



PLATFORM VLEGHINDER REGIO CASTRICUM

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Startnotitie Schiphol
Postbus 30316
2500 GH Dn Haag

Castricum, 28 november 2003

Betreft: Zienswijze op Startnotitie 'Wijziging uitvoeringsbesluiten Schiphol'

Geachte heer, mevrouw,

Namens onze meer dan 900 leden maken wij hierbij gaarne gebruik onze zienswijze kenbaar te maken ten aanzien van de Startnotitie ter voorbereiding op het milieueffectrapport dat moet leiden tot wijziging van de uitvoeringsbesluiten van Schiphol.

Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland, de initiatiefnemers, menen dat het noodzakelijk is de besluiten te wijzigen omdat door de gemaakte invoerfout het niet mogelijk is het huidige verkeersvolume binnen de thans in de besluiten vastgelegde grenswaarden af te handelen. De mainportfunctie zou hierdoor worden aangetast.

Voorts wordt door de betrokken organisaties voorgesteld de uitvliegroutes van de Polderbaan naar het westen aan te passen, omdat de geluidbelasting overdag voor de inwoners van Spaarndam groter is dan zij mochten verwachten.

Wij zijn van mening dat bij de inwoners van de gemeente Castricum en aanpalende gemeenten evenzeer verwachtingen zijn gewekt die niet worden nagekomen. Immers noch bij de totstandkoming van de PKB Schiphol en omgeving noch bij de totstandkoming van de beperkte MER 'Schiphol 2003' zijn de burgers van deze regio in de informatie- en inspraakprocedures over de mogelijke effecten van het gebruik van de Polderbaan betrokken. Derhalve kon worden aangenomen dat van geluidbelasting, externe veiligheidsrisico's en lokale luchtverontreiniging vanwege het vliegverkeer in deze regio geen sprake zou zijn. Deze inschattingfout van initiatiefnemers en centrale overheid dient, naar onze mening, eveneens thans met een volledige milieueffectrapportage zoals de Wet Milieubeheer die voorschrijft te worden gecorrigeerd.

Uit ons recent bekend geworden rapportages van de Commissie Geluidhinder Schiphol blijkt dat reeds in 2001 de vorenbedoelde regio vanwege het vliegverkeer 's nachts en overdag tot een van de ernstigst belaste gebieden behoort. Hiermee had bij het voorbereiden van de MER 'Schiphol 2003' rekening moeten worden gehouden.

Met de inwerkingtreding van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol en het daarmee mogelijk geworden gebruik van de Polderbaan is de belasting van de burgers in deze regio excessief gestegen.

Uit de grote stroom klachten die ons bereiken blijkt dat, doordat het vliegverkeer vrijwel iedere nacht uitsluitend naar de Polderbaan wordt geleid, de inwoners in deze regio en met name de duizenden gezinnen die woonachtig zijn in de nabijheid van de denkbeeldige hartlijn van de luchtverkeersweg voor het naderend verkeer iedere nacht vele uren door de geluidbelasting van zeer laag vliegende toestellen (op 1800 ft volgens de LVB-kaartbijlage) worden getroffen.

Ook als in de vroege ochtenduren van 06.00 tot 07.00 en tijdens de piekuren de Polderbaan als hoofdlandingsbaan wordt ingezet en de gemeenten op 2000 ft worden overvlogen stromen duizenden klachten bij onze vereniging en het CROS Informatie- en Klachtenbureau binnen. Opmerking verdient het feit dat volgens de wetgever de voorgeschreven vlieghoogte voor de nacht lager kan zijn dan die gedurende de dag terwijl juist in de nachtperiode het omgevingsgeluid in deze landelijke omgeving vrijwel nihil is en de impact van geluid daardoor veel groter is. Dit behoeft wijziging.

Mede door het ontbreken van enige regeling waaraan het naderend vliegverkeer ten aanzien van geluidbelasting, externe veiligheid en lokale luchtverontreiniging in onze regio moet voldoen en deze regio voorts wat betreft het bepalen van het aantal slaapgehinderden. vanwege de ligging buiten de 20 Ke-contour, volledig buiten beeld wordt gelaten is grote maatschappelijke onrust ontstaan.

Het is vooral het op deze wijze ontkennen door de centrale overheid en de initiatiefnemers van de problematiek in onze gemeenten dat het ledenaantal van onze vereniging de laatste maanden explosief is toegenomen.

Wij achten het voorgaande voldoende reden voor de stelling dat niet alleen het belang van de initiatiefnemers bij het herstellen van de invoerfout moet worden gediend maar dat, evenals de aanpassing die nu wordt voorgesteld in verband met de problematiek in Spaarndam, thans eveneens initiatieven dienen te worden genomen om de inschattingfout die heeft geleid tot ernstige overlast gedurende de nacht en de dag in de regio, te herstellen.

In dit verband wijzen wij op artikel 7.10, derde lid van de Wet Milieubeheer waarin de verplichting voor de initiatiefnemers is opgenomen in het milieueffectrapport in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu, dus ook die voor de mens, worden voorkomen dan wel - voor zover dat niet mogelijk is - zoveel mogelijk worden beperkt, in beschouwing te nemen. Naar onze mening zijn zonder de mainportfunctie aan te tasten vele alternatieven mogelijk.

In dit licht noemen wij de gevolgen van de verandering van de preferenties van Kaag- en Polderbaan in de maanden augustus en september j.1. toen voor de Kaagbaan een overschrijding dreigde van de toegestane grenswaarden en de Polderbaan 's nachts en ook overdag veelvuldig moest worden gebruikt als startbaan.

Dit had een halvering van de klachten in Castricum en omgeving tot gevolg terwijl de veranderde preferentie elders niet leidde tot een hogere concentratie aan overlast. Wel vond een meer gelijke verdeling van de geluidhinder plaats.

Wij verzoeken u de effecten te laten onderzoeken van het in het algemeen, zowel overdag als 's nachts, meer gebruiken van de Polderbaan als startbaan, in plaats van het huidige bijna 24-uurs gebruik van deze baan als landingsbaan waardoor de onevenredige belasting van deze dichtbevolkte regio boven het Noordzeekanaal, kan worden teruggebracht.

Wij constateren dat het feitelijke gebruik van de Polderbaan sterk afwijkt van de uitgangspunten die gehanteerd worden in het NLR-rapport waarin met vele uren van starts vanaf de Polderbaan wordt gerekend.

Hiervoor is reeds aangeduid dat velen uit onze regio het door u daartoe opgerichte CROS Informatie- en klachtenbureau met hun klachten benaderen. De klachten worden onder vermelding van het moment van overlast nauwkeurig geregistreerd en gecontroleerd aan de hand van de feitelijke aanwezigheid van een vliegtuig ter plaatse. De registratie en dit waarmerken wordt uitgevoerd door CROS met behulp van FANOMOS waardoor het mogelijk is elk vliegtuig te identificeren en de gevolgde route, vlieghoogte en snelheid waar te nemen en continu in de tijd vast te leggen. Het systeem biedt daardoor unieke mogelijkheden om verbanden tussen veranderingen in klachtenpatronen en gebruikte routes, in de tijd vast te leggen.

Wij verzoeken u de initiatiefnemers te laten bevestigen en door deskundigen te laten waarmerken dat op deze wijze verkregen informatie tevens waardevolle informatie geeft over de gelijktijdige geluidsproductie ter plaatse.

In verband met door de initiatiefnemers in de Startnotitie geuite consequenties van het niet herstellen van de invoerfout verzoeken wij u betrokkenen met cijfermateriaal en gemotiveerd te laten onderbouwen waarom dit verstrekkende gevolgen voor de mainportfunctie zou hebben en het niet mogelijk is het huidige verkeersvolume binnen de huidige grenswaarden af te handelen. Dit terwijl uit de Startnotitie blijkt dat hij het vaststellen van de grenswaardenscenario's al rekening is gehouden met de voor 2005 te verwachten hoeveelheden vliegtuigen.

De te herstellen fout betreft immers 18 meer starts/uur voor de Zwanenburgbaan die deze baan alleen in een startpiek- en dubbelpiekperiode, volgens het NLR-rapport, toegewezen krijgt.

Het is volstrekt onduidelijk hoe dit is te verklaren in relatie tot de door de initiatiefnemers genoemde verschillen in aantallen tussen de door het LVB geboden ruimte van 528.000 en de ca. 340.000 vliegtuigbewegingen die, volgens de initiatiefnemers, thans per jaar binnen de grenswaarden kunnen worden afgehandeld.

Onafhankelijk van het al of niet verhogen van de capaciteit van de Zwanenburgbaan door het verhogen van de grenswaarden op de handhavingpunten 17 en 18 dienen, naar onze mening, de grenswaarden L_{den} voor het totale volume van de geluidbelasting en L_{night} van de Polderbaan naar beneden te worden bijgesteld. In plaats van de maximaal 36 starts/uur vanaf de Polderbaan is immers bij het berekenen van de beide grenswaarden door de initiatiefnemers een groot aantal starts/uur meer verdisconteerd. De aldus in de grenswaarden verkregen geluidsruijme dient te worden teruggebracht.

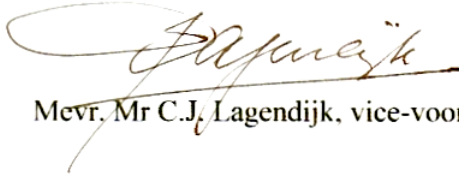
Tenslotte vragen wij uw aandacht voor de risico-inschatting van rampen als gevolg van het vliegverkeer in relatie tot het in de Startnotitie neergelegde uitgangspunt van gelijkwaardigheid van het LVB aan de PKB Schiphol en omgeving. Sinds de PKB waarin de situatie in 1990 is vastgelegd zijn er tienduizenden woningen gebouwd en is het aantal vluchten verdubbeld.

Hoe moet in dit kader met het uitgangspunt van gelijkwaardigheid worden omgegaan als daarbij ook wordt betrokken dat volgens recente uitspraken van de Staatssecretaris van VROM het niet mogelijk is een statistisch causaal model te ontwikkelen.
Wij vinden dit een zorgelijke ontwikkeling.

Hoogachtend,
Platform Vlieghinder Regio Castricum



Prof. Dr O.L.M. Bijvoet, voorzitter



Mevr. Mr C.J. Lagendijk, vice-voorzitter/juridische zaken

Ir J.A.M.G. Gaillard, secretaris

