

Resultaat Alderstafel onacceptabel

Badhoevedorp en Lijnden worden opgeofferd



Geachte leden van de gemeenteraad Haarlemmermeer

Badhoevedorp en Lijnden hebben de afgelopen jaren op een constructieve wijze een bijdrage willen leveren aan een oplossing voor de problematiek van het parallelle starten. We hebben ons de blaren op de tong gepraat met de LVNL en andere partijen. We hebben onszelf uitgenodigd op de koffie bij Hans Alders en hem verteld wat er speelt in Badhoevedorp en Lijnden.

Het resultaat van het overleg aan de tafel van Alders is voor ons onacceptabel. Er dreigt een zware aanslag op de leefbaarheid van Badhoevedorp en Lijnden. De geluidshinder zal op ontoelaatbare wijze toenemen – en dat terwijl er goede alternatieven zijn.

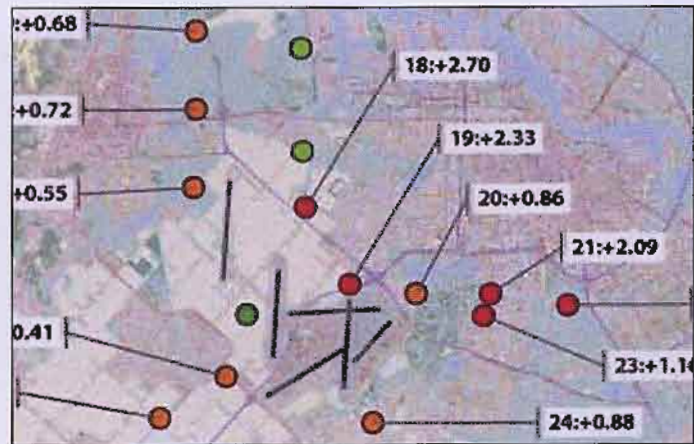
Daarom richten wij ons op deze ongebruikelijke manier tot de gemeenteraad. We hopen dat u op basis van deze informatie tot een afgewogen oordeel zult komen in het belang van onze woonomgeving.

Haarlemmermeer, 21 juni 2007

Dorpsraden Badhoevedorp en Lijnden

Dramatisch resultaat voor Lijnden, Badhoevedorp en Nieuwe Meer

Uit de rapportage blijkt dat de geluidsoverlast in Lijnden en Badhoevedorp ongeveer zal gaan verdubbelen. Bij alle scenario's neemt de geluidsoverlast toe met ruim 2 dB. Vanwege de logaritmische schaal komt 3 dB overeen met een verdubbeling (!) van de geluidsintensiteit. In punt 18 wordt dit veroorzaakt door het parallelle starten. Bij 19 komt dit door de Buitenveldertbaan en de Aalsmeerbaan. Een dramatisch resultaat voor Lijnden, Badhoevedorp en Nieuwe Meer. Dus hoezo geen toename van de hinder in de Haarlemmermeer? Met salderen en actualiseren wordt de verdubbeling op een knappe wijze gepresenteerd. Echter actualiseren is een eufemisme voor legaliseren. Omdat we er toch al drie jaar last van hebben, is het verschil de komende jaren beperkt, redeneert men.



Bron: Eerste resultaten MER

Hiertegenover staat de hinderbeperkende maatregel en de toezegging dat hierbij de varianten uit de Trilemma-rapportage (lees elders meer hierover) zouden worden meegenomen. Tot de dag van gisteren was de LVNL hier mordicus tegen. Als de LVNL echt een voorstander hiervan is, dan ligt daar de oplossing – onze oplossing – reeds op de korte termijn in het verschiet. Maar met de groei van het aantal vluchten wordt de keuze voor andere oplossingen straks bijzonder moeilijk en de weg terug afgesloten.

De hinderbeperkende maatregel betreft het meer geconcentreerd uitvliegen en minder als een 'sproeier'. Dit wordt een 'SID' genoemd. Echter Badhoevedorp ligt dicht bij de sproeimond en daar is het verschil tussen een sproeier en een straal klein. Wij hebben dit voorstel van de LVNL afgewezen. Ook voor het Ministerie (lees elders) is een SID geen optie.

Als de route tussen Zwanenburg en Badhoevedorp ligt, hebben deze beide dorpen er last van en vangt Lijnden alles. Voor Badhoevedorp zal dit betekenen dat op termijn ook woningen geluidsgeïsoleerd moeten gaan worden, net als in Zwanenburg en Lijnden. Ook geeft de rapportage aan dat het negatieve effect voor Badhoevedorp het dubbele is van het positieve effect op Zwanenburg. Wat schieten we er met z'n allen dus mee op?

HAARLEMMERMEER & OMGEVING

'Geen toename hinder door Schiphol in Haarlemmermeer'

Bezuijen: eruit gehaald wat er in zat



Maarten Haverkamp, woordvoerder van het CDA in de Tweede Kamer, belde ons. Gelukkig konden wij aan hem ons verhaal kwijt. Hij vindt het jammer dat de wethouder heeft getekend voor een rapport terwijl niet alle inwoners het hiermee eens zijn. We noteerde de volgende reactie. 'Maar als de gemeente akkoord gaat met het voorstel, moeten wij in de Tweede Kamer daar op afgaan. De wethouder van de Haarlemmermeer heeft in de commissie gezeten, wat bijvoorbeeld niet geldt voor Haarlemmerliede-Spaarnwoude, en hij heeft zijn goedkeuring gegeven aan het rapport. Het wordt daarom lastig de minister ervan te overtuigen dat het rapport – van Hans Alders, red. – niet klopt. Ik zal de minister vra-

Ondoordacht besluit

De rapportage en conclusie van de Alderstafel zijn gebaseerd op de eerste resultaten van de MER (milieu-effectrapportage). Dat klinkt goed, maar klopt niet.

Na de startnotitie en de inspraak stelde de commissie voor de MER een advies voor de richtlijnen op. Deze worden door het bevoegd gezag verwerkt (meestal letterlijk overgenomen) in de definitieve richtlijnen. De richtlijnen kunnen nogal eens verschillen van de oorspronkelijke gedachte van de initiatiefnemer van de MER.

Rijkswaterstaat zit nu behoorlijk in zijn maag met het advies voor de richtlijnen voor de omlegging van de A9. In de startnotitie had Rijkswaterstaat oogkleppen op en keek alleen naar het asfalt. Nee, zei de commissie, u moet de omlegging zien in een veel groter geheel. Deze richtlijnen zijn belangrijk en geven de burger rechtszekerheid.

Ook de Dorpsraad heeft, op een constructieve wijze, gereageerd op de startnotitie 'Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio'. Vervolgens bleef het ijsig stil en lag er opeens een 'voorlopige MER'. Uit navraag bij de commissie voor de MER blijkt echter dat je zo geen besluiten kunt nemen.



Volgens Marc Laeven, directeur van de commissie voor de m.e.r., zal het MER 'moeten voldoen aan de richtlijnen en die heb je dus nodig om het MER te kunnen maken'. Dat neemt niet weg dat met het schrijven van het MER al kan worden begonnen voordat de richtlijnen er zijn. Wat ze daarvoor op papier zetten, zal volgens de commissie vergeleken moeten worden met de richtlijnen, die nog vastgesteld worden. 'Dat kan pas na gereedkomen van ons advies.' Dat advies is naar verwachting over een week gereed.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

ONTVANGEN 13 MEI 2006

oorspronkelijke plan voor de korte termijnoplossing van het parallel starten was dat
luchtverkeersleiding Nederland een SID (Standard Instrument Departure) zou ontwerpen,
samen met een tijdelijke route met afwijking richting Badhoevedorp vast zou worden
gelegd. Een drietal proeven voor het bepalen van de juiste SID waren voorzien. Deze
proeven hadden gestart moeten worden op 26 oktober. De voorziene tijdsduur van de
proeven werd ingeschat op anderhalf jaar.

goed overleg hebben het ministerie van Verkeer en Waterstaat en LVNL besloten dat
deze oplossing geen begaanbare weg is. Daarom is besloten om voor de korte termijn
actief met de omgeving te overleggen en de conclusies uit te werken. Hiermee ligt de
discussie over de vliegroutes open en kunt u een actieve bijdrage gaan leveren aan de
discussie over de meest gewenste oplossing. Voor de structurele oplossing zijn nu nog geen
structurele oplossing op een zo kort mogelijke termijn acht ik

Wat is het probleem?

Na de ingebruikname van de Polderbaan was er sprake van een bijna-incident bij het uitvliegen van de Zwanenburg- en Polderbaan. Door het MITRE, een onderzoeksinstituut uit de VS, is dit onderzocht en toen bleek dit niet zo te zijn. Toch werd vanaf dat moment divergerend gevlogen van beide banen. In een halfjaar zou het probleem opgelost zijn. Maar toen de Dorpsraad na een jaar eens informeerde, kregen wij van Eric Kroese, directeur van de LVNL, de onthutsende mededeling dat een oplossing niet voor 2013 te verwachten was.

Vervolgens deed de LVNL zijn best om de fouten te verbloemen door het probleem groter te maken: dit was een internationaal probleem.

Wij snappen deze gang van zaken niet en hebben ons daarom gewend tot Benno Baksteen, een expert van PNL, het onafhankelijke platform dat feiten en informatie over de luchtvaart beschikbaar maakt voor pers, politiek en publiek. Dit is zijn mening:

'Volgens het Platform Nederlandse Luchtvaart is het vliegtechnisch goed mogelijk om van zowel de Polder- als de Zwanenburgbaan rechtdoor te vliegen bij parallel starten. Volgens het PNL liggen de banen ver genoeg uit elkaar en wordt elders op de wereld op banen die dichterbij elkaar liggen wel parallel rechtuit gestart.

Maar deze manier van starten kan alleen in samenspraak met de luchtverkeersleiding geregeld worden. De luchtverkeersleiding moet de procedures zo hebben kunnen regelen dat de veiligheid gewaarborgd wordt. Nederland is echter niet één op één te vergelijken met andere landen in de wereld, onder andere door de handhavingspunten. De flexibiliteit van de luchtverkeersleiding wordt beperkt door de handhavingspunten.'

Benno Baksteen, PNL



Een genuanceerde reactie van het PNL. Waarom wordt er dan niet rechtdoor gevlogen? Waarschijnlijk vliegt men het liefst tussen twee punten (18 en 19) door. Zo worden de handhavingspunten op een slimme manier omzeild en zo wordt ons allemaal zand in de ogen gestrooid.

Ministerie ook het spoor bijster?

Een jaar geleden schreef het ministerie van Verkeer en Waterstaat nog aan Badhoevedorp dat het uitvliegen via een SID geen optie was – een SID is een standaard vertrekroute. 'Er komt actief overleg en de discussie ligt open', werd toen gezegd. Recent schreef Badhoevedorp aan de LVNL er ook geen heil in te zien. Toch blijft de LVNL stug volhouden en is de maatregel, in weerwil van de berichten van het ministerie en uit Badhoevedorp, toch ongenomen als hinderbeperkende maatregel. Het beoogde

Het delen van de tijdelijke overlast

Het is op de eerste plaats aan de LVNL om met een oplossing te komen waarmee Lijnden, Badhoevedorp en Nieuwe Meer worden ontzien. Daarvoor is eerst ook meer inzicht nodig in de extreme toename in handhavingspunt 19. Bij het parallelle uitvliegen pleiten wij voor het verdelen van de overlast over de kernen. In 2004 bracht de LVNL een rapportage uit, genaamd 'Het Trilemma', waarin verslag werd gedaan van een onderzoek naar de haalbaarheid van tijdelijke oplossingen voor het parallelle uitvliegen. Twee oplossingen bleken qua veiligheid, capaciteit en milieu haalbaar. Het handhaven van de toen operationele noodmaatregel waarbij vanaf beide banen onder een beperkte hoek van elkaar werd weggevlogen was daar een van. De ander was vanaf de Polderbaan rechtuit vliegen en vanaf de Zwanenburgbaan scherp afdraaien naar rechts.



Bron: Het Trilemma, LVNL 2004

Het rapport geeft aan dat beide maatregelen op de korte termijn zijn in te voeren. Ook is te lezen dat vanaf medio 2005 een structurele oplossing kan worden verwacht. De LVNL stelt voor om te kiezen voor de laatste. De reden hiervoor lag in de toezegging van Cerfontaine aan Spaarndam. En met de toenmalige burgemeester van Spaarndam als voorzitter van het CROS was dit klusje snel geklaard.

De structurele oplossing laat nog steeds op zich wachten. Ons voorstel is daarom al enige tijd om de overlast te verdelen: dus om van beide oplossingen gebruik te maken, bijvoorbeeld door om het half jaar te wisselen. Door het ministerie werd dit voorstel en onze constructieve opstelling gewaardeerd. In het gesprek met de LVNL werd ons, in aanwezigheid van wethouder Bezuijien, door Paul Riemens de oren gewassen en verteld dat dit contact met het ministerie niet op prijs werd gesteld.

Het mooie van dit voorstel is ook dat de overlast in Zwanenburg zelf beter wordt verdeeld, doordat in de eerste oplossing vanaf de Polderbaan van Zwanenburg weg wordt gevlogen.

'Paradijs op aarde'

Zo kwalificeerde Minister Carla Peijs de toekomst van Badhoevedorp bij de ondertekening van het A9 akkoord. De gemeente investeert 117 miljoen Euro in een grote woningbouwlocatie met 1000 tot 1500 woningen en in de gebiedsontwikkeling van Badhoevedorp Zuid. Hoe is dit te rijmen met het resultaat van de Alderstafel?

Badhoevedorp en Lijnden hebben niet alleen last van vliegtuiglawaai. Ook grondgeluid, een slechte luchtkwaliteit en stank spelen Badhoevedorp en Lijnden parten. Met het starten vanaf de Aalsmeerbaan en het proefdraaien is het of de hemel openscheurt. In een van de gesprekken met de LVNL gaf Eric Kroese aan dat bij zijn privébezoekjes aan Badhoevedorp de stank hem opviel. Schiphol heeft uitbreidingsplannen voor een tweede terminal, kantoren en mega-parkeerplaatsen. Deze zullen van grote invloed zijn op de leefbaarheid. Door maar steeds weer een stuk te doen, zoals ook het besluit dat nu voorligt, is het voor bestuurders blijkbaar moreel te verantwoorden. Wij noemen het gewoon verzuim.

Etentje als dank voor steun



Ind december kregen president-directeur Cerfontaine van Schiphol en bestuursvoorzitter Kroese van Luchtverkeersleiding Nederland van burgemeester Van Hoogdale van Haarlemmerliede en Spaarndam een etentje aangeboden uit dank voor hun steun voor het plan de in 2003 in gebruik genomen westelijke uitvliegroute van de Polderbaan wat verder van het dorp Spaarndam af te leggen. Cerfontaine en Kroese hadden in augustus 2003 tijdens een drukbezochte vergadering het dorp toegezegd dat zij zich daar sterk voor zouden maken en eind november 2004 was de route-aanpassing een feit. Bij het etentje was ook de voorzitter van de dorpsraad Spaarndam, Barend Jan Luijtz, aanwezig.

Bron: Schipholkrant

Colofon

Dit informatiebulletin is een uitgave van de Dorpsraden Badhoevedorp en Lijnden ten behoeve van de gemeenteraad van de Haarlemmermeer.

www.dorpraadbadoevedorp.nl

www.dorpsraadjlijnden.nl

Opnlage: 200 ex