

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
t.a.v. Projectbureau Evaluatie Schipholbeleid
Postbus 90771
2509 LT Den Haag

Verbetervoorstel

Platform Vliegtuigoverlast Zaanstad
XXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXX XX Assendelft

28 juni 2005

1. Inleiding:

Platform Vliegtuigoverlast Zaanstad gaat er vanuit dat door de evaluatie van de Schipholwet er een ander evenwicht komt tussen de lusten (o.a. werkgelegenheid, economische groei) en de lasten (geluid, gezondheid en gevaar) die kleven aan een vliegveld dat in het dichtstbevolkte gebied van het op een-na-dichtstbevolkte land ter wereld ligt.

Voor de omwonenden overstijgen de lasten de lusten.

Het evenwicht dient hersteld te worden.

Met name Zaanstad is een van de gemeentes die de wrange vruchten heeft geplukt van de groei van Schiphol.

Het platform Zaanstad heeft vanaf het prille begin meegedaan in het regionale platform.

De voorstellen die door het regionale platform gedaan zijn worden volledig onderschreven.

Daarnaast wil het platform Zaanstad in dit document de eigen visie kort weergeven.

2. Wat betekent Schiphol nu m.b.t. overlast precies voor Zaanstad:

Landend verkeer:

Om op de Zwanenburgbaan en de Polderbaan te kunnen landen dient er over Zaanstad gevlogen te worden.

Op tracks van de Cros is te zien wat dit concreet betekent: een uitgebreid landschap waarbij, bij het dalende verkeer, een brede rode streep over het zuidelijke deel boven het Noordzeekanaal verschijnt.

Bij dalend verkeer gaan er op piekmomenten ('s morgens van half 8 tot half 10, tussen de middag van half 12 tot kwart over 1, van kwart voor 3 tot half 4 en van 5 uur tot kwart voor 7) meer dan 70 vliegtuigen per uur over Zaanstad. Daarbij zijn veelvuldig piekbelastingen van 80 dBa en hoger. In andere situaties worden soortgelijke geluidsbelastingen als schadelijk voor de gezondheid omschreven en treedt de arbeidsinspectie hier tegen op.

Parallel wordt er gevlogen naar de Polderbaan en Zwanenburgbaan en geeft m.n. in Krommenie en zeker in Assendelft zeer regelmatig forse overlast.

Het stijgende verkeer:

Het stijgende verkeer van beide banen wordt over de vaste routes boven Zaanstad weggeleid.

Mocht één baan of beide banen niet gebruikt worden dan is er nog verkeer dat naar of van een andere baan over Zaanstad gaat.

Netto resultaat: er gaat bijna continu vliegverkeer over Zaanstad.

Naast de geluidsbelasting zijn er dan de niet zo direct zichtbare effecten die op korte en langere termijn optreden (en waarvan er inmiddels al een aantal aantoonbaar het

directe gevolg zijn van het veelvuldig vliegen) voor de omwonenden: slaapstoornissen, gezondheidsklachten (o.a. astma en bronchitis), ontwikkeling van kinderen (leesachterstand zoals onlangs aangetoond).

Verder is nog het vliegverkeer [helikopters en (reclame)vliegtuigjes] dat over gaat, vaak tussen het gewone dalende en stijgende verkeer door. Die bewegingen worden voor burgers niet zichtbaar geregistreerd maar leveren wel gevoelens van onveiligheid op.

3. Verbetervoorstellen:

1. *Ontwikkeling van een andere visie op uitwerking van de Mainportfunctie.*
2. *Stop op de groei van Schiphol op de huidige plek.*
3. *Instelling luchtvaartschap en kenniscentrum.*
4. *Concrete veranderingen:*
 - a. *Optimalisering hoe en waar gevlogen wordt.*
 - b. *Momenten van rust.*
 - c. *Nachtregime van 23 tot 7 uur.*
 - d. *Subsidiëring ontwikkelingen die minder overlast voor omwonenden tot gevolg hebben.*

4. Uitwerking verbetervoorstellen:

Ad 3.1: ontwikkeling van een andere visie op de uitwerking van de Mainportfunctie.

Er wordt door kabinet en Schiphol continu aangevoerd dat het belangrijk is dat Schiphol op de plek waar het nu gehuisvest is moet blijven bestaan om de mainportfunctie te behouden en uit te breiden.

In hoeverre wordt hier afbreuk aan gedaan door andere vliegvelden in Nederland, onder de paraplu van Schiphol, een specifieke functie te geven in het geheel?

Voorstel PVZ:

Vanuit een nationaal georganiseerd netwerk wordt invulling gegeven aan de mainportfunctie.

Daarnaast ligt er nog steeds de optie om een eiland in zee te bouwen.

Wat zou het betekenen voor het aanzien van Nederland in de wereld als dat gerealiseerd zou worden? Wat levert de aanleg van zoiets groots op aan werkgelegenheid?

Voorstel PVZ:

Een gedegen onderzoek naar de mogelijkheid om een vliegveld in zee te bouwen.

Ad 3.2: stop op de groei van Schiphol op huidige plek

Verdere groei van Schiphol op de huidige plek is onaanvaardbaar. Verschillende grenzen die vastgesteld waren zijn al verschillende keren opgerekt, telkenmale ten nadele van de burger in de directe omgeving van Schiphol. Om nog maar niet te spreken over de omwonenden die wonen in de buitengebieden. Die lijken helemaal niet te bestaan.

Er zijn vele omwonenden, dichtbij en verder weg, die in meer of mindere mate overlast ervaren door het vliegverkeer.

De overheid heeft als grootaandeelhouder van Schiphol de uiteindelijke stem om een verantwoord evenwicht te bepalen tussen de economische belangen, de gevolgen voor het milieu en de gevolgen die het heeft voor omwonenden.

De ontwikkelingen die zich de afgelopen jaren rond Schiphol hebben voorgedaan maken duidelijk dat de economische belangen prevaleren.

Alles staat in het teken van meer vliegen.

Waar blijft de overheid met z'n zorgplicht voor de inwoners?

Wanneer heeft de overheid m.b.t. Schiphol een beslissing genomen die een positieve uitwerking had voor burgers?

Er is vanuit de samenleving enorm veel en divers protest tegen de ontwikkeling van Schiphol ontstaan. Dat is niet voor niks.

Inwoners ervaren dat de afstand tussen de overheid en de burgers steeds groter wordt.

Het vertrouwen van burgers in de overheid neemt steeds meer af.

Wij vinden het belangrijk dat de politiek heldere, duidelijke en oprechte keuzes maakt.

Voorstel PVZ:

Concreet omschrijven, in voor omwonenden te vatten termen, wat de omwonenden aan belasting (te denken valt aan o.a. geluid) mogen verwachten.

Zowel op de korte als lange termijn.

Ga hierbij expliciet uit van de belangen van omwonenden.

Stel normen die simpel te checken zijn.

Daarbij wordt nog meegegeven dat winst voor de overheid ook op een ander vlak kan liggen en zich op een andere manier uit kan betalen: mensen die zich prettiger voelen, minder ziek zijn (bijv. minder ziektekosten en de direct daaraan verbonden voorzieningen). Winst voor overheid (en ook Schiphol) zit niet alleen in aanzien middels een mainport en financieel gewin.

Ad 3.3: instelling openbaar bestuurslichaam en kenniscentrum.

Vanuit een duidelijk helder door de politiek gesteld kader kan aan (het door de regionale koepel uitgewerkte plan) een openbaar (dus onafhankelijk) bestuurslichaam, taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden gedelegeerd worden om een optimale afstemming te realiseren tussen de belangen van Schiphol, milieu en omwonenden.

Voorstel PVZ:

Een kenniscentrum als instituut laten fungeren om het schap van adviezen te voorzien.

Ad 3. 4.a: optimalisering hoe en waar gevlogen wordt

Er is al veel gepubliceerd over hoe er op een andere manier, en met minder overlast voor de burger onder de vliegroutes, gevlogen zou kunnen worden. Die voorstellen

worden categorisch van de hand gewezen omdat het ten koste van de capaciteit zou gaan.

Voorstel PVZ:

Door vanuit het kenniscentrum een gedegen onderzoek naar de ideale stijging en daling te doen, zou er duidelijkheid moeten komen wat voor de omwonenden de meest ideale situatie is.

Daarnaast moet het toch mogelijk zijn om zo veel als mogelijk over de weilanden te vliegen. Er wordt heel veel over bewoond gebied gevlogen terwijl tussen die woongebieden allerlei groen ligt.

Voorstel PVZ:

Vliegtuigen meer over weilanden laten vliegen.

Boeiend hierbij is het volbouwen van de groene corridors.

In Assendelft is er de nieuwbouwwijk Saendelft. Terwijl we weten wat er gebeurt, zowel op de grond als in de lucht, wordt er onverdroten voortgebouwd aan een wijk (waar duizenden mensen wonen en nog komen te wonen) en zoeken de vliegtuigen over die wijk hun weg naar de banen van Schiphol.

Voorstel PVZ:

Rekening houden met het plannen van Vinexlocaties t.o.v. Schiphol.

Vervolgens constateren we over een paar jaar dat het niet goed op elkaar is afgestemd, moeten de bewoners het maar moeten slikken (onder het mom van “men weet toch dat er vliegtuigen over gaan”) en ontwikkelt Schiphol zich verder.

Voorstel PVZ:

Het is wenselijk dat de overheid een geïntegreerde en voor betrokken ministeries overstijgende aanpak kiest bij de ontwikkeling van megaprojecten. Daar heeft iedereen belang bij, zowel de overheid als de burger.

Ad 3.4.b: momenten van rust.

Lawaai wordt in een dorp anders beleefd dan in een stad. Zeker als men op het platteland woont.

Vliegtuiglawaai wordt vaak als een zeer indringende overlast ervaren.

Bij continu dalend of stijgend verkeer vanaf eenzelfde baan wordt er een ontzettend groot appèl gedaan op burgers onder die route.

Omwonenden hebben ook rust nodig. Zorg dat zij die op gezette tijden ook hebben, en zeker als het mooi weer is.

Het is afgrijselijk om dagen achter elkaar vliegverkeer te moeten horen, en zeer irritant als je op een zomerse dag buiten zit, en een gesprek om de minuut moet onderbreken omdat de gesprekspartner anders niet gehoord wordt.

Voorstel PVZ:

Rustperiodes inbouwen zodat omwonenden op gezette, vooraf vastgestelde tijden, geen vliegtuigen over de woning hebben.

Ad 3.4.c: nachtregime van 23 tot 7 uur.

Het is gangbaar dat burgers 's nachts slapen. Gun omwonenden die rust.

Velen worden 's nachts wakker en slapen weer moeilijk in. Wat de effecten de volgende werkdag betekenen laat zich makkelijk raden.

Onderzoek heeft het nodige verduidelijkt.

Voorstel PVZ:

Geen vliegverkeer 's nachts.

Ad 3.4.d Subsidiëring ontwikkelingen die minder overlast voor omwonenden tot gevolg hebben.

Voorstel PVZ:

Wat tot terugdringing van overlast leidt, op welk gebied dan ook, dient bevorderd, gestimuleerd en beloond te worden door de overheid.

RESULTAAT:

Voortbordurend op de ideeën die geopperd zijn, betekent dit het volgende:

1. er komt een andere en ruimere kijk op de groei van Schiphol komt,
2. er komt meer evenwicht tussen de lusten en lasten m.b.t. Schiphol,
3. er komt meer draagvlak de omwonenden om de aanwezigheid van Schiphol te accepteren en
4. er komt meer vertrouwen van de burgers in de overheid.

En dat is in het belang van Overheid, Schiphol en omwonenden.