

Aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat
projektbureau evaluatie Schipholbeleid
postbus 20901
2500 EX Den Haag

Idyllisch Schiphol ?

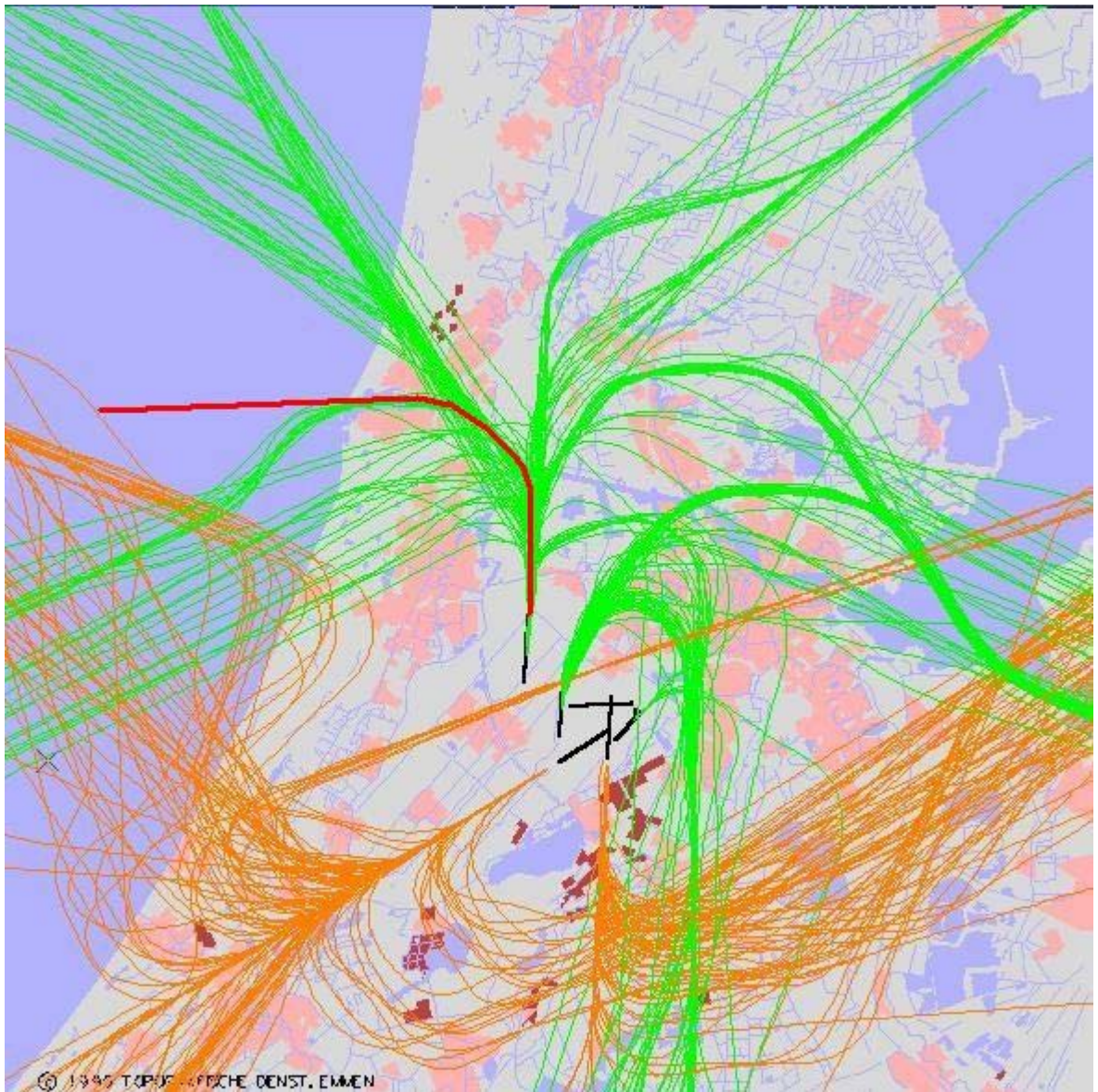
uit: brochure “Schiphol mag groeien, maar niet tegen elke prijs.”



Daar kwamen we snel achter !

Verbetervoorstellen in het kader van de evaluatie van het Schipholbeleid.
Ingediend door :

21 juni 2005



Deze afbeelding geeft alle radartracks weer van de vliegtuigen die op de middag van 06-06-05 over de regio zijn gevlogen. Er zijn nogal wat van deze afbeeldingen!
 De route vanaf de polderbaan zoals die in september 2004 rond Spaarndam en Velsbroek wettelijk is vastgelegd, is in het rood aangegeven.
 De afbeelding geeft overduidelijk aan dat veel te vaak die route **niet** wordt gevolgd, maar al veel te vroeg naar het westen wordt afgebogen bij de REFso en veel te vaak direkt ná het verlaten van de startbaan naar het noord-westen wordt gevlogen bij de BERGI.
 In beide gevallen wordt absoluut onnodig **over** Spaarndam, Velsbroek en Velsen-zuid gevlogen.
 Vermijdbare hinder en tégen de intentie van de wettelijk vastgelegde routewijziging in.

Velsen , 21 juni 2005

Aan Staatssecretaris voor Verkeer en Waterstaat
Mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen
i.h.v. projectbureau evaluatie Schiphol van het ministerie van V. en W.,
postbus 20901
2500 EX Den Haag

Dames en Heren

In het kader van de evaluatie v.d. luchtvaartwet 2003 en de luchthavenbesluiten stelt het Rijk zich de volgende vragen:

- a zijn verbeteringen mogelijk ?
- b biedt de wet de beoogde bescherming ? (motie Baarda.)
- c is het beleid effectief ?

Als bewoner van de IJmond heb ik in de afgelopen 2 jaar veel ervaringen opgedaan met de vooraf veelgeprezen Polderbaan.

Observerend, luisterend, lezend, deelnemend aan gesprekken, informerend, formulerend.

Het verslag dáárvan vindt U op bladzijde 14 e.v. .

Het geeft mijn antwoord op de vragen onder b en c . Het is de basis van mijn verbetervoorstellen die U direkt hieronder aantreft als mijn antwoord op a.

Er zijn enkele illustraties ter verduidelijking toegevoegd.

Ad a. : zijn verbeteringen mogelijk ?

Met nadruk verzoek ik de Regering te realiseren:

Verbetervoorstel 1: Neemt U a.u.b. maatregelen opdat “Precies en ALTIJD” boven de centerlijn van de gewijzigde route om Spaarndam wordt gevlogen.

Ook tijdens parallel starten.

Dat kan bést, zoals U in het onderstaande verslag kunt lezen en zien. Je moet toch in die paar hónderd meter brede corridor bóven het Noordzeekanaal kunnen vliegen? Ja toch?

Dus: altijd willen! Ook al starten dan een páár vliegtuigen minder op die twee banen. Het is wrang om te moeten veronderstellen dat die paar vliegtuigen belangrijker zouden zijn dan de mensen op de grond. Als je persé wilt vliegen hoeft dat niet ten koste van alles.

En die centerlijn vasthouden kan zeker zonder MER's en wetsveranderingen. Zo staat die route al heel wat jaren in publieksvoorlichtingsbrochures en elders aangegeven. Gewoon volgen en gewoon doen dus. (zie voor verschillende aangewezen centerlijnen in fig.1 blz.14)

Het volgen van dié centerlijn is al erg genoeg. Afwijkingen naar het zuidwesten maken het alleen maar erger. Alle beetjes helpen.

Verbetervoorstel 2: Geeft U a.u.b. direkt opdracht dat pas van de centerlijn wordt afgeweken boven zéé of boven de **3000 METER (9000 voet)** Vermijdbare hinder !

Overigens zijn er over dit punt “**uitvluchten**” zat, zoals U hieronder in het verslag kunt lezen.

Verbetervoorstel 3:Neem initiatieven om dóór te laten vliegen tot over handhavingspunt 10 vóór naar het westen gevlogen wordt. Het scheelt een bocht (en dus extra lawaai) en er wordt een beetje over de Assendelver polder gevlogen, maar dat kan alleen de naam “polderbaan” ten goede komen. Daarna wordt exact het Noordzeekanaal gevolgd. Als “emmertje 10” daardoor te snel vol is zet je dat papieren emmertje toch een beetje zuidelijker.

In voorlichtingsbrochures en vaak ook elders staan die routes altijd zo mooi ingetekend en valt jouw huis zo mooi buiten die geluidsvlammen. De dagelijkse werkelijkheid is echter héél anders. Je bent dan wel op het verkeerde been gezet en hebt waarschijnlijk op basis van die misleidende informatie wél de verkeerde beslissingen genomen. En niemand weet iets.

Ieders naam is haas. Een naamloze verantwoordelijkheid.
(Zó over handhavingspunt 10 kan toch ook! Scheelt héél veel!)-(uit MER 04 bewerkt)



Verbetervoorstel 4: Neem initiatieven om tot een andere baanpreferentie te komen. De lasten zijn door de preferentie voor de polderbaan onevenredig over de regio verdeeld. Schiphol heeft een weeldepositie met zoveel startbanen. Wissel dus veel vaker en gooi niet alle herrie in de Noord- en NoordWest hoek. Woningen zijn er anno 2005 overál in grote aantallen. Mensen dus ook. Evenals grote aantallen vliegtuigen! Het is geen 1990.

Vliegen over lege gebieden in Noord-Holland is een utopie en het vreselijke geluid draágt ook nog eens kilometers ver. Ver over álle contouren heen.

Verbetervoorstel 5: Ga eens (zo nodig opnieuw) onderzoeken of met een start- en landingsbaan élders (voor bijvoorbeeld die monstrueuze wide-body's) niet vele problemen opgelost zullen zijn. Op de maasvlakte of in de Flevo-polder lijkt ruimte genoeg met

nauwelijks enige hinder. Enige afstand per trein na of voor een flink aantal uren vliegen is een gering deel van de reistijd. Voor vracht is er helemaal geen probleem. Dat is waarschijnlijk goedkoper vanaf Rotterdam of Eindhoven.

Verbetervoorstel 6: Sta géén afwijkingen van de routes meer toe.

Extreme weersomstandigheden komen maar zelden voor. Zeker geen 12000 keer per jaar bij 400000 vliegbewegingen (de z.g. 3%) Overigens waren er in 2004 feitelijk ruim 18000 afwijkingen onder de 1000 meter; ruim 5%. Ondanks die prachtige, geavanceerde apparatuur aan boord én op de grond! (zie voor afwijkingen bóven de 1000 meter (3000 voet) het verslag op blz. 18).

Legt U a.u.b. na de evaluatie in een besluit vast dat de LVNL juist moet trachten 0 (nul) afwijkingen te realiseren en dat elke afwijking met datum, tijd, oorzaak en noodzaak moet worden aangetoond. Dat aantonen is nu nog min of meer vrij. Verminder de capaciteitsdwang en afwijkingen zijn dan niet normáál meer zoals nú, maar zullen juist worden tegengegaan.

Verbetervoorstel 7: Neem initiatieven om méér onafhankelijkheid te krijgen bij onderzoeken, rapportages, metingen en berekeningen m.b.t. de activiteiten van de Luchtvaartsector. Bijna alle gegevens ter controle worden aangeleverd door de sector zelf en in veel gevallen ook nog door hen zelf verwerkt. De sector handhaaft "bijna"zich zelf. Een ongezonde situatie, want het werkt wantrouwen in de hand. Zeker als die "luchtvaartkring" zo klein is t.g.v. de vereiste deskundigheid. Iedereen kent iedereen en het lijkt me zeer snel "oude jongens krentenbrood". Mijn vertrouwen in de medewerkers van Inspectie Verkeer en Waterstaat is gelukkig groot.

Maar toch.....kent U het verhaal van die dronken arts die door de politie achter het stuur van zijn auto werd geplukt ? (IJm. Courant zat. 14-05-05 pag. IJmond 2).

Verbetervoorstel 8: Door meten zal de overlast niet verdwijnen, maar de kans dat we dan met méér zekerheid kunnen zeggen waar de overlast zal zijn, is groter. Het lijkt erop dat de meeste mensen aan meten van de werkelijke geluidsniveaus de voorkeur geven. Overweeg daarom de huidige handhavingpunten te vervangen door meetpunten, die de echte geluidsniveaus meten.

LVNL praat graag over “volle emmertjes”. Wel, dat kan hierbij uitstekend door aan elk meetpunt een maximum aantal aan vliegtuiggeluid toe te schrijven dB's te koppelen.

Ingenieurs om dat voor elkaar te krijgen zijn er vast wel ! En vol is vol!

Dat meetpunt is dan zeker *vol na een half uur*. Langer die file van overkomende vliegtuigen verdragen blijkt in de praktijk niet mogelijk. Er is dan zeker een pauze nodig van 1 uur. Maar dat lijkt makkelijk oplosbaar. Startbanen om te wisselen genoeg !

Verbetervoorstel 9: Zie erop toe dat de persberichten vanuit de sector volledig zijn.

Bijvoorbeeld het persbericht van half nov. 2004 waarin gemeld wordt dat vanaf nu vanaf de polderbaan enige tijd rechtuit wordt gevlogen en vanaf de Zwanenburgbaan direkt rechtsaf wordt gegaan. Er staat echter niet in dat dan wel vaker steiler wordt gestart om sneller boven de 3000 voet te komen (of niet dus), zodat de vliegtuigen al boven Spaarndam en Velsbroek alle kanten kunnen uitvliegen of zelfs nóg eerder.

Verbetervoorstel 10: Maak er eens serieus werk van om “niet-schiphol gebonden vluchten” gebruik te laten maken van ergens anders in Nederland gelegen vliegvelden. Het zal dáár werkgelegenheid brengen en hiér de oververhitting wat blussen. Schiphol is een grote veroorzaker van geluidhinder en andere overlast, maar ook van files in de regio. Dié kosten de samenleving óók een hoop bedrijfs- en belastinggeld. Het zal het totaal van de luchtvaart als inkomstenbron en als werkgelegenheidsbron niet verminderen. Eerder doen toenemen. En zeker de overlast in deze regio doen afnemen!

Verbetervoorstel 11: Neem direkt de regie over Schiphol weer in eigen hand en laat niet (bijna) alles over aan de Luchtvaartsektor.

Per slot van rekening heeft de politiek deze lawaairamp in NH laten gebeuren maar met de groeiscenario's in de hand lijkt het wel een ongeleid projektiel

De politiek moet het óók weer stop zetten of sterk verminderen. Snel graag, want deze protesten zijn niet alleen t.b.v. onze kleinkinderen.

Als het U lukt om de regie uiteindelijk weer in handen te krijgen, stel ik U voor direkt de groei uit Schiphol te halen en op de kortst mogelijke termijn te beginnen met krimpen.

Uiteindelijk is krimp de enige oplossing voor het verminderen van de overlast. Daarom....

Verbetervoorstel 12: Ik stel U voor de polderbaan direkt te sluiten en te overwegen er een LAS VEGAS-achtige STRIP van te maken met hotels, restaurants, casino's, winkels e.d. Succes verzekerd a la MACAO in China. Die 40 tot 50 miljoen potentiële klanten zijn er al en de STRIP ligt er ook, inclusief mooie verlichting. Werkgelegenheid is verzekerd.

Zoals het nu is, is die baan op elk gebied een ramp. De regering kan het nu nog afdoen onder het mom van een dure vergissing en tot direkte sluiting overgaan.

Er zijn teveel negatieve gevolgen van allerlei aard. Bovendien is de polderbaan voor het in stand houden van de mainport absoluut niet noodzakelijk gebleken. Dat vonden ook de toenmalige minister van V. en W. Jorritsma en haar ambtenaren. Ook zonder polderbaan was dat best gelukt. Nee, de polderbaan is vooral gebouwd en in gebruik genomen om de kwalijke gevolgen van het vele vliegen voor milieu en vooral om de geluidhinder in m.n. Amsterdam en Amstelveen te verminderen. Dat was een mooi streven. Die kwalijke gevolgen voor milieu en geluidhinder liggen nu dus boven de IJmond en Kennemerland is ooit wel eens gezegd.

Maar daar heeft men wat op gevonden. Het T.V.G. (totaal volume geluid) voor de regio is er niet slechter op geworden. Toch? Dat de rotzooi nu boven de IJmond en Kennemerland ligt

nemen we er maar bij. Daar staan minder woningen en wonen minder mensen, dus.....per saldo!

Het is n.m.m.onethisch te stellen dat het minder slecht is om 200.000 bewoners te treffen dan 100.000. Bovendien zijn lusten en lasten van Schiphol op deze wijze onevenredig uit elkaar gerukt. De Regering behoort geen maatregelen te nemen om dan maar 100.000 bewoners elders te treffen, alsof die er minder toe doen, omdat het er minder zijn. Soms is het beter dan maar even géén maatregelen te nemen en eerst een oplossing te bedenken voor de negatieve gevolgen ervan. Zéker als je daar uitdrukkelijk voor gewaarschuwd bent.

Dit voorstel doet volgens de Regering afbreuk aan de economische doelstelling van Schiphol en het zal door het projectbureau evaluatie van V. en W. niet worden geaccepteerd. Ook al is de Polderbaan als milieubaan aan de omgeving verkocht en niet als “economische groeibaan”. Soms koop je mooie rozen, maar blijken ze doornig te steken, niet mooi uit te komen en snel te verwelken.

Het gebruiksrecht van die vermaledijde baan is alléén te rechtvaardigen als hij in een úiterst strak start-, landings-, vlieg- en milieukorset zit en zijn de andere verbetervoorstellen marginaal en is uitvoering ervan alleen onder het motto “Alle Beetjes Helpen”!

Kennemerland + IJmond (brochure Schiphol en U)



Ad b. Biedt de wet de beoogde bescherming ? (motie Baarda)

Dat is zo.

Dat zeggen het Ministerie van V. en W. en de Sector en ze nemen m.b.t. de evaluatie alvast een voorschot in de publikatie "Gelijkwaardigheidstoets - tussenrapportage 2004".

Op blz. 13 en 14 wordt m.b.t. het aantal gehinderde woningen, ernstig gehinderden en slaapverstoorden een toelichtende verklaring gegeven.

Er wordt gesproken over de 35 Ke-contour, een ring van handhavingspunten. Volgens de LVNL allemaal een soort emmertjes, die gevuld worden met berekende geluidbelasting die uitgedrukt wordt in Ke, waarvan hieronder een nadere toelichting (uit: basiskennis geluidzoning luchtvaart – ir. F.W.J. van Deventer)

De Kosten-eenheid, afgekort als Ke, is ontworpen door een commissie onder voorzitterschap van (wijlen) prof. C.W. Kosten, die ook zijn naam aan deze maat heeft gegeven. De relatie tussen de Ke en de hinder is bepaald aan de hand van enquêtes rond Schiphol in de jaren 1962-1963, in 1967 publiceerde de commissie haar rapport "Geluidhinder door Vliegtuigen". De Ke is gebaseerd op het vliegverkeer gedurende het gehele etmaal en wordt bepaald voor de situatie buitenshuis ("aan de gevel"). Voor het geluidniveau van de afzonderlijke vliegtuigen wordt het LAmax gebruikt. Daarbij worden echter vliegtuigpassages met een geluidniveau lager dan 65 dB(A) buiten beschouwing gelaten, de zogenoemde "drempelwaarde". De Ke wordt alleen in Nederland gebruikt. Deze maat is primair voor de grote civiele luchtvaart ontworpen en wordt toegepast rond de vliegvelden Schiphol, Eelde, Rotterdam en Maastricht. Deze maat wordt ook toegepast voor de militaire vliegvelden, bijvoorbeeld Leeuwarden, Volkel, en voor velden waar zowel militaire als civiele luchtvaart plaatsvindt, zoals Eindhoven.

Dhr. Kosten baseert de Ke-maat mede op de uitkomsten van een enquête onder ongeveer 1000 omwonenden van Schiphol in 1963.

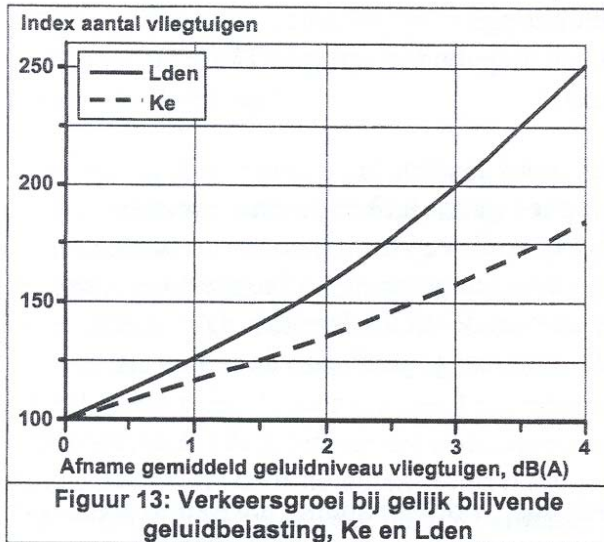
De daarin gestelde vragen en de gegeven antwoorden zijn natuurlijk wél uit 1963. Een tijd waarin het begrip vlieghinder niet of nauwelijks aan de orde was. Af en toe een vliegtuig. Interessant. Een boeing 747 die met bulderende motoren over je heen vliegt had men nog niet gehoord. Ook al zijn de uitkomsten uit het onderzoek geobjectiveerd en in de Ke-norm verwerkt, de subjektieve en tijdgebonden elementen uit 1963 blijven een rol hebben in die norm. Anders hadden de vragen in de enquête niet gesteld hoeven worden en de antwoorden niet gegeven en verwerkt.

1963 is m.b.t. de luchtvaart in geen enkel opzicht meer vergelijkbaar met 2005.

Veel meer woningen, veel meer mensen, mensen die ook anders ontwikkeld zijn, veel meer recreatieve buitenactiviteiten en een veelvoud aan vliegtuigen met totaal andere motoren.

Soms in de piektijd wel 40 á 50 stuks per úúr ! Een paar honderd per dag zie je op 500 á 1000 meter over en langs je komen. Natúúrlijk zijn er nu andere klachten dan in 1963.

Het is juist dat men m.i.v. 2003 de Europese norm Lden en Lnight heeft overgenomen, waarmee overigens wél meer vliegbewegingen mogelijk zijn dan met Ke.(uit: b.g.l)Helaas!



Bij gelijk blijvende geluidbelasting is bij dezelfde afname van het gemiddeld geluidniveau van de vliegtuigen, een grotere toename van het aantal vliegtuigen mogelijk wanneer Lden als maat voor de geluidbelasting wordt gebruikt dan wanneer de geluidbelasting wordt uitgedrukt in Ke. Voor Lden is een verkeersgroei van 26% per dB(A) stiller worden van de vliegtuigen mogelijk (index = 126 in figuur 13), voor de Ke is dit 16,5% per dB(A), (index = 116,5). Bij een afname van het gemiddeld geluidniveau van de vliegtuigen met 3

dB(A), is op basis van Lden een verdubbeling van het aantal vliegtuigen mogelijk, op basis van de Ke een groei met 58%. Dit betekent ook, dat voor Lden een kleinere geluidsreductie van de vliegtuigen nodig is dan voor de Ke om bij gelijkblijvende geluidbelasting een bepaalde groei van het aantal vliegtuigen te realiseren. Bijvoorbeeld: bij een groei van 20% van het aantal vliegtuigen en bij gelijk blijvende geluidbelasting, moet het gemiddelde geluidniveau van de vliegtuigen met 0,8 dB(A) afnemen wanneer Lden als maat voor de geluidbelasting wordt gebruikt, bij de Ke moet het gemiddelde geluidniveau van de vliegtuigen dan met 1,2 dB(A) afnemen, dus anderhalf maal zoveel. Wat hierboven staat over Lden geldt net zo voor Lnight.

Niettemin is de met de Ke-maat berekende geluidbelasting de basis voor de Ke-contouren uit 1990 en de huidige Ke-contouren die bij de evaluatie gehanteerd worden.

De uitkomst van die berekeningen is de 35 Ke-contour die zo mooi in de schaarse poldergebieden rondom Schiphol ligt en waar zo weinig woningen liggen. Ongeveer 5.000 i.p.v. 10.000 en dus ook minder gehinderden en slaapverstoorden. Mooi toch!

Deze berekende contour is voor de Luchtvaartsector dus altijd "halleluja". (br. 95 en MER 04)



Laten we deze 35 Ke-contour maar beschouwen als “anti-bouwzône”. Goed voor de evaluatie. Of als geluidsbelasting-contour met 35 papieren waakhonden die ook nog eens aan een versleten en gedateerd elastiekje gebonden zijn.

Die contour heeft echter niets meer te maken met de hinder en overlast die door de vliegtuigen in de regio wordt ondervonden.

Als contour waarbuiten geluid van vliegtuigen acceptabel zou zijn, stelt die zonering **niets** voor, ook al wordt (werd) hij door vele omwonenden als zodanig verondersteld.

De realiteit is volstrekt anders dan de berekeningen aangeven. Berekende geluidsbelasting heeft blijkbaar weinig te maken met de reële hinder bij de omwonenden. Daarvan getuigen de vele klachten en de vele protesten! Grote verbazing daarover bij de Sector en bij het Ministerie, en zeker bij de omwonenden! “Hoe kán dat nou?” “De polderbaan is toch een milieubaan?”, en “die herrie ligt volgens de contouren toch heel ergens anders?”.

Op basis van de aan- en uitvliegroutes die wérkelijk gevlogen worden en op grond van de beleefde en al of niet naar Cros uitgesproken klachten en protesten die een gevolg zijn van de ingebruikname van de polderbaan per 2003, zullen de contouren héél anders getrokken worden.

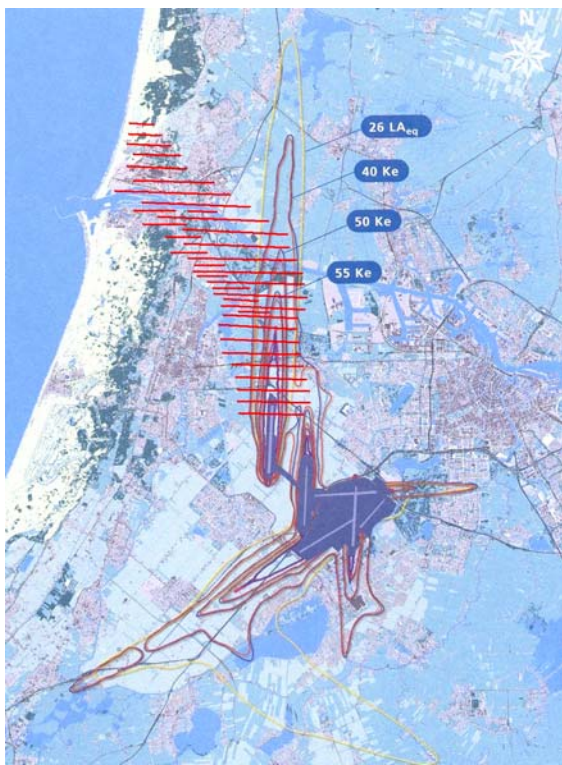
Contouren waarbinnen véél méér woningen, gehinderden en slaapverstoorden zijn.

Contouren die ook subjektieve en tijdgebonden elementen hebben, maar wel een contour anno 2005, eerlijker en meer van deze tijd.

Een contour die op basis van 700.000 klachten in 2004 en ook op basis van alle andere mondelinge en schriftelijke protesten tegen het onverantwoord grote aantal vluchten eveneens een zekere objectiviteit heeft m.b.t. het begrip hinder en overlast en zo U wilt m.b.t. het begrip geluidsbelasting.

Die contour kan eenvoudig en met zekerheid getrokken worden langs elke **uitvlieg**route van elke startbaan met zowel **links** als **rechts** een marge van **2 km** tot een afstand van minstens **15 á 20 km** na de start. Er is dan, afhankelijk van het soort vliegtuig, sprake van zware tot zeer **zware hinder**. Er zijn verschillende Fanomosplots (radartracks van de vluchten) van het gebied ten Noorden en ten Noord-Westen van Schiphol bijgesloten waaraan U dat kunt zien. En dan hebben we het nog niet over al die dalende vliegtuigen. Rechtsonder zware hinder. Samen honderden vliegtuigen per dag. Een paar is te doen, maar dat grote áantal versterkt de hinder in veelvoud.

Hierna de Bergi-REFso route van de Polderbaan. Bij startend verkeer is in het gearceerde deel zware hinder en grote overlast. (MER 04 – bewerkt)

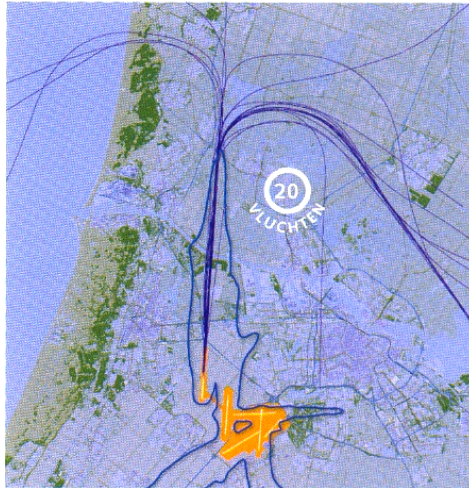


Bovendien wordt bij de berekening van geluidbelasting nog rekening gehouden met weegfactoren. Bij hantering van Ke misschien terecht, bij een contour op grond van écht aangegeven overlast niet.

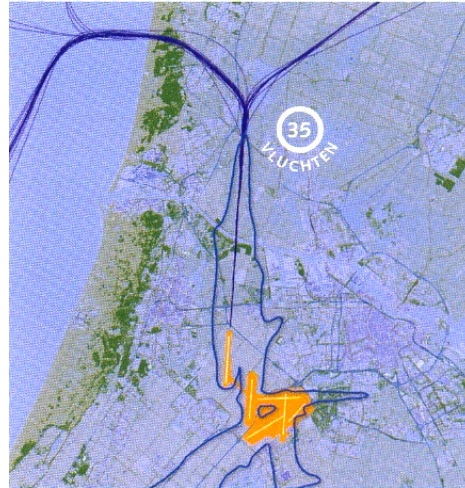
Bij Ke wordt (werd) een aantal dalers van 35 in de nacht in de berekening 10 x meegeteld en komt uit op een aantal van 350 vliegtuigen. en een aantal stijgers van 20 telt mee voor 200.

(broch. S.en U)

Startvluchten nacht



Landingsvluchten nacht



Een gevolg is dat de hinder en overlast overdag bij een dergelijke berekening onvoldoende in beeld komt. Terwijl juist dié overlast in deze tijd met mensen die overdag veel meer buiten vertoeven en recreëren en ook 's avonds tot in de late uurtjes vaak actief zijn, aanleiding geeft om de klachten en de protesten te uiten.

De dagelijkse realiteit geeft aan dat voor de omwonenden nú de hinder door vliegtuigen **overdag** buitengewoon belangrijk is en zeker ook tot uiting moet komen in welke contour dan ook.

De berekeningen werden bovendien gemaakt op basis van berekeningsvoorschriften (V.en W. 1998a en 1998b) voor Ke mét afkap. Met afkap betekent dat vliegtuigen met een geluidsniveau van minder dan 65 dB in de berekeningen niet werden meegenomen. Zoiets van “je hoort me wel, maar ik ben er niet.

Als deze contouren, Ke of Lden, “anti-bouwzônes” blijven i.p.v. hinder- en overlastzônes en niet gebaseerd worden op het veranderde sociale leven anno 2005, met veel meer buiten zijn en met fietsen, wandelen, barbecuen, tuin- en balkonrecreatie en bovendien blijven berusten op irreële berekeningen met irreële nachtelijke aantallen vliegtuigen en bovendien geen rekening houden met een verdubbeling van het aantal inwoners in IJmond en Zaanstreek, en met een veelvoud aan vliegtuigen met bulderende straalmotoren, waarvan het geluid kilometers ver draagt óver de grenzen van de huidige contouren heen, wel.....dan zullen de contouren blijven zoals ze zijn.

Op plekken waar dus geen of weinig huizen staan en waar ook geen woningen mogen worden gebouwd sinds de 90-iger jaren op grond van het “beperkingengebied”.

Bij de evaluatie kom je **dus vast wel** aan minder gehinderde woningen en slaapgestoorden !

(Ruwweg een kwart tot de helft van het aantal vóór opening van de polderbaan zoals in de “evaluatie Schipholbeleid- gelijkwaardigheidstoets”, blz. 11 en 12 wordt aangegeven.)

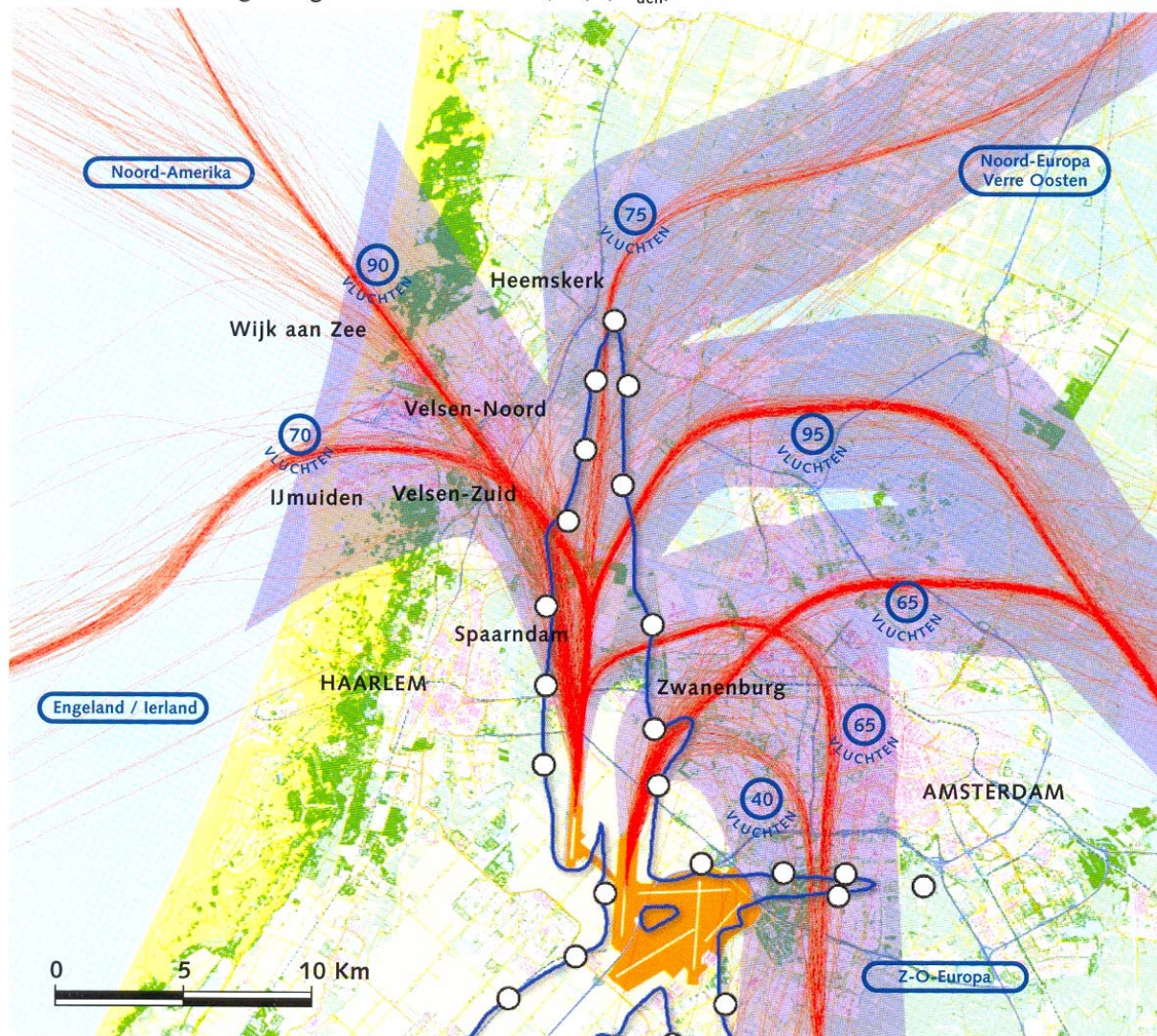
Niets tekort gezegd van de hinder in bijv. Assendelft waarover de 35 Ke-contouren liggen, mede gebaseerd op die 35 nachtelijke dalers c.q. 20 nachtelijke stijgers. Gevoegd bij de overkomende vliegtuigen overdag, is het daar m.n. in Assendelft-zuid, slecht toeven.

Maar die contouren geven wel de **suggèstie** dat het daar buiten met de herrie dus wel zal meevallen.

Wel, dat doet het dus niet. Het valt buiten die contouren niet mee ! De IJmond wordt tot laat in de avond, al weer vroeg in de morgen én overdag bovenmatig door stijgers en dalers gehinderd! Het is daar tot op een paar km., links en rechts van het grondpad, verschrikkelijk.

Binnen, maar **ook buiten** de huidige Ke-contouren vliegen dagelijks véle vliegtuigen (ruim 1100) tussen 500 en 1200 meter met veel lawaai over de omwonenden van Schiphol heen. Als je overdag en ook 's avonds in je huisje of je tuintje of op je balkonnetje zit in dat grote woongebied van Spaarndam, Velsersbroek, Velsen-Zuid, Velsen-Noord, IJmuiden, Assendelft, Beverwijk, Heemskerk, nou dan telt dat startende overkomende vliegtuig maar 1 x mee voor de berekeningen. Ook al krijg je er dan op die dag 160 á 200 stuks met 70 tot 90 dB of meer (met een mooi totaal van ruim 14.000 dB extra) over je heen. **Echt, bij het 10^e vliegtuig heb je het al helemaal gehad! En je wéét dat er nog minstens 150 starters over je heen komen op die dag.** (broch. S.en U)

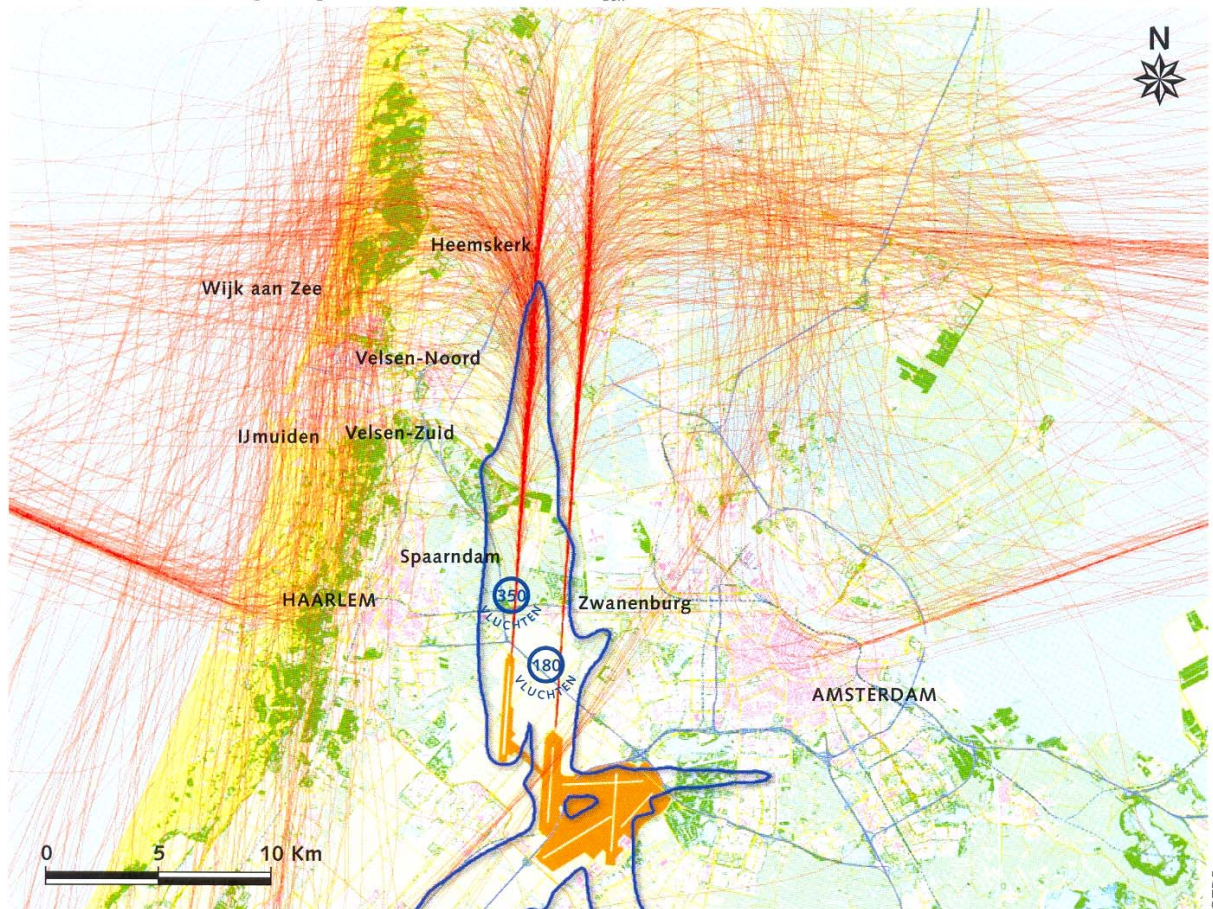
Startvluchten overdag met geluidscontouren 58 (dB(A) L_{den})



De tolerantiegrenzen van de bewoners worden voortdurend overschreden. Dat blijkt o.a. uit de vele klachten, maar ook uit de andere vormen van protest als emails en brieven naar leden

van de 2^e Kamer, regionale bijeenkomsten van hevig verontruste bewoners en bezoeken aan lokale politici. (broch. S en U)

Landingsvluchten overdag met geluidscontouren 58 (dB(A) L_{den})



Ook de dalers zijn alleszins aanwezig en na een stuk of 20 heb je er echt weer schoon genoeg van. Van de bijna 80000 dalers per jaar die op de polderbaan landen, gaat zeker 50 % óók over Velsen. Het niet geringe aantal van 40000 á 74 dB recht onder.

Als er géén stijgers zijn, komen altijd nog een paar honderd dalers per dag over Velsen heen. Bovendien komen, als op de polderbaan en Zwanenburgbaan geland wordt, vaak nog tegelijkertijd starters over van de Kaagbaan en Aalsmeerbaan op een hoogte tussen 1500 en 2000 méter. Héél goed te horen. Zelfs het grondlawaai van Schiphol klinkt óver Spaarndam en Velsen heen. Extra !

Hier en in de héle regio dagelijks een voortdurend geronk van vliegtuigmotoren.

Fijn bedrijf, dat Schiphol.

Mooi niet! Velen in Noord-Holland hebben er méér dan genoeg van !

Die 35 Ke-zône van nu is goed voor de luchtvaartsektor, maar niet voor de omgeving.

De handhavingpunten blijken oncontroleerbare papieren waakhonden, gebonden aan een uiterst rekbaar elastiekje. Ze hebben niets met het werkelijke geluid en de werkelijke hinder te maken.

Het moge duidelijk zijn dat de rode en blauwe lijntjes zeer waarschijnlijk anders getekend zouden moeten worden door het méten van de wérkelijke geluidsniveaus, ook búiten de huidige 35 Ke-contouren én het serieus nemen van de vele klachten uit het gebied búiten die contouren over dag- ochtend- én avondvluchten en op grond van de uiterst negatieve beléving van die vreselijke herrie anno 2005.

De hinder is vast en zeker wel even wat anders dan in 1963.

Kortom , door de Luchtvaartsector , het Ministerie en de Regering zal de vraag “biedt de luchtvaartwet 2003 de beoogde bescherming?” (motie Baarda) met de berekende Kecontouren in de hand met een volmondig “ja” worden beantwoord.

Naar mijn mening echter

biedt de luchtvaartwet 2003 absoluut **onvoldoende bescherming** aan de bewoners van de IJmond en van Kennemerland en waarschijnlijk aan welk gebied in de regio dan ook. Badhoevedorp, Amsterdam-west en Amstelveen zouden meer buiten de herrie vallen. Wel, dat is aan de klachten en aan de fanomosplots niet te zien. Hoofddorp heeft grote overlast van het grondlawaai van de starters op de polderbaan. Het is overal een onverantwoorde herrie. Binnen en buiten de contouren.

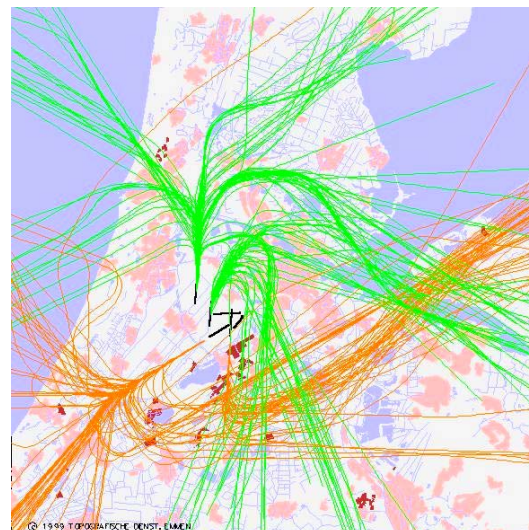
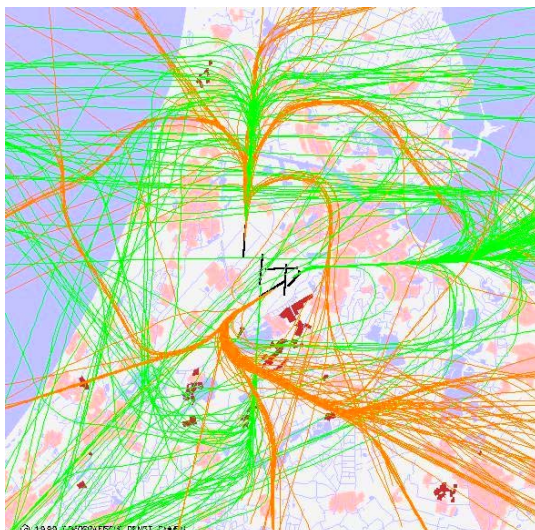
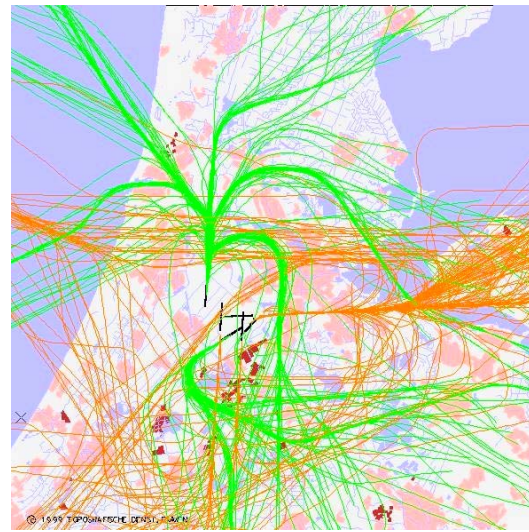
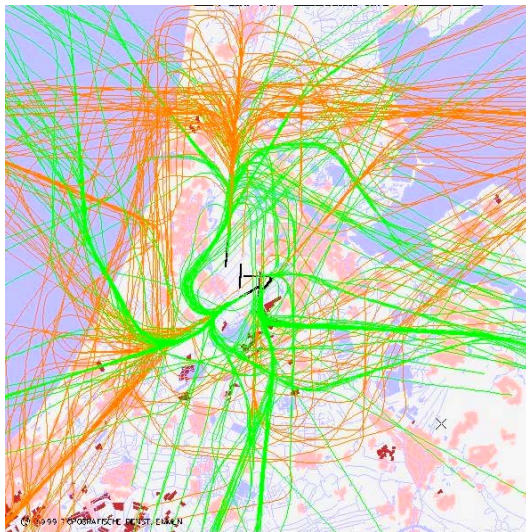
‘s Nachts, in de vroege ochtend, overdag en tot in de late avond !

Er zijn nu dus absoluut meer gehinderde woningen en dito regiobewoners dan in 1990. Daartoe dienen de contouren wel getrokken te worden overeenkomstig de werkelijke en uitgesproken hinder en niet berekend met die ondoorzichtige berekeningen met irreële gegevens en met de lijntjes en oranje kleurtjes in de z.g. poldergebieden.

Bij het N.L.R. zijn vast hele slimme medewerkers die dergelijke contouren kunnen trekken.

In de dagelijkse werkelijkheid worden veel meer woningen getroffen dan de 10.000 , waarover in de motie Baarda, de luchtvaartwet 2003 en de evaluatie ervan gesproken wordt. De gelijkwaardigheid 1990-2005 is ver te zoeken.

Ter illustratie een aantal Fanomosplots van de afgelopen maanden in 2005 :
groen is starten – bruin is dalen.



Ad c Is het beleid effectief ?

Het in gebruik nemen van de polderbaan blijkt een catastrofe.

Het jaar 2003 met dat hele mooie weer en die N. en NO. winden was verschrikkelijk.

Dat aantal van 700.000 klachten in 2004 is natuurlijk ook geen kattenpis en een bevestiging van de ondervonden hinder in 2003. Prof Berkhout voorspelde al een toename van de geluidhinder binnen de 35 Ke-contour, binnen de 20 Ke-contour *én in het z.g. buitengebied*. Maar de bewoners moesten dat dan wél zélf melden, want het nieuwe systeem met die nieuwe papieren handhavingspunten deed dat niet. Er is blijkbaar een groot probleem !

Een probleem dat ons door de politiek, gestuwd, gedragen en gedreven door een sterke luchtvaartlobby , is opgedrongen en wórdt opgedrongen. Ondanks vele protesten!

Het realiseren van de dubbele doelstelling, groei van Schiphol en tegelijk verbetering van de milieusituatie is geen brug maar een baan te ver.

Het antwoord op de vraag: "is het beleid effectief" is nee!

Het verslag van de beleving van een luisteraar: 2003 – 2005

Het heeft even geduurd, ... sinds de opening van de polderbaan maar 1 ½ jaar.....

toch is er nu enig licht in de duisternis. Sinds september 2004 is er eindelijk een wetswijziging waardoor de uitvliegroute om Spaardam nórdelijker komt te liggen.

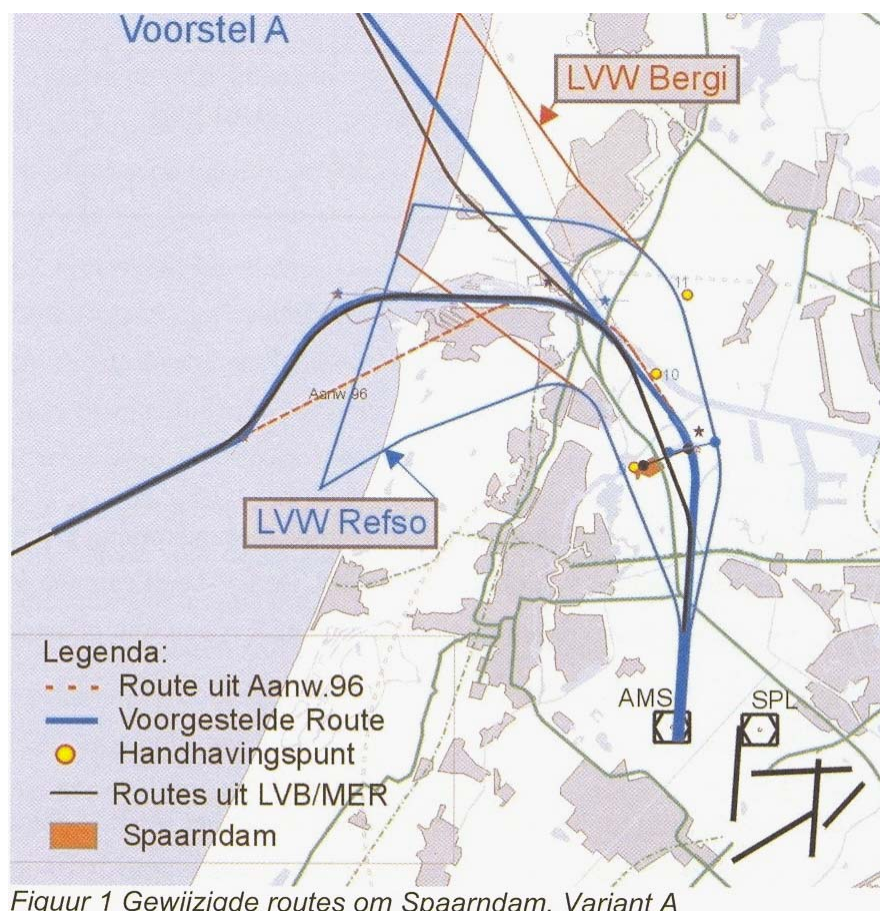
Bijna vergeten dat dát jaren geleden al was afgesproken. Het scheelt niet véél, maar wel een béetje voor de inwoners van Spaarndam-West en de zuidpunt van Velsersbroek.

Daar wonen wij. Dat snapt U wel.

En als je de héle dag, dag in dag uit, en in de nacht vaak ook nog, dat voortdurende geronk van vliegtuigmotoren hoort, nou dan helpen alle beetjes, nietwaar.

De hand van een wanhopige is gauw gevuld !

(MER 04)



Heel wat mensen waren weer blij ! Echter..... in de praktijk kwam er niet veel van terecht. Die wetswijziging gaf voor de luchtvaartsector alleen maar een hoop problemen. Al dat gezeur gaat maar ten koste van de capaciteit. Dát kan niet! Die soms 50 of meer vertrekkende vliegtuigen per uur móeten gehaald worden , dús móet er parallel gestart worden en dát kan alleen maar áls we dirékt ná de start van de polderbaan al boven het Rottepolderplein (i.v.m. de veiligheid oh je, oh ja) uitwijken naar het westen en vliegen langs of boven de A9, zodat helaas spekulaas vlák langs (en vaak óver) Spaarndam en Velsbroek wordt gevlogen. Wat jammer nou voor die mensen daar beneden. En die verlegde centerlijn, nou ja , dat is een beetje zand in de ogen !

En ja hoor, veel klachten natuurlijk.

Muziek beluisteren, lezen, telefoneren, t.v.kijken, gesprekken, dat alles sinds voorjaar 2003 met een voortdurend geronk van vliegtuigmotoren. Niet op de achtergrond, maar op de voorgrond. Niet úit te zetten!

Echter. In november 2004 verschijnt er een persbericht. De vliegtuigen die vertrekken van de polderbaan gaan langer rechtdoor vliegen en gaan bij handhavingspunt 10 pas linksaf naar zee en de vliegtuigen die vertrekken van de Zwanenburgbaan buigen dirékt rechtsaf.

Alweer een heleboel mensen in Spaarndam en Velsbroek blij. Het kan niet op.

Maar... U begrijpt het al! Ondanks de aanpassing van de wet, voorafgegaan door vele rapporten, boekwerken , vergaderingen, slapeloze nachten, verhitte discussies en verhitte koppen wordt er nog steeds niet altijd gevlogen zoals de wet zegt.

Oh ... jawel. Soms wordt er wél zo gevlogen.

Dat kunnen we zien én horen. En dat is fijn , want alle beetjes helpen.

Veel te vaak echter wordt van de gecorrigeerde route wél de 1^e bocht gevlogen en de 2^e niet. Dan gaan ze in één bocht terug naar de A9 en verder over Driehuis en Santpoort naar zee.

Dat is natuurlijk niet de bedoeling van die verlegde route, want dan wordt er tóch weer uiterst westelijk in de luchtverkeersweg gevlogen vlak langs of boven de A9 of ze gaan zonder SID (standard instructions) meteen héél erg linksaf richting zee en vliegen met een onvoorstelbaar lawaai recht over je huis in Velsbroek.

En voor ons natuurlijk om onbegrijpelijke redenen.

Ja , je gaat dan ráden.

Misschien tóch ? Of is de wind teveel West ?

Zou de verkeersleider de pest in hebben ? Of de piloot ? Of wil ie gewoon een stuk afsteken?

Of hebben ze er maling aan en doen ze maar wat ? Of is het een absolute druiloor? Of.....?

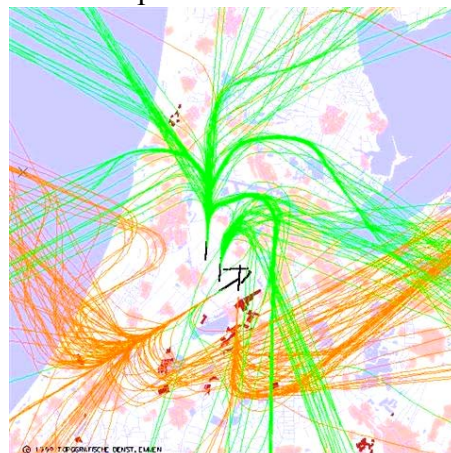
Of is er alleen maar mooi weer gespeeld in de krant en op radio en televisie ?

Zijn we blij gemaakt met een dooie mus ? En is die inmiddels al gecremeerd ? Of staat ie al die tijd nog boven de grond, want het stinkt wel een beetje !

Steeds denk je : morgen is het beter. Morgen gaan ze precies over de nieuwe centerlijn en precies over het Noordzeekanaal tot ze boven zee zijn. Dan is er nóg stééds een verschrikkelijke en onverantwoorde herrie, maar het is tóch béter. Alle beetjes helpen.

Zo kan het: over het kanaal

Zo gaat het: over Spaarndam en Velsbroek



En dan komen, na vele andere dagen februari 2005 en maart 2005 en april en mei 2005. Zóveel vliegtuigen die het uiterste westen van de luchtverkeersweg nemen (moeten nemen van de LVNL ?) en dús vlak langs of óver Spaarndam en Velsbroek vliegen met een niet te harden herrie !

Dan grijp je de telefoon en je belt Cros. In arren moede !

Je zou toch verwachten dat ze hun uiterste best zouden doen om vermijdbare hinder ook werkelijk te vermijden!

En niet alleen bij starters. Als de wind draait zijn er weer de landende vliegtuigen. Die maken ook herrie en het lijkt wel of die helemaal doen wat ze willen. Ze lijken wel kriskras te vliegen en op de meest gekke momenten zie je (en hoor je) ze zeer laag óver de wijk gaan. Absoluut onnodige en zeker **vermijdbare** hinder. Welke uitvluchten over SLU's of iets anders dan ook gebruikt worden!

Het heeft veel weg van opdracht is opdracht. Gáán met die banaan. Shithol.

Nú worden dus duizenden woningen ten noorden en ten westen van Schiphol getroffen i.p.v. noordoostelijk. Mooie ruil ! En als je dan zegt: geef die herrie (en de rest) maar weer aan het noordoosten, dan leg je de herrie bij de burens ! **Ik leg niets !**

En al die zoethoudertjes over "stillere vliegtuigen" en "slimmer vliegen" zijn inderdaad zoethoudertjes gebleken. Veel Nederlanders zijn er stil van, maar de omgeving niet.

Als er in 1990 20 vliegtuigen per uur á 90 dB overkwamen is dat 1800 dB p.u.

Als er in 2005 40 vliegtuigen per uur á 80 dB overkomen is dat 3200 dB p.u.

Tel uit je winst !

En slim vliegen wordt toch altijd al gedaan. Toch ?? Of niet soms ?

Precies en altijd vliegen over de nieuwe centerlijn om Spaardam heen is nog maar een klein herstel van een fout. De grootste fout is de aanleg van de polderbaan en het in gebruik nemen ervan. Dat blijkt dagelijks. En als je de Fanomos-plaatjes ziet, schrik je je rot. Kun je nagaan als je het ook nog hóórt. Een absolute catastrofe voor Velsbroek, de IJmond en Kennemerland.

En niét alleen om de herrie ! Schiphol heeft véél meer verkeer aangetrokken. Smurrie uit de vliegtuigmotoren en smurrie uit de automotoren. Opgeteld een door vuiligheid vergeven omgeving.

Als ik naar de Regering luister, moet ik daar ook nog blij om zijn, want we eten ervan. Getver! Het Rijk en de Luchtvaartsector zijn een stap (een baan) te vér gegaan. **Dat betekent niet dat ze moeten stóppen, maar dat ze een stap (baan) terúg moeten.**

De Sector en het ministerie hebben een instantie in het leven geroepen om voor hen de hete kastanjes uit het vuur te halen. Die rottige kritiek op hun werk kunnen ze er niet bij hebben. De mensen van **Cros (Commissie Regionaal Overleg Schiphol)** zijn altijd zeer beleefd, netjes en staan je welwillend te woord en zijn ook bereid vragen te beantwoorden en eventueel daarvoor terug te bellen na eerst elders geïnformeerd te hebben.

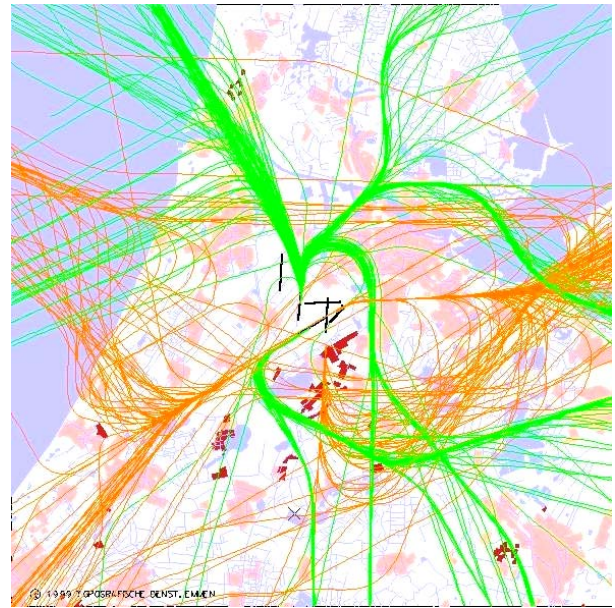
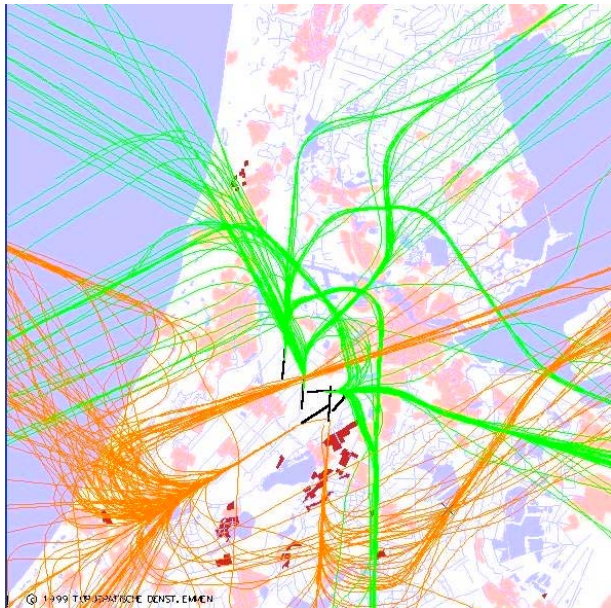
Daar heb ik geen klagen over.

Maar ja , soms lijken ze wel beroerd te worden of erger van die kritiek en al die klachten. En hun mogelijkheden tot verandering zijn nihil óf uiterst beperkt. En antwoorden op vragen m.b.t. het steeds maar weer afwijken van die centerlijn, die zo mooi op de plaatjes met die kleine vliegtuigjes staat ingetekend , is knap lastig want de medewerkers zien dat zelf ook wel en dat zeggen ze ook wel en dan krijg je als klager soms wonderlijke antwoorden.

Antwoorden die ongetwijfeld goed bedoeld zijn, maar n.m.m. is bij de meeste ook de kwalifikatie "uitvluchten" goed van toepassing.

We hebben er een paar verzameld en willen ze U niet onthouden:

- x er staat teveel zijwind
- x ze krijgen opdracht van de verkeersleiding
- x de regering vindt dat er zóveel gevlogen moet worden dat er ook mag worden afgeweken
- x ik zou niet weten waarom
- x ze mogen minstens een kilometer afwijken
- x 3 % van de vliegbewegingen mag afwijken
- x dat ligt aan de nieuwigheid van de apparatuur van de vliegtuigen
- x dat is i.v.m. de veiligheid (dat is zo'n dooddoener, met die opmerking over de veiligheid wordt werkelijk álles gesanctioneerd.)
- x ze moeten snel van de route af, anders bijten ze elkaar in de kont.
 (gewoon minder starts toestaan toch ? Hoe kom je er op , hé ? Op andere vliegvelden vertrekken verdorie veel meer passagiers met mÍnder startbanen. Je moet toch met 3 startbanen in N-Z richting wel iets anders kunnen verzinnen. Ritsen, andere volgorde, andere baan, even wachten. Teveel moeite ? Bovendien moet een vliegtuig mÍnstens 2x zo snel starten en vliegen om nog vóór zee de voorganger in te halen! Als dat toch voorkomt, zijn de verkeersleiders vast slim genoeg om dat afdoende en zonder afwijkingen op te lossen.)
- x het is vreselijk druk (ha, misschien rekening vliégen ?)
- x de polderbaan is buiten bedrijf en nu starten ze op de Zwanenburgbaan en ja, dan gaan ze recht over U heen. (alsof er geen vastgelegde routes bestáán!)



- x er wordt parallel gestart (nou én, er zit ruim 2 ½ km tussen die banen! Belachelijk !
 Regelmatig zien we dalers (W. naar O.) en stijgers (Z. naar N.) elkaar kruisen. Daar zit soms maar 400 tot 1000 meter tussen.
 Feit: 10-06-05 om 10.04 u. kruisend met 400 meter hoogteverschil!
 Steeds komen capaciteit en overlast met elkaar in botsing!
 De oplossing is “veel minder vliegbewegingen” ; dán hoef je startend verkeer niet te segregeren op polderbaan en Zwanenburgbaan, dán hebt U niets met Pampus te maken. Dán hoef je niet zo gestrest om te gaan met “slots” en is de werkdruk van verkeersleiders óók geen probleem meer. Wat een rust, wat een welzijn.
 Voor iedereen alleluja. Héérlijk!

- x er komt een sneeuwbus aan
- x De SID zit er niet in. De luchtverkeersleiding geeft nu een directe koersinstructie op.
- x boven de 3000 voet (laten we het maar houden op 1000 mtr.) mogen ze vliegen waar ze willen.

(dat **boven de 1000 mtr.** gevlogen mag worden waar ze willen, noem ik de intentie van de wet omzeilen.

Daar is de wetwijziging in sept. 2004 m.b.t. deze route natuurlijk niet voor bedoeld. Het is niet de intentie van de wet om dan maar wat steiler te starten en 100 mtr.

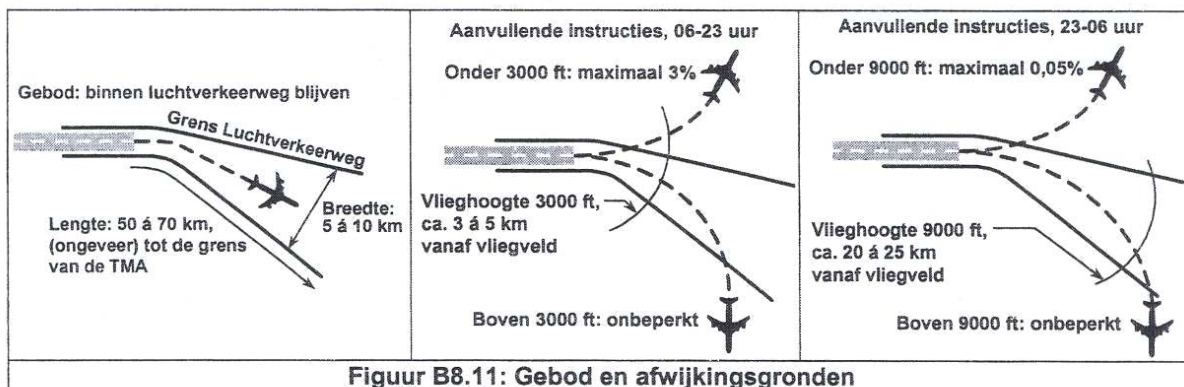
hogter te vliegen, zodat je overal onverantwoord overheen kunt. Sneller stijgen lijkt prima maar sneller afwijken is onacceptabel. Wel tot **40 %** van alle vliegbewegingen!

Het is als het nemen van een sluiproute met de auto, dwars door een woonwijk. Dat mag, maar is slecht. Bovendien, kan iemand daar beneden op de grond het verschil zien tussen 900 of 1100 mtr. hoogte? Nee, natuurlijk niet. En het verschil is zéker niet te horen. Met 800 mtr. verschil (nieuwe route om Spaarndam) is het verschil in dB ongeveer 3 tot 5. Wat zal het verschil in geluidsniveau zijn met 200 mtr. recht boven je hoofd?

Het is schandalig. Je moet die afwijkingen gewoon niet willen!

De sector zal toch ook zélf haar verantwoordelijkheid moeten nemen op grond van de gesignaleerde klachten en op grond van hun kennis. Hun advies aan de overheid zal gericht moeten zijn op krimp en niet op groei tegen beter weten in.) (uit: b.g.l.)

Voorts kan om redenen van "veilige en doelmatige afwikkeling" van het vliegverkeer de verkeersleiding aan de piloot opdragen van een SID af te wijken waardoor het vliegtuig buiten het tolerantiegebied mag komen; dit is een "aanvullende instructie". Aan het geven van deze instructies zijn grenzen gesteld, zie figuur B8.11.



Figuur B8.11: Gebod en afwijkingsgronden

Overdag (06-23 uur) mag tot een vlieghoogte van 3000 ft (ca. 910 m) per jaar aan hoogstens 3% van het startend verkeer met straalvliegtuigen een "aanvullende instructie" worden gegeven. In de praktijk komt een vlieghoogte van 3000 ft overeen met een vliegafstand van ca. 3 á 5 km vanaf het vliegveld, afhankelijk van de stijgprestaties van het vliegtuig. Boven 3000 ft geldt geen beperking voor aanvullende instructies. In de praktijk krijgt 30 á 40% van het vertrekkend verkeer een aanvullende instructie (ca. 80 á 100.000 per jaar), voornamelijk op hoogten boven 3000 ft.

- x ze dóen het gewoon
- x het gaat anders ten koste van de capaciteit
- x er is nou eenmaal geen vliegveld zonder lawaai (natuurlijk wel! Géén vliegveld)

- x het radarsysteem ligt plat
- x en de mooiste : **Het Mág . Kabinet en Kamers hebben zo besloten en "dus" mogen en kunnen Ministerie, Schiphol, LVNL, KLM, niet anders.**

Wel , dan hebben het Kabinet en de Kamers snel nog wat te doen!

Want de economische doelstelling van Schiphol en de beperking van de overlast zijn onverantwoord ver uit elkaar gegroeid en nu absoluut onverenigbaar! Het vereist moed dat te erkennen. Het is waar dat het kabinet hecht aan een sterke mainportfunctie van Schiphol, maar het is goed ons te herinneren dat datzelfde kabinet een publieksbrochure uit heeft gegeven met als titel: "Schiphol mag groeien , maar niet tegen elke prijs". (wat te zeggen over milieu, gezondheid,ruimte,welzijn in dit verband?)

Of zou meneer van Wijk t.g.v. déze items het bos nu ook al niet meer zien. Voor hem zijn "al die milieuregels" ook al zo verduisterend.

Wel, feit is dat wij t.g.v. de véle vliegtuigstrepen en de goed zichtbare, smerige bruine uitlaatgassen van de vliegtuigen nú vaak bij een wolkenloze dag véél minder blauwe lucht zien !

En dát heeft niéts te maken met een verminderd analytisch vermogen !

Het mag ook nog omdat er ter hoogte van Spaarndam een luchtverkeersweg is van enkele kilometers met de motivatie dat dat moet i.v.m. de noodzakelijke spreiding. (hoezo ...?)

Terwijl je met de huidige navigatieapparatuur en technieken, zónder al die rare uitvluchten, genoeg hebt aan een véél smallere corridor.

Er wordt echter nog veel te vaak een kilometer of meer ten **westen** van de nieuwe centerlijn gevlogen en dat is nou **precies de route die al gevolgd wordt vanaf de opening van die polderbaan in 2003 én waar velen uit Spaarndam en Velsersbroek tegen protesteren.**

Want door steeds úiterst wéstelijk in de luchtverkeersweg te vliegen i.p.v. over de (per sep.04 wettelijke)centerlijn wordt een **nieuwe centerlijn en een nieuw tolerantiegebied** van een paar km breed gecreëerd, waardoor véél meer mensen worden getroffen dan de routes uit Aanw. '96 suggereren.

En dat zónder wetswijziging en zónder MER-gezeur.

Zó wordt veel te vaak uiterst links in de luchtverkeersweg gevlogen. (MER 04 – bewerkt)

Zó is de route per sept. 2004.



De zo mooi getekende centerlijn met die ingetekende kleine vliegtuigjes góed volgen scheelt voor Spaarndam én voor Velsbroek zomaar een aantal decibels herrie. En dat kúnnen ze. Dat zien we en dat kunnen we horen. Een paar decibels per vliegtuig. Kunt U nagaan hoeveel dat scheelt bij een paar honderd vliegtuigen per dag. Honderden decibels ! Vermijdbare hinder. Natuurlijk wel eens van gehoord .

De onjuiste “oplossing” voor het parallelle starten zou nou juist niet meer het geval zijn ná de wetwijziging in september 2004 en ná het persbericht van de LVNL op 15 november 2004. De starters vanaf de polderbaan zouden rechtuit vliegen naar handhavingspunt 10 en dán pas afbuigen naar het westen. Dat gebeurt dus niet bij het parallelle starten.

En ook niet bij een héleboel andere situaties, zoals voorgaande “antwoorden” aangeven.

De LVNL kan niet eerder een definitieve oplossing voor dit probleem bieden dan ná de zomer van 2005. Dat duurt dus nu al mooi 2 jaar. Uit recente publikaties blijkt dat zelfs dát niet gehaald wordt. Het is overigens wél ná de sluitingsdatum waarop verbetervoorstellen i.v.m. de evaluatie van die luchtvaartwet 2003 kunnen worden ingestuurd. Wel toevallig.

En dat allemaal ondanks de ook al bijna 2 jaar durende inschakeling van het Amerikaanse onderzoeksbureau MITRE. Zo kun je het tijdelijke ook tot de eeuwigheid verklaren.

Medewerkers van Schiphol en van het ministerie van V. en W. , wie dat dan ook mogen zijn, hebben **de effecten van de polderbaan op de bewoners in de omgeving verkeerd ingeschat. Zij hebben ook het parallelle starten verkeerd ingeschat.** De oplossingen die nu aan de omgeving worden opgelegd zijn de verkeerde. Zó gaat dat niet. Veel en veel minder vliegen op die polderbaan of beter nog: helemaal niet.

Wie z'n billen brandt, moet op de blaren zitten. Maar in dit geval laten ze dat mooi door anderen doen ! De omgeving is er ziek van !

Duizenden woningen in Badhoevedorp, Buitenvelderd, Amsterdam worden nog steeds belast. En nu ook nog vele duizenden éxtra, als gestart wordt op de polderbaan, in Zwanenburg, Spaarnwoude, Assendelft, Haarlemmerliede, Spaarndam, Velsbroek, Velsen-Zuid, IJmuiden, ook al liggen die nieuwe wijken dan niet binnen de 35 Ke-contour.

Want daarbinnen bouwen, dát mocht niet van die PKB (planologische kernbeslissing). Of blijft het ministerie en Schiphol zo naïef te denken dat er ná 1990 geen huizen zijn bijgebouwd in die steden en dorpen. Alleen in Velsbroek al 5 á 6000 woningen!

Die hoop lawaai en die enorme herrie stopt vast niet bij die contourlijn. Het gaat er dagelijks kilometers vér overheen. Waar blijft de winst?

Als alleen binnen de discutabel berekende 35 Ke-contour met het woningbestand 1990 i.v.m. de evaluatie van de luchtvaartwet goede vergelijkingen mogelijk zijn, is het voor Schiphol en Ministerie natuurlijk altijd ”halleluja”, want er is dáár niets gebouwd.

Als je je kop in het zand steekt zie je niks, hoor je niks en ruik je niks. Dan is er vast ook niks aan de hand !

Het was op papier allemaal mooi niet de bedoeling van de plannen in de 90-er jaren. Zo te zien, maar vooral zo te hóren zijn we er allemaal ingestonken. Dat we die herrie zolang hebben getolereerd mag een wonder heten.

Van mij hoeft Schiphol niet weg. Ik heb die wens niet en ook niet de illusie.

Maar houd je aan de nieuwe centerlijn om Spaarndam heen. Die corridor is breed genoeg gebleken. Als er over gevlogen wordt , zién we dat dat gedurende langere tijd uitstekend kan. **Altijd.** Ook bij het parallel starten of bij wat lastige wind. Smokkel niet om wat voor reden dan ook honderden meters of (veel) meer naar het westen. Voor een paar vliegtuigen extra mag het niet nodig zijn. Er wonen mensen beneden. Die mogen best belangrijker gevonden worden! En alle beetjes helpen .

Per slot van rekening kan men ook uitstekend en strak aanvliegen op de polderbaan en landen op dat betrekkelijk smalle stuk asfalt. Geen problemen! Of zouden die gemáákt worden? Een heel geringe vermindering van slechts een **páár** startende vliegtuigen bij een juiste toepassing van de gecorrigeerde centerlijn bij Spaarndam en het niet toelaten van afwijkingen beneden 3000 méter (9000 voet) is slechts een begin van het terugdringen van de overlast. Ophouden met dat hijgerige geren achter die z.g. economische wonderen van de luchtvaart is een voortzetting.

Andere landen (Ierland, Denemarken, Oostenrijk, Noorwegen) in Europa zónder een grote mainport doen het zowel qua nationaal inkomen als inkomen per inwoner absoluut beter. Zonder gasbel, Akso, Philips, ING, ABN, Unilever, Shell, grootste haven in de mooiste delta van de wereld en *zonder één van de 4 grootste mainports in Europa*. Een gewoon vliegveld is rúim voldoende!

Weet U het nog van die zoethoudertjes van stillere vliegtuigen en slimmer vliegen? 100 vliegtuigen in 1990 van 90 dB en 200 vliegtuigen in 2005 van 80 dB over je hoofd ? Tel uit je winst toch ? De hinder is niet alleen een gevolg van dat vreselijke doordringende geluid per vliegtuig, maar zeker ook van dat véél grotere áántal vliegtuigen. Enorm lawaai op plekken waar dat volgens de informatie en volgens de plaatjes helemaal niet zou moeten zijn. (maar waarvoor door ándere deskundigen dan uit de sector wél ernstig gewaarschuwd werd) **Misleidende informatie. Dwaalsporen ! Ook voor Kabinet en Kamers.** Als de evaluatie van de luchtverkeerswet zó verduisterd wordt, zullen er opnieuw verkeerde beslissingen genomen worden.

Het zal goed zijn de ongebreidelde toepassing van het marktmechanisme in de luchtvaart door een verantwoordelijke regering te stoppen. Als de politiek en het ministerie daartoe onmachtig blijken , wel,...de luchtvaart heeft best een flinke bijdrage geleverd aan onze welvaart, maar dat schept óók een grote verantwoordelijkheid voor het oplossen van de negatieve gevolgen ervan.

De Sector zal die verantwoording moeten aanvaarden op grond van de grote hoeveelheid klachten over Schiphol, maar ook op grond van hun specifieke deskundigheid die nú bijna uitsluitend wordt ingezet voor de vergróting van de mainport.

Pas sinds de opening van de polderbaan is de bevolking in de regio zich massaal bezig gaan houden met Schiphol en met wat daar allemaal gebeurt en ook met zulke nare gevolgen voor de omgeving. Het is goed daarover nú met zo velen te gaan nadenken maar het is ook goed ons te realiseren dat medewerkers van de Luchtvaartsector en van het ministerie al vele jaren lang beroepsmatig met deze onderwerpen bezig zijn en waarschijnlijk allang goede antwoorden hebben gevonden op alle tegenwerpingen en die allang in wetten en besluiten hebben laten verwerken of laten gedogen.

Niettemin.....wetten en besluiten kúnnen (en moeten soms) veranderd worden!

Kortom, het Kabinet en de Kamers hebben besloten. En zij zullen dus ook zelf de Luchtvaartsector met wetten en besluiten moeten confronteren die veel beter uitpakken voor de omwonende burgers dan de huidige. **Werk aan de winkel.**

Begin maar vast met het loslaten van die veel te klemmende en in vele opzichten blokkerende regel "zolang de capaciteit het toelaat".

Want het gaat goed zolang het niet te veel of te vaak of te hard of te wordt. Dan komt onherroepelijk het boemerangeffect. Dat is nu gebeurd bij Schiphol.

Laten we hopen dat de Regering bij deze evaluatie de juiste waarden gaat zien en aan alle remmen gaat trekken die m.b.t. Schiphol te vinden zijn en serieus en op korte termijn begint met een ontmoedigingsbeleid i.p.v. een stimulerend beleid m.b.t. het vliegen in het algemeen en Schiphol in het bijzonder.

De negatieve gevolgen ervan voor milieu (zie alle wetenschappelijke- en EU-rapportages), gezondheid (lawaaï, gassen, fijn stof e.d.) en welzijn (algemeen welbevinden) doen alle economische revenuen op korte en zeker op lange termijn teniet.

Overigens zullen de leden van de Kamers die zich zullen gaan inzetten voor krimp van Schiphol, niet populair worden in luchtvaartkringen. Een dikbetaalde functie als commissaris bij de KLM of Martinair zal waarschijnlijk aan hun neus voorbijgaan. Ook de functie van staatssekretaris van V.en W. ligt dan niet meer in het verschiep. Om over het ministerschap maar te zwijgen. Maar daar doen ze het niet voor. Ze vertegenwoordigen het volk.

Die keuze is wederzijds gemaakt.

De evaluatievraag “worden met het beleid de geluidsoverlast, de luchtverontreiniging en het veiligheidsrisico beheerst?” wordt door mij volmondig met “nee” beantwoord. De mainport Schiphol ligt met deze grootte absoluut op de verkeerde plek en kan hier alleen verder bestaan als behoorlijk gekrompen wordt.

Dan maar een gewoon vliegveld en géén mainport. Andere landen kunnen dat ook en beter.

“Kan de mainport zich ontwikkelen binnen de afgebakende milieuruimte?” Uit de praktijk, de wensen en de plannen, blijkt dat dat uitstekend lukt.

Schiphol wordt helaas alleen maar groter.

Als na de evaluatie m.b.t. geluidhinder en overlast op korte termijn niets substantieel verandert ten gunste van de bewoners van Spaarndam, Velsersbroek, IJmond, Kennemerland en Zaanstreek, rest de Regering niets anders dan zich te verschuilen achter de enge en knellende economische doelstellingen van de Luchtvaartsector. Laten we het dan voorlopig maar niet over een prettige woon- en leefomgeving of over welzijn hebben.

Welzijn en konstante herrie passen gewoon niet bij elkaar !

Er is niets tegen geld verdienen, maar het is goed er niet door verblind te raken. En dat lijkt de Regering nu wel te zijn.

Dat geld verdienen kunnen we zéker op een andere manier dan alleen maar met lawáái !

Vast en zeker. Wél zo prettig!

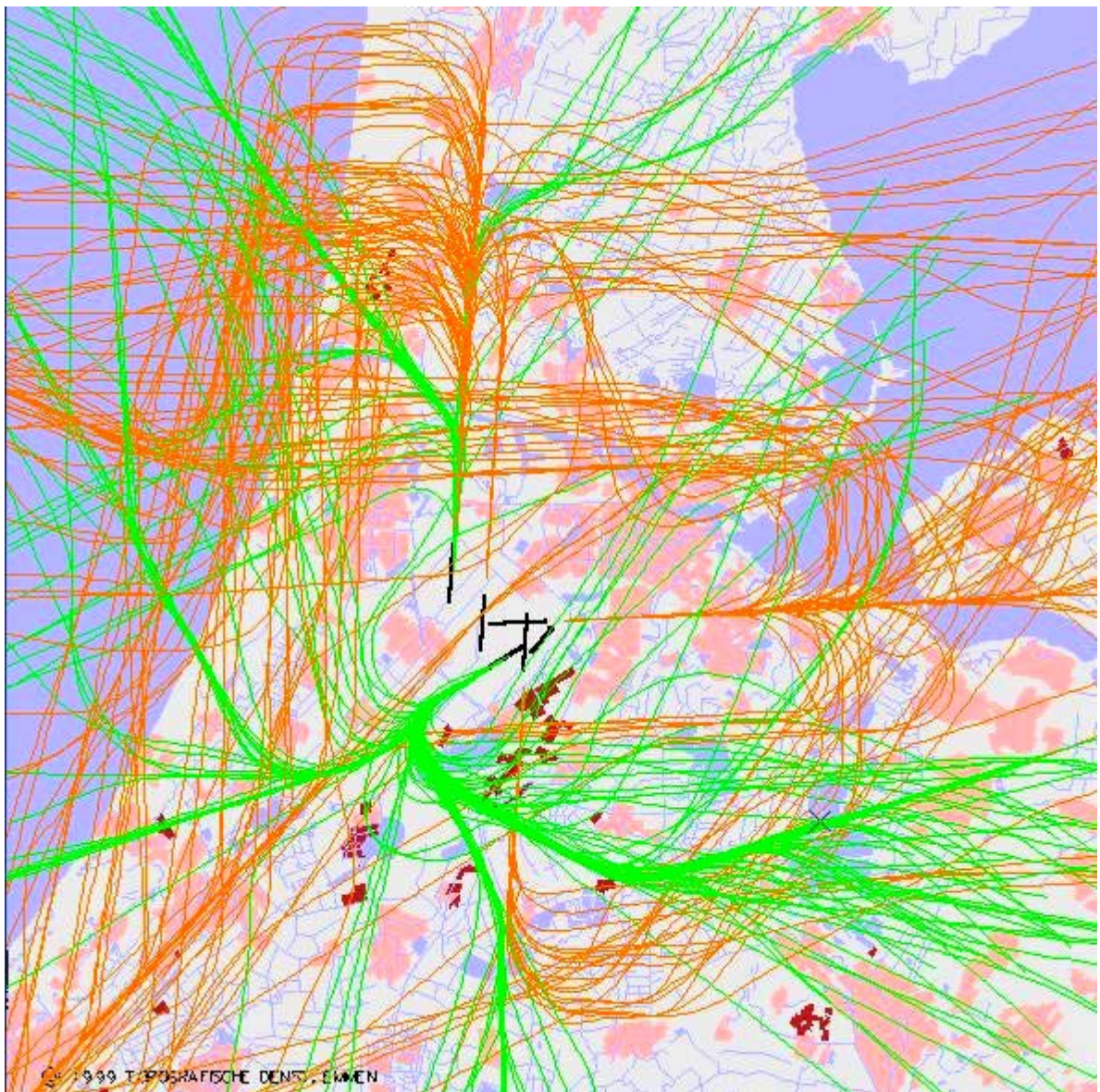
Het is te hopen dat deze gedachte een sterke rol gaat hebben in de stemhokjes.

Want als je ondanks de herrie goed luistert, is men die herrie goed zat.

**Het is héél erg als je al deze radartracks van vliegtuigen
ziet die op die middag van 28 maart 2005 ook feitelijk over
de omgeving van Schiphol gevlogen zijn.**

Als je de vliegtuigen óók nog hóórt is het nog véél erger !

Groen is starten Bruin is dalen.



Zo is het dagelijks !