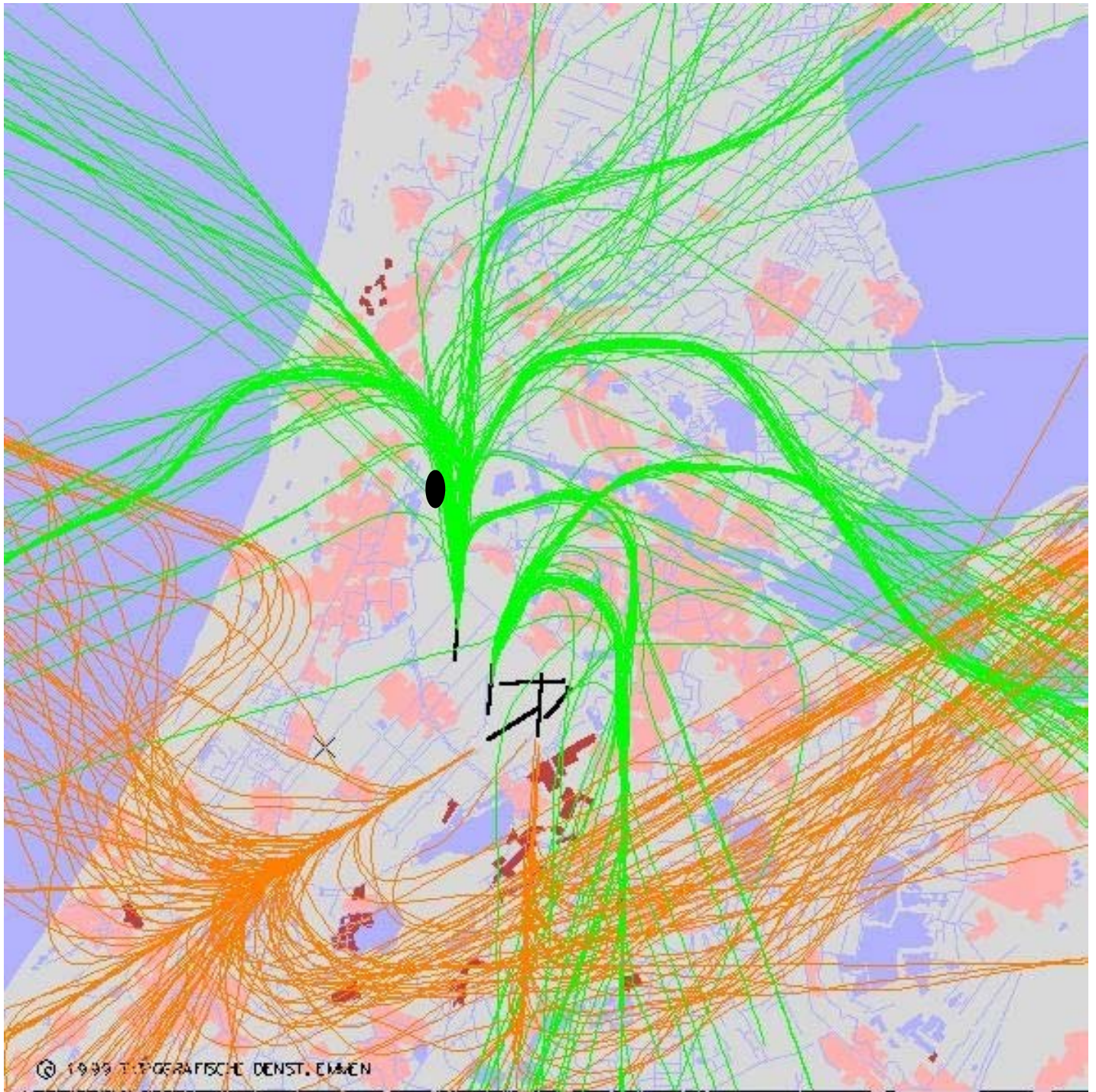
Bron: CROS 13-05-2005



BIJLAGE 1 DORPSRAAD SPAARNDAM
 Radarplots 12 mei 2005 middag

● = Spaarndam

Bron: CROS 13-05-2005



BIJLAGE 1 DORPSRAAD SPAARNDAM
Radarplots 12 mei 2005 avond

Bron: CROS 13-05-2005

● = Spaarndam

